
Kurt Grönfors

**Sjölagens
bestämmelser
om passagerar-
befordran**

Norstedts Gula Bibliotek

EX LIBRIS



Knut Rodhe

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv>

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

- Kopiera och vidare distribuera materialet oavsett medium eller format
- Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

- Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.
- Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.
- Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att göra något som licensen tillåter.

Se även information på

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv>

Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran

Kurt Grönfors

Sjölagens bestämmelser om passagerar- befordran

HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM
BIBLIOTEKET



10 0070941 3

NORSTEDTS

Mångfaldigandet av innehållet i denna bok, helt eller delvis, är enligt Lag (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk förbjudet utan medgivande av Norstedts Förlag AB, Stockholm. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande genom tryckning, stencilering, bandinspelning etc.

ISBN 91-1-867182-9

© 1987 Kurt Grönfors/Norstedts Förlag, Stockholm

Norstedts Förlag AB ingår i Esselte Förlag AB och utger böcker även under förlagsnamnen Almqvist & Wiksell, AWE/Gebers och VÅR Bok.

Omslag: Rolf Hernegran

Gotab

Stockholm 1987

Förord

Detta är tredje volymen av den Sjölagskommentar, som Institutet för rättsvetenskaplig forskning har tagit initiativ till. De tidigare volymerna behandlar godsbefordran (Kurt Grönfors, under medverkan av Lars Gorton, 1982) och redaransvar (Birgitta Blom, 1985). Enligt planen återstår volymen om partrederi.

Före begagnandet bör *Inledning* läsas som en bakgrund. För en snabb orientering om ansvarssystemet i huvuddrag måste 188 resp 189 och 191 §§ läsas tillsammans med varandra. Bilaga 5 i denna volym å jourför den första volymen. Tillsammans erbjuder nu de tre volymerna en aktuell och utförlig kommentar till samtliga regler om ansvar och ansvarsbegränsning vid transport av gods och passagerare till sjöss.

Även denna gång har jag haft förmånen av goda råd från många vänner. Särskilt nämner jag Birgitta Blom, Lars Gorton, Ulf Hellbacher, Jan Hellner och Lena Sisula-Tulokas. Margit Forslund har hållit reda på alla kladdiga manuskript och förvandlat dem till snygg utskrift. Rolf Dotevall och Per Kjellström har biträtt vid korrekturläsning och upprättande av register.

Till alla dessa går mitt uppriktiga tack liksom till Institutets styrelse för dess värdefulla stöd avseende hela projektet.

Göteborg i juni 1987

Kurt Grönfors

Innehåll

En utförlig innehållsförteckning finns nedan sid 213 ff

Förord 5

Inledning 9

SJÖLAGEN SJÄTTE KAPITLET

Kapitelrubriken 38

Inledande bestämmelser

171–174 §§ 39

Om befordringen

175–187 §§ 60

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

188–199 §§ 78

Om avtalsvillkorens giltighet

200–201 §§ 143

Bilagor 1–5 153

Innehållsförteckning 213

Förkortningar 219

Rättsfallsregister 221

Sakregister 223

Inledning

1. *Personbefordran till sjöss – från köpmän som följer med sina varor till turister på kryssningsfartyg och jumbofärjor.* Befordran till sjöss dominerades av godstransporter. I äldre tider kunde privatpersoner ”följa med” krigsfartyg eller handelsfartyg i oordnade juridiska former. Passagerarbefordran framstod småningom närmast som ett bihang till transport av gods – köpmän följde själva med på resan för att övervaka vården av sina egna varor under transporten och för att efter framkomsten sälja dem på bestämelseorten. Särskilda juridiska regler om personbefordran blev det aldrig tal om att utforma.

När en köpman inte hade tid att själv följa med, skickade han en representant i stället, en superkarg eller superkargör (lat *super cargo*). Småningom slog sig flera köpmän samman om en och samma superkarg och minskade därigenom kostnaderna. Sedan övergick redarna till att tillhandahålla superkargörtjänster åt lastägarna – och passageraren som följde med godset hade övergått till att bli redarens man och tillhöra besättningen. I den mån någon annan person ville bli transporterad, så blev han passagerare när han betalade frakt (vederlag) för sin person. (Consolato del Mare kap CXIII.) Passageraravtalet i sådant fall uppfattades som en variant av fraktavtalet, något liknande transport av gods. Ännu under den svenska SjöL 1864 påpekades, att föreskrifterna om passagerares rättigheter och skyldigheter inte var uttömmande reglerade utan ”måste bliva att bedöma i analogi med de om godsbe-fraktning givna regler, för såvitt dessa enligt sakens natur härå kunna tillämpas.” (*Hambro*, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning, 2 uppl 1881, s 214.)

Antika och medeltida sjörättsliga bestämmelser handlade därför enbart om transport av gods. Även SjöL 1667, den första sjölagen i vårt land under nya tiden, lämnade ute allt om passagerarbefordran. I slagordsregister till dåtida utgåvor av den svenska SjöL 1667 ingick inte ordet passagerare. När det först dyker upp, i *Flintbergs* Anmärkningar till Sveriges Rikes Sjölag (1794), avser hänvisningarna tullförfattningar från den tiden: ”hur mycket dem tullfritt består, när de får gå från fartyg innan detta blivit visiterat” och liknande. I *Ringströms* Sjölags- och seglationslexicon 1 (1816) s 55 dyker ordet passagerare upp endast på

samma sätt, bl a i uttalandet att passagerare inte får bege sig från fartyget förrän visitation ägt rum.

Det stora uppsvinget för passagerarfarten till sjöss kom i och med emigranttrafiken från Europa till Nordamerika, särskilt under 1800-talet. Först bedrevs denna trafik med segelfartyg; men senare delen av 1800-talet blev de stora ångfartygens tid, där inte minst emigranttrafiken medverkade till den snabba utvecklingen. Svenska emigranter till Nordamerika befordrades vanligen med lokalfartyg till Liverpool, varifrån de stora engelska emigrantfartygen avgick till New York. ”Så får vi då resällskap, avbröt den andre, det vill säga – jag far tredje klass. . . – Jag också. När? – I morgon åtta dar, det vill säga precis om onsdag morgon. Båten från Liverpool går om lördag. Det är Cunardlinjen, ångaren *Aurania*, kolossalt styv båt! Jag har alla upplysningar, planer och så vidare från agenten. Men själva biljetterna köper vi på kontoret i Göteborg – hos en underagent på Sillgatan. Jag köper er, och ni köper min, så får vi båda provision. . . kolossalt enkelt – va’?” (*Henning Berger*, *Drömlandet*, 1909.) Först ett stycke in på 1900-talet introducerades en direkt svensk passagerarförbindelse från Sverige till Nordamerika med Svenska Amerika Liniens *Stockholm*.

Förhållandena för passagerarna under överresan var under 1800-talet ej sällan mycket påfrestande. Vad *Vilhelm Moberg* berättar i sin roman *Utvandrarna* om trångboddheten, sjukdomen och den ynkliga mathållningen är ingalunda överdrivet. ”En besättningskarl, som inte var så vrång och högfärdig i uppsynen som de andra, hade erkänt att fartyget var överlastat med folk. Men så hade han tillagt: Det brukar glesna bland folket nere på mellandäck, när vi kommit ett stycke ut på sjön. – – – Skeppsvattnet hade blivit gammalt i kärlen, det var brunaktigt som om det hade hämtats upp från kärr och mosshål och tjockt och grumligt som om det vore fullt av knutmask. – – – De fick ju bara gammal insaltad föda, som luktade kistunket och smakade som sura tunnbottnar och trätinor.” Missförhållandena avspeglas i ett flertal svenska författningar, nämligen KF (1864:58), KF (1869:5), ändrad genom KK (1877:7) och (1883:11), slutligen ersatt av KF (1884:37) om vad med avseende å utvandrares fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör. I syfte att framtvunga en minimistandard av passagerarkomfort stadgades besiktning med sjövärdighetsbedömning, tillåtet maximiantal av passagerare, minsta storlek på kojutrymme och utrymme på fartygets däck som är tillgängligt för utvandrarnas vistelse i friska luften, ventilationsanordningar i de gemensamma sovsalarna, läkarvård och mycket annat. Bakom varje konkret och detaljerad föreskrift om hur

fartyget skall vara utrustat och drivas anar man inträffade tragedier och lidanden. Motsvarande lagstiftningsåtgärder företogs i andra sjöfartsländer. (Se exempelvis om tyska emigrantbestämmelser *Basedow* i ZHR 148, 1984, s 243.)

Under 1800-talets sista år och första delen av 1900-talet förvandlades denna strävan efter minimistandard till en jakt efter mesta möjliga lyx. (Jfr *Rinman & Brodefors*, *Sjöfartens historia*, 1982, s 67–71.) De stora passagerarfartygen konkurrerade med den flottaste inredning och elegantaste service om den mest penningstarka publiken. ”Befinner vi oss inte snarare i matsalen till något stort lyxhotell? Man får sannerligen lyssna riktigt noga för att då och då kunna urskilja de dova slag, som den växande sjön ger fartygssidan. Det pratas och skrattas och man hör små belåtna gourmandmysanden för de otaliga läckra rätter, som defilerar på matsedeln. ’Délices de sole. . . Mousse de foie gras au Xérès. . . Suprême de poularde à l’Oriental. . . Faisan au suc d’ananas. . .’ För dessa människor betyder överresan en månad i lyx och överflöd, i komfort och behagligt liv.” (*Roland Dorgelès*, *Resa*, 1929.) Fartygen tävlade även med snabbhet som ett säljargument (”Atlantens blå band”). Att resa i första klass med dessa havets lyxhotell blev det njutningsrikaste sättet att färdas för den rika och bortskämda delen av publiken. (Jfr *Algot Mattsson*, *De flytande palatsen*, 1983.) Att resa i fjärde klass kunde däremot innebära motbjudande strapatser. Längst ned i fartygen fanns det nämligen ofta allttjämt en billig emigrantklass som erinrade om äldre tider. Där innebar begreppet passagerare inte mer än ”karlar från fjärde klass, med kantiga drag och med nödens solk på sin tarvliga resestass”, för att tala med *Karl Asplund* i dikten *Hjältarna om Titanics* undergång. Kontrasten mellan lyxklassen och emigrantklassen kunde erbjuda en dramatisk motsättning. ”Sedan de vant sig vid den rådande halvdagern – båda höll sig, för att inte falla, vid en av de lodräta järnpelarna mellan däck – såg de framför sig på golvet ett vimmel av jämrande, klagande, skrikande, omskakade människor. Utdunstningarna från många familjer med sitt pick och pack fördärvade luften, då det inte var möjligt att öppna ventilerna. Viljelöst rullade de av och an, pinade av kväljningarnas konvulsioner.” (*Gerhard Hauptman*, *Atlantis*, 1912.)

Vändningen för passagerartrafiken till sjöss kom efter andra världskrigets slut. Strax före kriget hade Pan American Airways öppnat linjen New York–Bahamas–Azorerna–Lissabon, som flögs med fyrmotoriga Boeing-flygbåtar (Clippers), och under kriget blev detta en viktig passagerarlinje för Very Important Persons (VIP’s). ”The Clipper trip

was very dull except for one hour spent in the Azores. . . For the rest of the trip we saw nothing but sea. – – – During the voyage we sat in comfortable chairs and walked in and out of the Clipper's three rooms and drank whiskey." (*Peggy Guggenheim*, *Out of this century*, confessions of an art addict, 1979.) Landflygplanen erövrade efter sin snabba utveckling genom krigsansträngningarna stor teknisk säkerhet även på långa sträckor över oceaner och mellan världsdelar. Den krävande resande publiken övergick därför till det snabba flyget, där de till en början också fann sig behandlade i lyxklass, något som snart ändrades genom att hela den resande publiken föredrog det snabba flyget – tiden hade blivit allför dyrbar för att behöva kompenseras genom lägre priser. "Folkflyget" tog bort mycket av njutningen av själva resandet; alla ville nå målet så fort som möjligt.

I denna kärvare marknad dröjde sig passagerarfartygen kvar några decennier genom att kombinera regelbunden passagerarfart med lyxkryssningar, t o m jorden runt-kryssningar, under den svagaste delen av säsongen. Detta fördröjde bara en utveckling som inte stod att hejda. Några år sattes fartygen helt in i kryssningsfart året runt, men även detta visade sig mot slutet av 1960-talet vara otillräckligt. När Svenska Amerika Linien sålde sin senaste version av lyxfartyget med namnet *Kungsholm*, av den resande publiken uppfattad som ett flaggskepp för hela den svenska handelsflottan, var en epok för svensk sjöfart kommen till sitt slut. Kryssningsfart i Medelhavet, i Karibiska havet och i andra attraktiva turistområden fick huvudsakligen skötas av andra nationer än den svenska – däribland norrmännen som snart fick detta slag av kryssningsfart att blomma upp.

Men Sverige framstår transportgeografiskt som en ö, vilket gör all yttrafik hänvisad till fartyg, åtminstone till någon del. Norden och Östersjön hade särskilt goda förutsättningar för en snabb expansion av färjtrafiken. När en trafik öppnades 1936 på linjen Göteborg–Fredrikshamn med MF *Kronprinsessan Ingrid*, ett fartyg med både anordningar för passagerare och ett särskilt däck för bilar som kördes ombord, anade man inte att detta var startpunkten för godstrafik i kombinationen landsväg-fartyg enligt roll-on/roll-off-tekniken (Ro-Ro), som efter det andra världskrigets slut på kort tid skulle komma att ta hand om en stor del av svensk export och import. Delvis skedde detta med rena lastfärjor, delvis – och till mycket stor del – med fartyg som samtidigt var utrustade för att ta ett stort antal passagerare. Färjtrafiken slog en bro mellan Sverige och kontinenten och den svarar numera för transporten av ca 36 miljoner passagerare (enkelresor, med Gotlandstrafiken

inräknad) per år. Den snabba ökningen av antalet passagerare drev rederierna till att vid 1980-talets början introducera jumbofärjor med en storlek som helt ställer de gamla atlantjättarna i skuggan.

Jumbofärjtrafik utgör för svensk sjöfarts del i dag huvuddelen av passagerarbefordran till sjöss. Det är fråga om masstransporter med korta transittider. Marknaden vänder sig till alla kategorier av medborgare, inte minst till dem som söker billiga transportalternativ och har behov av skydd som konsument. Att dessa förhållanden bestämt den riktning, i vilken reglerna om passagerarbefordran har utvecklats, kan lätt inses. För en allmän orientering i ämnet hänvisas särskilt till *Nils-Gustaf Palmgren*, *Nordisk färjetrafik*, i *Marius* nr 126 (1986).

Utanför färjtrafiken i den mening som avses i 6 kap SjöL faller vägfärjorna, som behandlas som bihang till vägsystemet i den mån vägverket driver sådan trafik, *Fotöfärjan* NJA 1974 s 1 SHD.

2. *Avtal om personbefordran.* Att jurister gör en skarp åtskillnad mellan godsbefordran och passagerarbefordran bottnar i en grundläggande olikhet när det gäller vårdsituationen. Gods har man där man stuvat det och det låter sig vårdas under resan utan att protestera. Passagerare har ibland av redare med godstrafik beskrivits som *claiming cargo* och i modern utredningssvenska har de rent av sjunkit ned till att betecknas med den groteska termen "persontransportarbetsenhet". Men personer har egen vilja och fattar egna beslut på ett sätt som inte tillåter ständig övervakning. *Hjalmar Hammarskjöld* har (i sin berömda avhandling *Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder*, 1886, s 2) utvecklat denna tanke på ett för den tiden karakteristiskt sätt: "Först tro vi det då vara lämpligt att avskilja avtal om befordring av personer från avtal om fortskaffande av förnuftslösa föremål. Den skillnad i rättsliga följder, som förorsakas av denna transportobjektets olikhet, är nämligen så stor, att man i nyare tider, även där slaveri varit en erkänd institution, funnit sig nödsakad att avsöndra transport av slavar från transport av övriga rättssubjekt. En transporterad människas förmåga av självbestämning åstadkommer också, att den, som transporterar, icke får samma makt över och följaktligen icke heller samma ansvar för henne som i fråga om ett livlöst föremål; och framför allt ålägger den transporterandes egenskap av människa varje annan och alltså även den transporterande vissa av fraktaftalet oberoende och oeftergivliga rättigheter."

Samtidigt som *detta element av "självbestämning" är grundläggande*, uppställs inte något krav på att passageraren skall vara vuxen och med bibehållen förmåga att utöva sitt självbestämmande, något som i vissa

lägen kan medföra tillämpningssvårigheter (se nedan vid 188 § under 11).

Samma argumentering om självbestämmande används på goda grunder ännu i dag. "But passengers, being human beings, are certainly not comparable to inert freight. As human beings, they have volition, feelings and dignity not possessed by crates of cargo." (*Norris, The law of maritime personal injuries* 1, 3 ed 1975, s 60.)

Dessa förhållanden medför, att avtal om passagerarbefordran kommer att innehålla element av flera olika avtalstyper – inte bara transportavtal utan även hotellavtal (hyresavtal), tjänster av restaurangrörelse, butiker (köpavtal), teater- och biobesök, arrangemang av hela baler m m. (Jfr *Androulidakis-Dimitriadis, Der Passagiervertrag auf See*, Berlin 1967, *Übersee-Studien* Heft 33, s 6.) Över huvud tenderar nöjesmomentet att bli allt tydligare betonat.

Vad gäller avtal om godsbefordran ger *partsbindningsmönstret* upphov till vissa juridisk-tekniska svårigheter. Inblandade i en transport är vanligen tre olika personer, nämligen avsändaren, transportören och mottagaren. Detta förhållande förlämnar godstransportavtalen en säregen karaktär. (Se vidare Sjölagskommentaren *Godsbefordran* vid 160 § under 4.) Motsvarande svårigheter uppträder inte vid avtal om passagerarbefordran, eftersom passageraren inte är ett "osjäligt föremål" som skickas från en punkt till en annan och där blir omhändertaget. Passageraravtalet är partsmässigt ett helt vanligt *tvåpartsavtal mellan passageraren och sjötransportören*. (Jfr *Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, 1985, s 263.)

3. *Olika grader av självbestämmande.* Även inom ramen för personbefordran växlar graden av rörelsefrihet och självbestämmande för transporterade personer med typen av transport. Vid luftbefordran med reguljärt flyg sitter passagerarna mestadels på sina bestämda platser, oftast t o m fastspända med säkerhetsbälten. Ombord på färjor och kryssningsfartyg rör sig passagerarna typiskt mycket fritt på ett sätt, som gör det omöjligt för transportörens folk att oavbrutet kontrollera vad de gör och skydda dem mot skadegörelse. (Jfr *Androulidakis-Dimitriadis, a a s 7.*) En oväntad rörelse av fartyget kommer lätt en passagerare att ramla utför en trappa. Vid arbetet med ett konventionsutkast om befordring av passagerare med svävare återkom hela tiden tanken, att situationen vid svävarbefordran i vårdhänseende låg närmare den vid flygbefordran än "hotell- och kryssningssituationen" ombord på stora fartyg. (Se *Uniform Law Review* 1976 s 91.) Detta ställer särskilda krav

på passagerarutrymmenas ändamålsenlighet. På liknande sätt som en restaurang eller ett affärscentrum, som ju "inbjuder allmänheten" till lokalerna, måste ha inrättningar så att personskador i möjligaste mån förebyggs (jfr exempelvis NJA 1947 s 126 om restaurang Solliden på Skansen i Stockholm och NJA 1985 s 269 om utrymningsdörrarna vid Kista affärscentrum utanför Stockholm), så måste motsvarande utrymmen ombord på passagerarfartyg vara väl anpassade, så att passagerarna skyddas så långt rimligen kan ske mot skadefall. Det kan spåras en tendens att därvid ställa kraven högt (jfr *Kockan på Finlandsbåten* ND 1961 s 278 Svea HovR, HD ej prövningstillstånd, och därtill kommentaren av *Grönfors* i SvJT 1967 s 595–596).

4. *De båda modellerna: sjö rättens regler om godsbefordran och lufträttens regler om passagerarbefordran.* Trots vad som sagts om olikheter mellan på ena sidan personbefordran till sjöss och på andra sidan godsbefordran till sjöss resp luftbefordran av passagerare, är det de båda sistnämnda regelkomplexen som fått stå modell för nu gällande regler om passagerarbefordran till sjöss. Men den särskilda karaktären hos passagerarbefordran till sjöss har framtvingat justeringar i båda dessa modeller för att anpassa reglerna efter vad som verkligen är karakteristiskt.

5. *Lagbestämmelser om passageraransvar i SjöL 1864 och 1891.* När SjöL 1667 ersattes av dessa båda sjölagar, upptogs några bestämmelser om passagerare, nämligen 122–125 §§ SjöL 1864, motsvarande 169–173 §§ SjöL 1891. I huvudsak ger dessa bestämmelser närmast ett *skydd för sjötransportören gentemot passageraren*, exempelvis när denne inte inställer sig till avtalad befordran eller inte betalar avgifter och uppkomna kostnader (retentionsrätt i passagerarens bagage med försäljningsrätt). Om *passagerarens skydd* i händelse av att han själv skadas under transporten är det ännu inte tal, bara om hans rätt till ersättning för skadat resgod. Man var därför hänvisad till sjötransportörernas *befordringsvillkor*, vilka började att växa fram under 1800-talets senare del och kulminerade under 1900-talet.

6. *Lagbestämmelser om passageraransvar vid 1936 års sjölagsändringar.* Den första reformen av SjöL 1891 fullbordades i och med genomförandet av 1936 års sjölagsändringar. Då tillades i 5 kap en avslutande avdelning (V) med avdelningsrubriken Om passagerarbefordran. Denna innefattade 169–182 §§. Vid förarbetena under 20- och 30-talen hade

man hela tiden klart för sig, att ett befraktningskapitel i SjöL ”måste ägna uppmärksamhet jämväl åt detta ämne”. (NJA II 1936 s 548.) Med hänsyn till den ökade betydelsen av passagerarbefordran till sjöss måste man åstadkomma en mera fullständig och riktig reglering av dithörande frågor. Ett förslag 1934 blev föremål för en begränsad remiss och motsvarande bestämmelser inflöt sedan i lagtexten efter vissa justeringar.

7. *Avtalsreglering av passagerarbefordran och passagerarbiljetter.* Efter- som lagregleringen av personbefordran till sjöss kom in på ett sent stadium, uppbars dessförinnan passageraravtalet av de villkor som ingick i passagerarbiljetter. Sådana omtalas i vårt land redan under stormaktstiden, när resande med de snabba postjakterna över Östersjön (jfr *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s 37) erhöll *frisedel* – en term som i fråga om gods bara användes i tullsammanhang (se *Flinthberg*, Anmärkningar till Sveriges Rikes Sjölag, 1794, slagordet *frisedel*). En sådan *frisedel* tycks ha fungerat som en legitimationshandling som berättigade innehavaren att gå ombord och bli transporterad. Biljetter blev snart uppfattade som kvitto på erlagd befordringsavgift och som bärare av en eller flera avtalsklausuler. Utformningen blev högst individuell för varje transportör, från typ ”spårvagnskvitto” till utförligt avtal på flera sidor.

Ett i äldre tid vanligt kontraktsvillkor var, att passagerare som visade sig ha en allvarlig sjukdom fick sättas iland men transportören behålla det erlagda biljettpriset. (*Jacob Sundberg*, Air charter, 1961, s 456–457.) När en motsvarande regel införlivades i SjöL 1864 och 1891, blev utformningen den att passageraren vid ”laga förfall” kunde avbeställa resan mot halv avgift. Övergången från avtalsklausul till lagregel kan alltså följas i källmaterialet. I nu gällande SjöL har skett en detaljerad utveckling av motsvarande regler, som återfinns i 183–187 §§.

Trots ansatser till en tvingande ansvarsreglering dominerades rättsutvecklingen ända fram till 1970-talets början av sjötransportörernas befordringsvillkor. Den väsentliga delen av dem bestod av *liberty*-klausuler, vari beskrevs allt vad transportören kunde företa sig i förhållande till passageraren utan att begå kontraktsbrott, och av friskrivningsklausuler. På bilfärjornas passagerarbiljetter var det vanligt, att bildäck oavsett inbyggnad och skydd mot väder och vind förklarades vara i juridiskt hänseende att klassificera som väderdäck – och för däckslast som angivits som sådan och även faktiskt placerats på däck svarade sjötransportören enligt Haagreglerna alls inte. Att dessa

SWEDISH OLYMP

№ 87549



CLASS Gothenburg—Tilbury—Gothenburg

By Suecia/Britannia

Berth No.

Name

Sailing

Single fare

(Food included)

Departure at
 Embarkation latest half an hour earlier.
 (Boat train leaves St. Pancras Station at)

FOR OTHER CONDITIONS SEE BACK.

This ticket is NOT transferable.

Free allowance of luggage 100 lbs. (45 kilos)

No tips whatsoever are
 included in the fares.

Inga som helst drick-
 pengar äro inkluderade
 i biljettavgifterna.

19.

Swedish System
 By 87549 G.

№ 12788 B

FREDERIKTIFBOLAGET
GÖTEBORG—FREDERIKSHAVN—LINNÉ

BILLIGHETSRESA T/R

Göteborg-Frederikshavn
eller omvänt

För hyttplats erlägges tilläggssavgift.

Giltighetstid: vid resa från Sverige
 återresa samma dag. Vid resa från
 Danmark räknas icke lördagarna.
 För personliga effekter ansvaras ej.

(Se omständighetsskilda)
 Reklamationer, som icke äro gjorda
 inom en månad, beaktas ej.



Gäller endast med stämpel.

№ 12788 A

FREDERIKTIFBOLAGET
GÖTEBORG—FREDERIKSHAVN—LINNÉ

BILLIGHETSRESA T/R

Göteborg-Frederikshavn
eller omvänt

För hyttplats erlägges tilläggssavgift.

Giltighetstid: vid resa från Sverige
 återresa samma dag. Vid resa från
 Danmark räknas icke lördagarna.
 För personliga effekter ansvaras ej.

(Se omständighetsskilda)
 Reklamationer, som icke äro gjorda
 inom en månad, beaktas ej.



Gäller endast med stämpel.

AKTIEBOLAGET SVENSKA AMERIKA LINJEN

**WESTBOUND
PASSAGE CONTRACT**

THIS CONTRACT IS NOT TRANSFERABLE AND IS ISSUED SUBJECT TO THE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED ON THIS PAGE AND ON THE REVERSE THEREOF, ALL OF WHICH ARE MADE PART OF THIS CONTRACT

[illegible]

THORDEN LINES

REGULAR SERVICE BETWEEN U.S.A.-SCANDINAVIA
AND VICE VERSA

PASSAGE CONTRACT

A № 1099

This ticket is valid for two years from the issuing date. When passenger desires extension beyond the period of one year, application must be made in writing to the agents by whom the ticket is issued

This Contract Ticket is subject to the conditions printed on the inside covers hereof and the attention of passengers is specifically directed thereto.

PASSENGERS EMBARK AFTER		ON
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31	32	33
34	35	36
37	38	39
40	41	42
43	44	45
46	47	48
49	50	51
52	53	54
55	56	57
58	59	60
61	62	63
64	65	66
67	68	69
70	71	72
73	74	75
76	77	78
79	80	81
82	83	84
85	86	87
88	89	90
91	92	93
94	95	96
97	98	99
100	101	102
103	104	105
106	107	108
109	110	111
112	113	114
115	116	117
118	119	120
121	122	123
124	125	126
127	128	129
130	131	132
133	134	135
136	137	138
139	140	141
142	143	144
145	146	147
148	149	150
151	152	153
154	155	156
157	158	159
160	161	162
163	164	165
166	167	168
169	170	171
172	173	174
175	176	177
178	179	180
181	182	183
184	185	186
187	188	189
190	191	192
193	194	195
196	197	198
199	200	201
202	203	204
205	206	207
208	209	210
211	212	213
214	215	216
217	218	219
220	221	222
223	224	225
226	227	228
229	230	231
232	233	234
235	236	237
238	239	240
241	242	243
244	245	246
247	248	249
250	251	252
253	254	255
256	257	258
259	260	261
262	263	264
265	266	267
268	269	270
271	272	273
274	275	276
277	278	279
280	281	282
283	284	285
286	287	288
289	290	291
292	293	294
295	296	297
298	299	300
301	302	303
304	305	306
307	308	309
310	311	312
313	314	315
316	317	318
319	320	321
322	323	324
325	326	327
328	329	330
331	332	333
334	335	336
337	338	339
340	341	342
343	344	345
346	347	348
349	350	351
352	353	354
355	356	357
358	359	360
361	362	363
364	365	366
367</		

GRÄNGESBERGSBOLAGET

REDERIET

Överenskommelse betr. passagerare.

Undertecknad .., som fått tillstånd att medfölja Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelö-
sund tillhöriga motorfartyget
för resa
under tiden mot en avgift av kr
fritager härmed rederiet från allt ansvar för den eventuella skada eller förlust, som kan
drabba mig/oss — personskada såväl som egendomsskada — under resan, även om skadan
eller förlusten förorsakats av fel eller försummelse från rederiet eller någon för vilken
redriet svarar.

Fartyget är icke passagerareförande och det föreligger icke någon garanti att detsamma
är utrustat för förande av passagerare; alla åligganden rörande fartygets sjövärdighet äro
därför uttryckligen undantagna.

Garanti gives icke att fartyget kommer att avgå till ovannämnda hamnar eller följa den
förutbestämda eller angivna routen; och om så påfordras skall undertecknad ... landstiga i
vilken som helst hamn fartyget anlöper, och någon rätt till vidarebefordran eller ersättning
därför från rederiet föreligger icke.

Undertecknad .. är... införstådd .. med att efterkomma alla tull-, karantän-, pass-
och andra föreskrifter och förbinder sig uttryckligen att till rederiet återbetala alla om-
kostnader och/eller skadestånd, som rederiet kan åläggas för mitt/vårt brott mot sådana
föreskrifter.

..... den 19 ..

.....
Passagerares namn

.....
Passagerares namn

3

Denna förbindelse skall överlämnas till fartygets befälhavare vid embarkering.
Rederiet rekommenderar att olycksfall- och resgods försäkring för resan tecknas, om sådana försäkringar
icke redan finnas.

regler därvid tog sikte på sådant som sågade trävaror i höga överbyggnader på konventionella lastfartygs väderdäck var något som man inte lät hindra sig av. Samtidigt var det vanligt, att redaren tecknade en försäkring till förmån för av honom transporterade bilar och passagerare, vilken tillät honom att hänvisa skadelidande kunder direkt till en uppgörelse med vederbörande försäkringsbolag.

Storleken på biljetterna varierade samtidigt mellan adresslappsformat och A4-format. På den lilla biljetten kunde det finnas en enda friskrivningsmening av typen "Mat är icke inberäknad", men de stora formaten kunde rymma en omfattande textmassa med villkor om ansvarsfrihet för de flesta tänkbara skadesituationer. Villkorens friskrivningar respekterades i betydande omfattning. I *Stavangerfjord* ND 1921 s 75 Kristiania sjøret innehöll villkoren en redarens friskrivning från ansvar för agenternas försummelse. Rederiet ansågs på grund därav vara utan ansvar för att en agent underlåtit att meddela en passagerare att en avgångstid hade ändrats till följd av strejk. Men samtidigt stretade domstolarna emot en långtgående friskrivning och "tolkade friskrivningar snävt". En avspeglning av förhållandena i detta avseende på bl a transporträttens område har man i en avhandling av *J. Günther Petersen*, Ansvarsfraskrivelse (1957).

Passagerarna var vanligen helt omedvetna om de långtgående åtgärder som från rederiernas sida kunde tillgripas enligt villkoren. Som en illustration kan följande saxas ur en modern sjöroman: " 'Ni har inte den minsta lagliga rätt.' 'Vad menar ni? Det är klart att vi har.' 'Nej. Kaptenen ombord har full befälsrätt över passagerarna liksom över besättningen.' 'Vi har betalt våra biljetter. . . 'Givetvis. Och genom att ta emot biljetten har ni också förbundit er att följa rederiets bestämmelser. Har ni läst vad som står på biljetterna – också på baksidan?' 'Nä, men. . . 'Chefsstewarden log ett trött men belåtet leende. 'Aha, det var det jag trodde! Får jag nu ge er rådet att läsa det. Där ser ni att ni har förbundit er att lyda vissa regler. Ni ser också att kaptenen har laglig befogenhet att sätta i land er om ni inte gör det. Jodå, jodå, jag försäkrar er!' (Griffin, Skepp mot nya öden, 1961.)

Till sin omfattning svällde passagerarvillkoren över alla bräddar och genom sitt innehåll väckte de inte sällan kritiska reaktioner från den resande allmänhetens sida. I *New Yorker* för den 2 april 1961 infördes ett öppet brev till "My Dear Cunard Steam-Ship Company, Ltd" med reflexioner i anledning av *liberty*-klausulernas och friskrivningsklausulernas välmatade innehåll med tillåtelse för redaren att gå till vilken hamn som helst, att docka och reparera fartyget etc. "By all means. Let

the ship be towed and adjust compasses as necessary. Should I at any time during the voyage poke my head out of my porthole, attracted by an unfamiliar sound of hammering, and observe that we are hard and fast in a concrete container, shored up by vast balks of timber, while men chip busily away at the barnacles of our hull, you will not find me at the head of a throng of passengers angrily complaining that this was not the purpose for which I and my baggage came on board. – – – I quite see that circumstances might arise in which the Master of your ship might wish to sail out of or beyond or in a contrary direction to the port of destination, and might be compelled to shuttle backwards and forwards, once or oftener, in any order and for any number of years whatsoever without calling or omitting to call at any port or place, with or without pilots, whether such ports or places were not behind, in front of, or beyond any destination whatsoever from which any ship of yours had previously deviated. It is true that the expression 'backwards or forwards' reads a little oddly in a context where one might have expected 'ahead or astern', but in general I would no sooner dream of contesting the propriety and necessity of Clause 3, in whole or in part, with or without commas, than I would question the wisdom of Clause 19 ('Any person carried under this ticket hereby assumes all risk of war and warlike operations. . .'), or of that other bit that warns me not to try to hold you liable for injury or delay to myself or my baggage 'arising from dangers of the sea or other navigable waters, Acts of God or public enemies, barratry of master or crew' – do you get much of that, I wonder – 'seizure under legal process, saving or attempting to save life or property at sea or from any deviation', etc, etc. No. In all these matters I accept you as the experts. . . ." I fortsättningen utvecklas tanken att invändningarna riktar sig bara mot presentationen av villkoren – bokstäverna som är så små och raderna som är så långa att man inte kan läsa dem med blotta ögat, att man "runs or gave risk of reading the same line several times over, skipping a line (which may contain upwards of twenty-five words about doing or not doing anything whatsoever), and in general proceeding by a course or route contrary to or out of or beyond the direct and customary manner of reading, once or oftener in any order, backwards or forwards. This is a risk that I am *not* prepared to accept, and one, moreover, that is nowhere covered in your Conditions – – – You may decide, on reflection, to cut down the number of Conditions. And where, as a matter of interest, do you get that hyphen in 'Steam-Ship Company'? Yours sincerely."

Detta är en blodig drift med juristernas utformning av avtalsvillkoren

ännu på 1960-talet. En juridisk tradition, som till den grad har tappat kontakten med allmänt sunt förnuft hos kundkretsen, erbjuder det bästa beviset för att befodringsvillkoren inte längre kunde fullgöra sin viktiga rättsskapande roll. Det blev nödvändigt för lagstiftaren att ingripa med tvingande rättsregler, som lade fast en ny balans mellan producenter och konsumenter i dagens transportförhållanden.

8. *CMI:s konventionsförslag och 1973 års sjölagsändringar.* Det blev den privata internationella organisationen av sjörättsexperten Comité Maritime International (CMI), som tog upp hithörande problem. I en första omgång skedde detta redan vid Venedigkonferensen 1907 och omkring 1920 (bl a med förslag till tvångsförsäkring), men dessa försök ledde aldrig till påtagliga resultat. (Se därom *Androulidakis-Dimitriadis*, a a s 200 ff och *Schubert*, Die Haftung für Reisende und ihr Gepäck auf Schiffen, Frankfurt am Main & Bern 1981, Bürgerliches Recht, Handels- und Verkehrsrecht Bd 7, s 7–52. Beträffande försäkringslösningen finns närmare att läsa i *Schultze-Smidt*, Die Zwangsversicherung der Passagiere nach dem Entwurf des Comité Maritime International, Berlin 1927.) Under första delen av 1950-talet upptogs arbetet på passageraransvar igen, och ett utkast om passageraransvar antogs vid Madridkonferensen 1955. (Se *Brækhus'* rapport och texten till konventionsförslaget i AfS Bd 2 s 669 ff.) Utkastet förelades den diplomatiska sjörättskonferensens tionde session i Bryssel 1955, och vid konferensens elfte session i Bryssel 1961 antogs en internationell passagerarkonvention. (Se därom *Brækhus'* rapport i AfS Bd 5 s 614 ff och *Androulidakis-Dimitriadis*, a a s 220–241.) Reglerna om resgods hade då brutits ut, och särskilda regler om resgods utarbetades på CMI:s konferenser i Aten 1962 och Stockholm 1963 samt antogs vid denna senare konferens (CMI XXVIth Conference Stockholm 1963, texten på s 553 ff). Detta utkast behandlades och antogs vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967. (Se *Rune* i SvJT 1968 s 65–66 och den norska rapporten i AfS Bd 9 s 450–462.)

Redan då förutskickades att de båda utkasten om passagerare och om resgods måste sammansmältas till *en enhetlig konvention om passagerare och resgods*. Så skedde vid CMI:s konferens i Tokyo 1969, det s k *Tokyoutkastet*. Texten till detta konventionsutkast finns avtryckt nedan i bilaga 2. Som metod vid sammansmältningen gällde att den senare resgodskonventionens principiella synpunkter lades till grund för en omarbetning av det tidigare konventionsutkastet.

På detta stadium av förarbetena visste man inte när en diplomatisk

konferens slutligen kunde beräknas anta det sammansmälta förslaget. Under tiden hade passagerartrafiken med färjor till och från Sverige antagit sådana proportioner, att den svenske lagstiftaren inte ansåg sig kunna dröja med att införa moderna rättsregler på området. 1961 och 1967 års konventioner hade remitterats till intresserade kretsar i Sverige. Av dessa yttrade sig endast Sjörättsföreningen i Göteborg (oktober 1968). Föreningen framhöll de båda utkastens nära samband med varandra och uttalade, att de borde behandlas gemensamt. De inbördes avvikelserna var sådana, att en svensk ratificering ej förtjänade övervägas innan en revision kom till stånd. En omarbetning borde gå ut på en anpassning av passagerarkonventionen till resgodskonventionen. En lagstiftning borde nu göras tillämplig på internationell, internordisk och nationell fart, och skillnad borde inte göras efter nationalitet. Föreningen förordade att lagstiftning skedde i form av inarbetning av utkastets regler i SjöL. (SOU 1971:90 s 30.)

De nordiska sjölagskommittéerna fann i samråd med varandra, att man nu borde lagstifta och inte uppskjuta arbetet i avvaktan på en harmonisering av passagerar- och resgodskonventionerna. Därför utarbetades redan på detta stadium av det internationella lagstiftningsarbetet ett förslag till särskild reglering av passagerarbefordran till sjöss, inrymt i det sjätte kapitlet av SjöL. (SOU 1971:90 och prop 1973:137.) Detta förslag genomfördes som ett led i vad som kallas *1973 års sjölagsändringar*, vilka ytterligare omfattade särskilt införande av Haag/Visby-reglerna om godsbefordran till sjöss. (Härom hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran och *Rune* i SvJT 1974 s 538 ff.)

Tillvägagångssättet att grunda en nationell lagstiftning på ett internationellt konventionsförslag, som ännu inte nått sitt slutliga stadium av signerad konvention efter behandling på en internationell diplomatkonferens, är naturligtvis ovanligt. Motiveringen härför var, att passagerarbefordran redan ägde rum i så betydande omfattning och under så otillräckligt rättsskydd, att en snabb reform var av nöden. Bakom denna grundläggande värdering låg naturligtvis den enorma expansionen av den nordiska färjtrafiken (a prop s 42). Färjorna var broar till och från Sverige och därmed en väsentlig del av den svenska rättsmiljön med dess skyddsstandard. Vid remissomgången av kommittéförslaget, som tillkommit i nordisk samverkan av den typ vi är vana vid på sjörättens område, höjdes några röster för uppskov med lagstiftning i väntan på en ny konvention. Flertalet remissinstanser följde kommitténs förslag med motivering att nödvändiga förbättringar i passagerarens rättsskydd inte borde fördröjas. Konsumentombudsmannen (KO) anmärkte på att de

föreslagna förbättringarna var otillräckliga. Enligt honom borde luftfartens strängare ansvarssystem efterbildas. Sverige borde i nordiskt samförstånd gå in för ett internationellt erkännande av ett starkare rättsskydd för passagerarna. DepCh uttalar härom:

”Jag delar inställningen att de nuvarande reglerna om befordran av passagerare och resgoods till sjöss ger passageraren ett så otillfredsställande rättsskydd att lagrevision inte lämpligen bör uppskjutas i väntan på arbetet inom IMCO. Det kan enligt min mening inte förnekas, att Tokyoutkastet erbjuder påtagliga förbättringar i passagerarens rättsskydd som förtjänar att beaktas vid en sådan lagrevision. Samtidigt instämmer jag med konsumentombudsmannen i att förbättringarna är otillräckliga. Bl a är en del av begränsningsbeloppen för låga och det nautiska felet finner jag inte godtagbart som grund för ansvarsfrihet i modern passagerarfart.

Det finns enligt min mening inte heller anledning att känna sig alltför hårt bunden av de lösningar som Tokyoutkastet innehåller. Det är i dag inte möjligt att förutsäga vilka regler en blivande konvention kan komma att innehålla. Man får dock anta att de konventioner som på senare år har antagits rörande befordran av passagerare med andra transportmedel och som innehåller för passagerarna mera förmånliga lösningar än Tokyoutkastet kommer att i viss utsträckning påverka konventionsarbetet i IMCO.

Jag vill därför förorda att nya regler nu genomförs om befordran av passagerare och resgoods. Tokyoutkastet bör tas som utgångspunkt för lagstiftningen men samtidigt bör förbättringar i passagerarskyddet genomföras. Till dem hör som nämnts vissa höjningar av begränsningsbeloppen och utmönstring av det nautiska felet som ansvarsfrihetsgrund. Därtill har man anslutit sig på dansk, finsk och norsk sida. I det fortsatta internationella konventionsarbetet skall man givetvis på svensk sida verka för att åtminstone de förbättringar av passagerarskyddet som nu föreslås i den svenska lagen kommer att gälla också i den blivande konventionen. Den omständigheten att dessa förbättringar redan genomförts i de nordiska sjölagarna får antas underlätta för den svenska delegationen att med kraft driva sådana synpunkter.” (A prop s 51.)

På basen av Tokyoutkastet utarbetades därför det slutliga förslaget. Innehållet i Tokyoutkastet sammanfattas i förarbetena med följande översikt:

”Bortfraktaren är ansvarig för skada som uppkommer genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvaret är tvingande och täcker i princip tiden från ombordstigning till ilandstigning och vissa sjötransporter

mellan fartyg och land. Fordon som passageraren medför behandlas som resgods. Dyrbarheter tas i beräkning endast efter särskilt åtagande av bortfraktaren. Dennes ansvar för fartygets behöriga skick gäller hela befordringen och utrymmet för ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel är begränsat till fordonsskada. Ansvaret är i princip ett presumtionsansvar, dvs fel eller försummelse på bortfraktarens sida skall presumeras tills han bevisar motsatsen. Detta gäller vid skada på person eller handresgods, under förutsättning att skadan inträffat i samband med sjöolycka, brand eller explosion, samt vid skada på annat resgods oavsett om skadan har sådant samband eller ej.

Bortfraktarens ansvar är enligt Tokyoutkastet begränsat till vissa lägsta belopp i Poincaréfrancs. För personskador har inget belopp fastställts men begränsningen förutsätts på den punkten inte komma att understiga 500 000 francs (dvs ca 175 000 kr). Vissa självriskbelopp skall kunna fastställas genom avtal. Liksom Visbyreglerna ger Tokyoutkastet bortfraktaren förmånen av konventionens skydd även om talan mot honom grundas på annat än kontraktsförhållandet. Och på motsvarande sätt bereds bortfraktarens underlydande konventionsreglernas skydd för de fall ersättningstalan riktas mot dem. Tokyoutkastet innehåller också en jurisdiktionsklausul som begränsar antalet behöriga domstolar för skadeståndstalan till vissa angivna sådana.” (A prop s 48–49.)

9. *Atenkonventionen och 1983 års sjölagsändringar.* Redan året efter det nya 6 kapitlets antagande, i december 1974, ägde den åsyftade diplomatkonferensen rum i Aten och resulterade i den s k *Atenkonventionen*. Texten till denna återges nedan i *bilaga 1*. Till grund för denna konvention låg ett slutligt utkast utarbetat av den internationella sjöfartsorganisationen IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), numera efter sommaren 1982 kallad IMO (International Maritime Organization). (Se närmare om detta namnbyte *Lampe* i JMLC 14, 1983, s 305 ff.)

Tanken att de nordiska lagstiftningarna 1973 skulle kunna användas som en hävstång och kanske en förebild vid tillkomsten av den slutliga internationella konventionen visade sig hålla. Ansvaret för sjötransportören blev ett presumtionsansvar med en viss utvidgning i förhållande till Tokyoutkastet. Ansvaret gäller, förutom vid skada orsakad av vissa slag av sjöolyckor, även när skadan uppkommit till följd av fel i fartyget (*defect in the ship*). Vidare höjdes begränsningsbeloppen i förhållande till Tokyoutkastet till en nivå som i stort svarade mot de belopp som 1973 års sjölagsändringar fastlagt. Särskilda ansvarsregler har införts i

Atenkonventionen för de fall, där transporten utförs helt eller delvis av annan än den som slutit avtalet om passagerarbefordran. Förebild för denna bestämmelse, som saknas i Tokyoutkastet, blev de bestämmelser därom, som hade införts i den nya nordiska lagstiftningen genom 1973 års sjölagsändringar. I övrigt föreligger bara mindre avvikelser i förhållande till Tokyoutkastet och därmed även från det nya 6 kap.

Detta slutresultat blev sålunda någorlunda i överensstämmelse med vad de nordiska länderna hade önskat. Vid Atenkonferensens inledning hade också den svenska chefsdelegaten *Birgitta Blom* deklarerat vad i protokollet återgivits sålunda: "While hoping that the Convention would be as far as possible in conformity with the Swedish legislation, her delegation were of course ready to compromise, provided that the primary aim of the interests of the passenger was kept in mind. If a balance were to be struck, the interests of the passengers should be paramount." (UN LEG/CONF. 4/SR. 2, 31 January 1977, dvs reviderade och slutligt godkända protokoll från konferensen i december 1974.)

Med denna utgång blev uppgiften att revidera 1973 års 6 kap SjöL av starkt begränsad omfattning. Man kunde kanske ha väntat att de nordiska länderna efter lätta retuscher i sin redan gällande lagstiftning skulle ha ratificerat den nya Atenkonventionen. Så blev nu inte alls fallet. De lätta retuschererna genomfördes naturligtvis, men *ansvarssummorna i den nya konventionen befanns nu nästan tio år senare alldeles otillräckliga*. Sjölagsutredningen fastslog, att de begränsningsbelopp som finns i 6 kap SjöL och som i huvudsak svarade mot dem som på hösten 1974 togs in i konventionen, på grund av pågående inflation urholkats. Konsumentprisindex hade under tiden ökat med nästan 80 %. "För att begränsningsbeloppen nu skall ha motsvarande köpkraft som då de fastställdes skulle alltså krävas att de höjdes med motsvarande procentsats." (SOU 1981:8 s 118.)

DepCh anförde för egen del i frågan: "De begränsningsbelopp som föreskrivs i Atenkonventionen ligger enligt min uppfattning på en så låg nivå att de från svensk utgångspunkt redan nu är i lägsta laget. Konventionens begränsningsbelopp motsvarar i huvudsak de belopp som f n finns i 6 kap sjölagen. Sedan konventionen antogs år 1974 har dessa begränsningsbelopp på grund av inflationen kommit att i betydlig grad minska i värde. Det svenska konsumentprisindexet har sedan dess ökat med över 100 procent. För att begränsningsbeloppen nu skall ha motsvarande köpkraft som när de fastställdes år 1974 skulle alltså krävas att de mer än fördubblades. Genom att ratificera konventionen skulle Sverige dessutom folkrättsligt binda sig för att behålla begränsningsbe-

loppen även när dessa efter hand minskar ytterligare i värde. Särskilt när det gäller ansvaret för personskador är det enligt min uppfattning inte försvarbart att låsa sig för en sådan utveckling. Jag vill också framhålla att det nuvarande begränsningsbeloppet för personskador från svensk sida ansågs otillfredsställande redan när det togs in i sjölagen år 1973, men det godtogs då av hänsyn till önskemålet om nordisk rättslikhet (prop. 1973:137 s 104).

Frågan är nu om det trots den kritik som måste riktas mot konventionens begränsningsbelopp finns starka skäl att ändå tillträda konventionen. Jag vill då först framhålla, att jag givetvis anser det vara angeläget att det inom transporträtten i största möjliga utsträckning råder en internationell rättslikhet grundad på internationella konventioner. I likhet med utredningen anser jag emellertid att det inte föreligger något stort behov av en internationell enhetlighet i den rättsliga regleringen för passagerartransporter till sjöss. I detta avseende skiljer sig enligt min uppfattning reglerna om passagerarbefordran från t ex reglerna om godsbefordran. Som framgår av utredningens betänkande (s 118 f) äger den passagerartrafik som berör svenska intressen till den övervägande delen rum inom landet eller mellan de nordiska länderna. Passagerartrafiken på andra länder är volymmässigt av mindre betydelse. Behovet av rättsenhet gör sig därför i huvudsak gällande inom Norden. Enligt min uppfattning skulle det därför inte ha någon betydelse för konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart, om Sverige avstår från att tillträda konventionen och i svensk lagstiftning införs högre begränsningsbelopp än de som föreskrivs i konventionen. Jag vill också påpeka att Atenkonventionen hittills har tillträtts av endast sex stater, Arabrepubliken Jemen, Liberia, Spanien, Storbritannien, Tonga och Tyska Demokratiska Republiken. Det är mindre troligt att den kommer att få någon större anslutning av andra viktiga sjöfartsländer.

Några remissinstanser har uttryckt farhågor för att Sverige som icke konventionsstat skulle få ringa möjligheter att påverka arbetet med en revision av konventionen. Enligt min uppfattning finns det knappast fog för några större farhågor i detta avseende. Om de nordiska länderna inom IMO gemensamt tar upp frågan om en revision av begränsningsbeloppen, torde dessa länders inflytande på revisionsarbetet inte i någon större omfattning bero på om de har tillträtt konventionen eller ej. Möjligheten för de nordiska länderna att påverka en sådan revision ökar enligt min uppfattning, om den nationella lagstiftningen i övrigt överensstämmer med konventionen.

Vad härefter angår anknytningen mellan Atenkonventionen och 1976

års begränsningskonvention är det givetvis riktigt, som redareföreningen har påpekat, att man beaktade de begränsningsbelopp som anges i Atenkonventionen när man vid utarbetandet av 1976 års konvention skulle bedöma försäkringsmarknadens kapacitet. Enligt min mening finns det emellertid inte något som tyder på att försäkringsmarknaden i dag inte skulle ha kapacitet för att till rimliga premiekostnader täcka de begränsningsbelopp som utredningen har föreslagit.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört biträder jag utredningens förslag att Sverige skall avstå från att tillträda Atenkonventionen. Liksom utredningen anser jag emellertid att Sverige bör i allt väsentligt anpassa sin lagstiftning till Atenkonventionen utom såvitt gäller begränsningsbeloppen. Även om rättslikhet inte är av avgörande betydelse när det gäller sjötransport av passagerare, är det enligt min uppfattning ändå önskvärt att den svenska lagstiftningen i huvudsak kommer att överensstämma med vad som kommer att gälla i andra länder, särskilt då i länder med vilka Sverige upprätthåller regelbunden passagerartrafik. Mitt förslag i detta avseende innebär att svensk rätt i mycket stora delar kommer att överensstämma med lagstiftningen i de länder som tillträder Atenkonventionen.

Det svenska ställningstagande som jag nu har förordat innebär givetvis inte att Sverige skulle ge upp tanken på att i framtiden tillträda Atenkonventionen. En förutsättning för ett svenskt tillträde måste dock vara att de begränsningsbelopp som föreskrivs i konventionen höjs till minst den nivå som nu föreslås i de nordiska länderna. Utredningen har förordat att man från svensk sida inom IMO skall aktualisera frågan om en översyn av Atenkonventionens begränsningsbelopp. Jag anser för min del att Sverige tillsammans med de andra nordiska länderna vid lämplig tidpunkt bör verka för att frågan om en översyn av Atenkonventionens begränsningsbelopp tas upp på IMO:s arbetsprogram.

Jag delar utredningens uppfattning att man vid en sådan översyn bör sträva efter att, förutom att åstadkomma en avsevärd höjning av begränsningsbeloppen, få till stånd en ordning som gör det möjligt att med jämna mellanrum på ett enkelt sätt ändra beloppen med anledning av inflationens verkningar. Som utredningen framhållit har utvecklingen under 1970-talet visat hur bräckligt ett system med konventionsbundna begränsningsbelopp är i inflationstider. Frågan hur man skall få till stånd ett system som möjliggör att realvärdena på begränsningsbelopp i internationella konventioner behålls oförändrade är därför av betydelse inte bara för Atenkonventionen utan också för andra internationella konventioner som innehåller begränsningsbelopp, t ex 1976 års be-

gränsningskonvention. Denna fråga har bl a studerats inom FN:s kommission för handelsrätt (UNCITRAL). Även inom IMO har denna fråga diskuterats ingående, bl a i samband med arbetet på ett utkast till en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods och i samband med den pågående revisionen av 1969 års oljeansvarighetskonvention och 1971 års oljeskadefondskonvention.” (Prop 1982/83:159 s 83–85.)

Med stöd av dessa överväganden följde DepCh sjölagsutredningens förslag att införa ansvarssummor, som höjdes något mera än som motsvarade en justering för att kompensera den inflation som hade ägt rum sedan 1974, och att justera vissa bestämmelser så att de anpassades till Atenkonventionen, men även förslaget att Sverige inte skulle ansluta sig till konventionen. Denna lösning antogs som enhetlig för de nordiska länderna. Norden har härmed fått en lagstiftning om *rättsskydd för passagerare*, som gör att färjtrafiken i egenskap av ”broförbindelse” inom det nordiska området håller en standard som någorlunda passar landmiljön.

Vad den rent redaktionella utformningen angår uttalade DepCh: ”Utredningen har lagt fram förslag till en *modernisering av språket* i 6 kap. sjölagen. Även jag anser det lämpligt att se över språket i samtliga paragrafer i kapitlet, även om flertalet av bestämmelserna inte ändras i sak. En remissinstans, Göteborgs tingsrätt, har anfört, att en sådan språklig översyn inte får vara ett självändamål utan bör utgöra ett sätt att få en enklare och mera lättförståelig lagtext. Enligt tingsrätten har utredningen inte lyckats med detta. Tingsrätten påpekar också att förslaget i den delen inte läggs fram som ett gemensamt nordiskt förslag. Jag vill i anledning härav framhålla att det just är önskemålet att i så stor utsträckning som möjligt bibehålla den nordiska enhetligheten som föranleder mig att avstå från att föreslå mera långtgående förändringar i språkligt hänseende. De smärre språkliga justeringar som utredningen har föreslagit anser jag emellertid uppfyller syftet att något modernisera språket.” (A prop s 87.)

10. *Konsumentskydd för fartygspassagerare*. Ett tydligt drag i den senaste rättsutvecklingen är den allt starkare betoningen av passageraren som skyddsvärd konsument i förhållande till sjötransportören. Passageraren intar typiskt ställning av svagare avtalspart i förhållande till sjötransportören, liksom han gör det i förhållande till transportörer med andra transportmedel, där ett tvingande skydd sedan länge införts. När motsvarande skyddssynpunkter skulle tillgodoses i 1800-talets

emigranttrafik begagnade lagstiftningen tekniken att direkt reglera nödvändiga anordningar för att uppnå erforderlig transportkvalitet, såsom minsta storlek på kojutrymme, ventilationsanordningar m m (ovan under 1). Nu inriktar man sig i stället på utformningen av *rättsreglerna* själva; genom att göra dem *i stor utsträckning tvingande*, vill man uppnå de eftersträlvade effekterna för kunden-konsumenten.

Skillnaden i skyddsnivå mellan den traditionella sjörätten och de senaste lagändringarna 1973 och 1983 framgår klart av de krav som konsumentombudsmannen (KO) drivit i reaktion mot vad man hittills nöjt sig med vid passagerarbefordran till sjöss. För KO är den självklara modellen att så långt möjligt efterlikna luftbefordringskonventionens ansvarssystem – en sämre ställning för sjöpassagerare när det gäller ansvars omfattning och summamässiga begränsning kan helt enkelt inte försvaras. Den norska kommittén uttalar utan reservation, att begränsningsbeloppet per passagerare i princip bör vara detsamma vid sjötransport och vid lufttransport. (Innstilling IX fra Sjølovkomiteén, 1971, s 20.) Den svenske DepCh ser sig nödsakad att argumentera mot en slavisk efterbildning, som ingen hänsyn tar till skiljaktiga sakliga förhållanden, tex passagerarnas större rörelsefrihet ombord på ett fartyg jämfört med vad fallet är ombord på ett flygplan. (Prop 1973:137 s 98, jfr ovan under 3.) Men ursäktsgunden nautiskt fel (vårdslös navigering), en sjörättslig specialitet som KO reagerade häftigt inför, finner även DepCh orimlig att försvara med avseende på ansvaret mot passagerare. (A mot s 99–102.) Trycket från analogier med övriga transportmedel och från konsumentsynpunkter sveper här undan speciellt sjörättsliga rättsfigurer.

Trycket kvarstod vid 1983 års sjölagsändringar. Utredningens förslag att Sverige inte skulle tillträda Atenkonventionen på grund av de alltför låga begränsningsbeloppen men i övrigt huvudsakligen efterbilda de materiella reglerna stod i klart samband med KO:s inställning men stöddes inte av Sveriges Redareförening. DepCh valde att ansluta sig till utredningens förslag (Prop 1982/83:159 s 83–85) med förut redovisat resultat: en betydande uppräknig av begränsningsbeloppen och en användning av konventionen enbart som modellagstiftning.

Sjöl:s tvingande ansvarssystem till sjöpassagerarnas skydd suppleras med biljettvillkor, där numera allmänt hänvisas till "svenska färjerederiers transportvillkor, vilka är baserade på den svenska sjölagen". Med denna hänvisning åsyftas *Transportvillkor vid transport av passagerare och resgods med avgångs- eller bestämmelseort i Sverige, antagna 1 juni 1980 av Sveriges Redareförening efter förhandlingar med Konsumentver-*

ket. Dessa avtrycks nedan i *bilaga 3* och kallas för korthets skull de *svenska färjevillkoren*. (Jfr nedan vid 201 § under 7.) Även om perspektivet i dessa villkor inriktas mot sjöpassagerarens ställning som konsument, så har sjötransportörens samtliga möjligheter till friskrivning tillvaratagits och ingenting väsentligt därutöver givits – exempelvis den jämställdhet mellan sjö- och flygpassagerare som KO pläderat för. Standardvillkoren kompletteras ibland av den särskilde sjötransportören i ansvarsbefriande syfte. (Jfr *Sisula-Tulokas*, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, 1985, s 348–349.)

Konsumentsynpunkter i samband med passagerarbefordran framkom vid tillkomsten av de *Allmänna resevillkoren för sällskaps- och gruppresor 1975*, där Svenska resebyråföreningen och Researrangörsföreningen hade överläggningar med KO. Villkoren avtrycks i sin helhet nedan i *bilaga 4*. De behandlas utförligt av *Steneby*, *Reseavtalet* (1981). Motsvarande resevillkor finns i Danmark, Finland och Norge. En jämförande genomgång av samtliga dessa standardvillkor erbjuder det omfattande betänkandet Konsumentskydd vid sällskapsresor. En samnordisk utredning (1985 NEK Nordisk Embetsmannskomiteé for konsumentspørsmål, rapport 1985:4). Den avslutande utvärderingen av nuvarande villkor är kritisk. Bl a påtalas, att avtalsregleringen mellan parterna i vissa hänseenden står i strid med viss tvingande lagstiftning (s 335). Tanken på en tvingande lagstiftning om reseavtal väcks (s 336).

Avtalsvillkor av nu behandlade slag är underkastade den skälighetsprövning av standardvillkor som föreskrivs i lagen (1971:112) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden. Därtill kommer att ett villkor i en konkret tvist kan prövas med avseende på skäligheten och göras till föremål för jämkning enligt den stora generalklausulen i AvtL 36 §, en jämkning som även kan sträcka sig så långt att villkoret helt lämnas utan avseende. Inte ens det faktum, att villkoret i fråga grundar sig på någon internationell konvention, kan ”immunisera” det från skälighetsprövning i något av dessa avseenden. Men det är troligt att ett allmänt och internationellt godtagat villkor inte utan mycket övertygande skäl kan underkännas.

11. *Sjöpassagerarnas skyddsnivå ur ersättningsrättslig synvinkel*. Passagerare som skadas får sin ersättningsnivå bestämd inte enbart av passagerarreglerna i 6 kap SjöL, så långt det är svensk rätt som skall tillämpas. Det moderna samhället uppvisar en rad olika regler som gäller kompensation för skadelidande även i denna situation, exempelvis under *frivilliga försäkringar och obligatoriska försäkringar, sociala*

trygghetsregler och bidragsregler m m. Det är samspelet mellan alla dessa regelgrupper, som ger slutresultatet av ett ersättningsbelopp i pengar för den skadelidande. Naturligtvis är det just detta samlade resultat som är det praktiskt betydelsefulla för den enskilde. Inom doktrinen avspeglar sig denna realitet i att skadeståndsrätten alltmer ses i sammanhang med andra ersättningsformer, allt samlat till en ersättningsrätt.

(Programuttalanden för detta grepp av *Hellner*, *Svensk rätt i omvandling*, 1976, s 169 ff. Jfr *Tullberg*, *Ersättningsrätt*, 1982, som genomför perspektivet som pedagogiskt grepp, och *Roos* i *Festskrift till Hellner*, 1984, s 501 ff, där starkt pläderas för det ersättningsrättsliga perspektivet.)

Sammanställs sålunda passagerarreglernas skyddsnivå i fråga om *personskador och sakskador* med skyddsnivån enligt andra regelkomplex, visar det sig att sociala trygghetsersättningar *för sådana passagerare som är anställda hos någon arbetsgivare och reser i tjänsten* redan i och för sig ger ett högre skydd och därför åstadkommer att 6 kap SjöL ställs åt sidan som obehövligt i sammanhanget.

Beträffande sådana som inte reser i tjänsten utan *på semester* är vidare att märka, att den vanliga *hemförsäkringen* vanligtvis innefattar reseförsäkring, som även den i åtskilliga lägen – låt vara att det finns luckor – ger vederbörande ett bättre skydd för resgods och är lätt att åberopa. En utgångspunkt för försäkringstäckning vid förlust av eller skada på privat egendom utanför försäkringstagarens bostad, exempelvis på resa, är att försäkringstagaren har sin egendom *under skälig uppsikt*. (Jfr *Baur & Roos*, *Vad täcker hemförsäkringen?*, 1979, s 74 ff.) Det finns också särskilda *reseförsäkringar* och *resgods-försäkringar*. I fråga om sådant dyrbart gods som medförda bilar har bilägarna normalt särskild *kaskoförsäkring* (vagnskadeförsäkring); därutöver tar passagerarrederierna frivilligt *särskilda företagsförsäkringar*, som ger dem möjlighet att betala ut större belopp än enligt 6 kap SjöL och slippa tvista. En vanlig form är *bilsjöförsäkring*, som direkt utan att ansvar på sjötransportörens sida måste föreligga ersätter skador på registrerade passagerarbilar och trailers. För enstaka situationer finns utrymme för en försäkring av excessrisk. (*Wetterstein*, *Sjörättsliga skrifter*, 1986, s 220.)

En något tillspetsad och grov sammanfattning av det sagda är, att *passagerarreglernas skydd i allmänhet har verklig betydelse endast för semesterresande som saknar hemförsäkring och då bara om sjötransportören inte frivilligt har täckt in sig med särskild företagsförsäkring*. Med hemförsäkringens utomordentliga utbredning i dagens samhälle och företagsförsäkringens utbredning blir den gruppen mycket liten. (*Tull-*

berg, Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner, 1984, s 59–62, 72.)

När det gäller *dröjsmålsskador vid passagerartransport* är läget ett annat. Ty sociala försäkringar och privata försäkringar tillhandahåller ingalunda i detta avseende ett motsvarande skyddsnät. På detta område får därför det tvingande passageraransvaret en mera självständig betydelse.

12. *Dröjsmålsskador vid passagerartransport i lagstiftningen och i det praktiska rättslivet.* De regler som lagstiftningen ställer upp om dröjsmålsskador är, liksom reglerna om skada på transporterat gods, utformade som en rad principer att tillämpa på uppkommande fall: förutsättningarna för skadeståndsskyldighetens inträde, skadevärdering, summamässig ansvarsbegränsning m m. De praktiska skadefallen har ofta en helt annan ”profil” än den lagstiftarna har haft för ögonen. Passageraren som blivit fördröjd får extra utgifter om han skall klara övernattnings och måltider på egen hand. Han har kanske inte kontanta medel för dessa oväntade utgifter. Han är i själva verket bättre hjälpt med att transportföretaget ordnar med hotellrum, middag och liknande och befordrar honom till den önskade platsen nästa dag med någon annan transportlägenhet eller någon annan transportör. *Sisula-Tulokas*, som grundligt undersökt dessa frågor, har visat att finländsk reklamationsspraxis i stor utsträckning handlar om vilka åtgärder transportören skall företa för passagerarens räkning. En stor del av poängen med dessa åtgärder är att passageraren slipper arbetet med att själv arrangera sin övernattnings och vidaretransport. I ljuset härav passar lagens regler om självrisk för passageraren sällsynt illa – det är just de små och oväntade utgifterna som han vill bli besparad. Transportören har goda skäl att som en kundservice ordna på bekvämaste sätt för passagerarna och eventuellt täcka in sig med försäkring för extra utgifter i stället för att benhårt följa lagens uppläggning av skadestandsreglerna. (*Sisula-Tulokas*, *Dröjsmålsskador vid passagerartransport*, 1985.)

13. *Krav enligt 6 kap SjöL är mycket sällsynta.* Det angivna förhållandet förklarar varför den praktiska betydelsen av reglerna i 6 kap SjöL är så begränsad. Ytterst sällan kommer det upp verkliga tvister på området. Enligt uppgift från Silja-rederiet kommer i deras färjetrafik mellan Sverige och Finland till juridisk behandling upp bara ca 10 fall om året rörande personskador. Detta kan vidare bero på att passagerarna inte är medvetna om de rättigheter till ersättning som finns. Rättsfall från tiden

före den tvingande lagstiftningen är också sällsynta, därför att det mestadels framstår som dålig företagspolicy att inte göra upp hithörande skador på ett sätt som motsvarar den resande publikens rimliga krav. Där rättsfall finns, framstår de ej sällan som "udda", ibland rent av en smula groteska (exempelvis *Fylgia* NJA 1944 s 333 SHD om passageraren som tog sig i land genom armgång på den sträckta förtöjnings-trossen).

Mot bakgrunden av att passagerarkrav sällan förekommer kan man ställa frågan, om inte andra frågor än ersättningsfrågor i dagens läge skulle vara mera angelägna att lagreglera, tex *overbooking* som är ett känsligt rättsproblem ifråga om flygpassagerare. (Se *Sisula-Tulokas*, Dröjsmåls-skador vid passagerartransport, 1985, s 79 ff m fl st och *Bogdan* i TfR 1986 s 27 ff.) Som andra sådana frågor har nämnts dröjsmålsansvar och rättsläget när passageraren inte anträder sin resa (*Basedow* i ZHR 148, 1984, s 259), båda just sådana som den svenska lagstiftaren har tagit fasta på och reglerat.

14. *I särskilda situationer kan passagerarkrav uppgå till mycket betydande belopp.* Men ersättningsfrågorna vid passagerarskador kan inte avfärdas som ointressanta bara därför att de är sällsynta. Det återstår en situation där höga ersättningar kan samlas och uppgå till stora belopp. Det är då fråga om allvarliga personskador, eventuellt ledande till döden och krav från efterlevande. Vid totalkatastrof som drabbar ett stort passagerarfartyg, och särskilt om saken kommer upp vid amerikansk domstol, kan det bli fråga om mycket betydande belopp. (Jfr *Tullberg* a a s 56–67, 62.) Och den ömsesidiga Protection & Indemnity Insurance eller kortare P & I-försäkringen (ansvarsförsäkringen för sjötransportören) saknar i och för sig ett ansvarstak; ett "overspill" måste därför i sista hand slås ut på hela försäkringskollektivet.

När en sjötransportör har tagit ut en P & I-försäkring, täcker den allt ansvar som inom dess område vilar på redaren, förutsatt att lagvalskriterierna är uppfyllda. Ett högt skadeståndskrav för "personal injury" i USA vid en sjötransport är därför fullt ut täckt. Om redaren vill utvidga detta ansvar till *områden utanför P & I-försäkringen*, tex till landarrangemang med hotell och sightseeing m m, måste han däremot avtala detta särskilt med sin P & I-klubb. Så lär sällan ske vid paketresor men däremot ibland vid kryssningstrafik med olika landarrangemang. Om det visar sig omöjligt att få en önskad utvidgning av P & I-försäkringen, är sjötransportören hänvisad till att försöka få en *komplementförsäkring* på den allmänna försäkringsmarknaden.

Världshistorien uppvisar flera exempel på storolyckor. I samband med *Titanics* förlisning år 1912 drunknade 825 passagerare, och ombord på *Empress of Ireland* år 1914 följde 837 passagerare med i havets djup. Enligt en amerikansk undersökning har under en tidsperiod av 100 år (1846–1946) världen över inträffat 168 sjöolyckor, där vid varje olycka över 100 människor omkommit. (Wetterstein, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, 1980, s 257.) Även vid mindre olyckor kan summorna sammanlagt uppgå till betydande belopp. När *Sundance* 1984 fastnade på ett grund utanför Vancouver med femhundra passagerare ombord, uppkom en situation där mycket stora ersättningskrav blev aktuella. Genom en snabb reglering på platsen (innan amerikanska advokater hunnit erbjuda sina tjänster) av skadeståndskrav från praktiskt taget alla passagerare och besättningsmän stannade den totala P & I-förlusten vid 4 miljoner dollar. Ett utdraget förfarande med rättegångar m m beräknades ha kunnat resultera i en genomsnittlig förlust av en miljon dollar per person, alltså femhundra miljoner dollar.

15. *Förarbetena till 6 kap SjöL*. Den väsentliga delen av det nuvarande passagerarkapitlet är ett resultat av 1973 års sjölagsändringar. Betänkandet bakom detta (SOU 1971:90) är naturligtvis av intresse, men prop 1973:137 intog i flera avseenden den mera reformvänliga attityd som blev bestämmande och erbjuder därför den viktigaste källan till förståendet av dagens lagtext. Eftersom Atenkonventionen som modelllag kom att så långt följa samma linjer som den svenska lagtexten 1973, blev den därpå följande revisionen 1983 begränsad till själva ansvarsregleringen på ett sådant sätt, att prop 1982/83:159 måste läsas mot bakgrunden av 1973 års prop och närmast som en komplettering av denna med modifikationer av vissa ståndpunkter. Huvudkällan blir alltså även i dag 1973 års proposition.

Eftersom det här rör sig om en samnordisk lagstiftning finns det skäl att uppmärksamma även andra nordiska förarbeten. Särskilt har uttalanden i norska förarbeten betydelse på några punkter, vanligen som komplettering till de svenska motiven. Någon gång föreligger en avvikelse som bör uppmärksammas (kommentaren till 171 § under 8.)

16. *Passageraravtalet i rättslitteraturen*. Den rättsvetenskapliga bearbetningen av detta område i sjörätten är ytterst obetydlig. I äldre tysk litteratur finns framställningar om *Passagiervertrag* som baserats huvudsakligen på allmänt avtalsrättsliga och obligationsrättsliga grundsatser. Bland nutida framställningar finns några monografier som utgivits i

Tyskland och som anges nedan vid 171 och 188 §§. Men det rör sig inte om några mera betydande juridiska arbeten. I fransk och engelsk handbokslitteratur ingår även några korta avsnitt om personbefordran, skrivna pliktskyldigast och för fullständighetens skull.

Huvudarbetet i nordisk juridisk litteratur är *Lena Sisula-Tulokas'* akademiska avhandling *Dröjsmålsskador vid passagerartransport* (1985). Som titeln anger är det dröjsmålsansvaret som framställningen koncentrerar sig på. Utgångspunkten är sjörättens regler om personbefordran och jämförelsevis används land- och lufträttens motsvarande regler. Utvalda transportföretags hanterande av hithörande problem i praktiken kastar ett intresseväckande ljus över problemen. Även från allmänt förmögenhetsrättslig synpunkt tilldrar sig undersökningen intresse. (Jfr *Grönfors* i FJFT 1986 s 153–160.)

I övrigt innehåller nordisk rättslitteratur bara spridda uttalanden och enstaka uppsatser. Det finns skäl att särskilt erinra om en kortfattad framställning av *Larssen*, *Fergeansvar* (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet, Bergen). I sitt begränsade format innehåller denna studie en del synpunkter på persontransporternas juridik i modern färjtrafik.

17. *Kommentarens uppläggning.* Denna tredje volym av Sjölagskommentaren är uppställd och redigerad på samma sätt som de båda tidigare volymerna. Detta innebär, att det är fråga om en svensk sjölagskommentar, där nordiskt och internationellt material åberopas för att belysa den svenska rättsens innehåll. Vidare erbjuder framställningen en bekväm möjlighet för den, som har fått ett problem rörande en paragraf eller några paragrafer i 6 kap, att snabbt orientera sig om vilket material som finns och hur grundtankarna för ett stadgande ser ut – men det är inte fråga om att ge en handboks färdiga svar på ett antal konkreta frågor. (Jfr *Falkanger* i SvJT 1983 s 547.)

I ett särskilt avsnitt nedan (*bilaga 5*) upptas ett supplement till Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (1982). Däri har upptagits de förändringar som har gjorts i 5 kap SjöL sedan den första volymen av sjölagskommentaren utgavs. Om detta supplement anlitas, har man i och med denna volym tillgång till en aktuell framställning av hela 5 och 6 kapitlen SjöL, tillsammans 130 §§. Den för allt ansvar på grund av SjöL gällande yttersta begränsningen (globalbegränsningen) kommenteras därutöver av *Birgitta Blom* i den närmast föregående volymen Sjölagens bestämmelser om redaransvar (1985), omfattande 10 och 15 kap SjöL, tillsammans 27 §§.

Sjölagen (1891:35 s 1) med senare ändringar

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods

Kapitelrubriken. Detta kapitel bar ursprungligen rubriken "Om bodmeri". Därmed åsyftades ett på medeltida germansk rätt vilande rättsinstitut, använt som ett finansieringsinstrument i äldre sjöfart. Från vanliga sjölån skilde sig bodmeriet därigenom, att ett sådant lån kunde upptas endast av fartygsbefälhavaren utom fartygets hemort när fartyget befann sig i nöd. Bodmeriborgenären fick enbart hålla sig till fartyget under det att sjölåneborgenären kunde söka gäldenärens samtliga tillgångar. (Tullberg i NFT 1983 s 263–264.) Redan Sjöl 1667 upptog en bodmeribalk med en utförlig reglering i ämnet. Bodmeriavtalet skapade panträtt i fartyg och inlastat gods för den avsedda resan på så sätt, att risken för det pantsattas förstörelse och undergång bars av panthavaren. På grund av denna riskplacering kunde panthavaren "tinga sig igen så stor vinst över annor brukelig ränta, som han i avseende av resans och fartens längd och farlighet bäst kan och förmår" (Bodmeribalken 1 kap).

I Sjöl 1891 upptogs bestämmelserna härom i 174–182 §§. Vid 1936 års sjölagsändringar konstaterades, att bodmeriet "alltmera förlorat i betydelse, så att det numera är ett, åtminstone i de nordiska länderna, praktiskt sett dött institut". (NJA II 1936 s 564.) Det avskaffades därför och paragraferna tillfördes befraktningskapitlet. Med den genomlöpan- de paragraferingen av Sjöl var detta en nödvändig förutsättning för att få rum med det nya stoffet.

Senare delen av befraktningskapitlet, nämligen 169–182 §§, ägnades därvid åt nya regler om befordran av passagerare och resgods. I fråga om resgods gjordes hänvisningar till åtskilliga tidigare i kapitlet givna bestämmelser om kommersiell last. Samtidigt gällde vissa av befraktningskapitlets inledande bestämmelser även passagerarbefordringen. Denna blev därför aldrig föremål för en samlad självständig reglering. Rättsutvecklingen skedde genom avtalsklausuler och försäkringsarrangemang. (Ovan *Inledning* under 7.)

Syftet med de nya bestämmelserna i detta kapitel har varit att tillskapa

vad som rättspolitiskt kunde anses vara en *tillfredsställande skyddsstandard för passagerare* i dagens läge. I väsentliga delar är de här givna reglerna därför *tvingande*. Se därom närmare kommentaren nedan till den numera upphävda 172 § och 200–201 §§.

Inledande bestämmelser

Underrubriken. Liksom i 5 kap har några allmänna bestämmelser samlats i början av detta kapitel, som därigenom uppvisar en viss parallellitet med uppläggningsen av gods kapitlet.

171 §

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot vederlag, åtar sig att med fartyg befordra passagerare och resgods;

passagerare: den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran;

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

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

Förarbeten: Prop 1982/83:159 s 90–91 och NJA II 1983 s 269–271.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 549; Prop 1973:137 s 82–95 och 133–134, NJA II 1975 s 319–322.

Litteratur: Abraham, *Das Seerecht* (4 Aufl 1974) s 220–226; Androulidakis-Dimitriadis, *Der Passagiervertrag auf See* (Berlin 1967, Übersee-Studien Heft 33); Basedow i ZHR 148 (1984) s 238 ff; R Beckman, *Finlands sjörätt* (1940) s 235–241 och *Handbok i sjörätt* (6 uppl 1971) s 173–179; Brækhus & Rein, *Håndbok i P & I-forsikring* (2 utg 1979) s 134–140; Bredholt & Philip, *Søloven* (2 udg 1986) s 219–235; Carver,

Carriage by Sea (12 ed 1971) s 1253–1272; motsvarande parti ingår inte i 13 ed 1973); *Larssen*, Fergeansvar (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet, Bergen); *Norris*, The law of maritime personal injuries 1 (3 ed 1975) s 59–99; *Rodière*, Traité général de droit maritime 3 (1970) s 221–353; *Schaps & Abraham*, Das deutsche Seerecht 2 (2 Aufl 1962) s 811–868; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s 129–131; *Schubert*, Die Haftung für Reisende und ihr Gepäck auf Schiffen (Frankfurt am Main & Bern 1981, Bürgerliches Recht, Handels- und Verkehrsrecht 7); *Tiberg*, Passenger transportation, i Sjö- och transporträtt 6 (1986) s. 57–77; *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2 Aufl 1950) s 365–370.

1. *Några grundläggande definitioner.* Sjätte kapitlet inleds liksom det femte med definitioner av några grundläggande begrepp.

Partsangivningen i denna paragraf är ingalunda fullständig. Den enskilde passageraren kan göra sin biljettbeställning antingen direkt hos bortfraktaren eller indirekt genom en resebyrå som agent för bortfraktaren eller genom en researrangör. Vem av dessa som är bortfraktare i lagens mening får avgöras på grund av förhållandena i det enskilda fallet och med ledning av de kriterier på bortfraktare och passagerare som uppställs här. (För hithörande avtalstyper och avtalsförhållanden hänvisas särskilt till *Steneby*, Reseavtalet, 1981.) En resebyrå som avser att hyra in ett fartyg anses som bortfraktare, men om resebyrån uppträder som fullmäktig för redaren är det denne som blir bortfraktare. (Prop 1973:137 s 84.)

Dokumentationen vid passagerarbefordran berörs inte. Den är också enklare till sin utformning än vid godsbefordran. Huvuddokumentet är *passagerarbiljetten*, vars rättsverkningar inte finns reglerade i SjöL. (Se vidare nedan under 9.)

2. *Äldre rätt.* I den första lagstiftningen om passagerarbefordran till sjöss saknades sådana begreppsbestämningar. Termer som bortfraktare och passagerare användes ändå, och den förstnämnda termen visar att man utgick från terminologin vid godsbefordran som förebild. Användningen av termen bortfraktare tyder närmast på att passageraren är befraktare och för sin del reserverar transportutrymme ombord på fartyget, "befraktar" detsamma för viss resa. Naturligare vore att använda termerna transportör och passagerare och därmed inrikta sig på förflyttningen av passageraren, inte på fartygets resa. (Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s 25–29.) Men samma terminologiska upp-

byggnad återkommer i Tokyoutkastet och Atenkonventionen och därmed i 1973 och 1983 års sjölagsändringar, denna gång fastlagd genom definitioner efter mönster av de internationella konventionstexterna. Förebilden för terminologin i denna del har alltså varit Visbyreglerna och Hamburgreglerna.

3. *Tillkomst.* Det blev 1973 års sjölagsändringar som införde definitioner. 1983 års sjölagsändringar innebar i detta avseende enbart justeringar och redaktionella ändringar med anledning av Atenkonventionen.

4. *Begreppet bortfraktare.* Den traditionella ståndpunkten i fråga om *godsbefordran* till sjöss är, att som bortfraktare kvalificeras i första hand den som *åtagit* sig en transport – ett åtagande som i första hand sker genom avgivande av ett *transportlöfte*. Det är därvid ingalunda nödvändigt att löftesgivaren själv eller genom sitt eget folk också utför transporten; den kan utföras genom annan. Denna bindning vid den som sluter själva avtalet om befordran har, efter tyskt mönster, hävd i svensk rätt. (*Hammarskjöld*, Om fraktaftalet, 1886, s 47–48.) Det är inte nödvändigt att den avtalslutande vid avgivandet av transportlöftet äger eller åtminstone genom charteravtal eller liknande förfogar över ett transportmedel – vid anlitande av undertransportör är detta något som *den avtalande bortfraktaren (transportören)* kan arrangera senare, när det kommer till utförandet. (Utförlig analys hos *Grönfors*, Successiva transporter, 1968, s 68–88.)

Som bortfraktare kan också den kvalificeras som, *utan att ha avtalat med transportkunden* om godsets transport, ändå *tar hand om godset för transport*. Han blir då *utförande bortfraktare (transportör)*. Det kan tex röra sig om en av den avtalande bortfraktaren anlitad undertransportör. (Se närmare *Grönfors*, a a s 200 ff och i FJFT 1979 s 269–270.)

Det är denna uppläggning som har varit förebild för den definition av begreppet bortfraktare, som görs i denna paragraf. *Bortfraktare* är den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot vederlag, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

”Något krav på att bortfraktaren själv förfogar över ett fartyg eller utrymme i ett 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 tillämpas bara på kommersiell befordran trots att konventionen inte innehåller någon uttrycklig begränsning i detta avseende. I definitionen av begreppet bortfraktare har därför behållits den bestämmelse som anger att det skall vara fråga

om en yrkesmässig befordran eller befordran mot vederlag.” (Prop 1982/83:159 s 90–91.) Dessa rekvisit infördes vid 1973 års sjölagsändringar och ansågs inte vara i strid mot konventionen, som utan att uppta motsvarande rekvisit ändå ansågs avse bara sådan befordran som var av kommersiell natur. (Prop 1973:137 s 86.) Uttrycken ”yrkesmässig befordran” och ”befordran mot vederlag” har hämtats från Warszawa-konventionen om internationell luftbefordran art 1 och den därpå byggda regeln i den svenska LFL 9:1.

Motsvarande rekvisit saknas i godsreglerna i 5 kap SjöL, där bortfraktare i 71 § anges vara ”den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan”. Vid 1936 års sjölagsändringar beträffande passageraravsnittet ansågs på liknande sätt ”erforderlig begränsning av stadgandenas tillämpning ligga redan däri, att 169 § uttryckligen giver vid handen, att här är fråga allenast om befordran av passagerare, som äger rum på grund av ett därom, uttryckligen eller tyst, träffat befodringsavtal”. (NJA II 1936 s 549.) Siktet var tydligen inställt på kommersiella transporter, vilket antogs utesluta gäst på nöjesseglats. Men *gratis befordran av yrkesmässig transportör ansågs omfattad av passagerarreglerna*. (Jfr Bengtsson, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden, 1960, s 197.) Först vid 1973 års sjölagsändringar har uteslutandet av gratistransporter av privatpersoner kommit till uttryck i själva lagtexten. Se vidare nedan under 5 om begreppet passagerare.

Från godsreglerna har man hämtat principen, att den avtalande bortfraktarens ansvar består för hela resan liksom att annan bortfraktare som utför befordringen helt eller delvis – *den utförande bortfraktaren (transportören)* som då uppträder som *undertransportör* – skall svara solidariskt med den avtalande bortfraktaren enligt de regler som gäller dennes ansvar (123 § SjöL), dock med möjlighet för den avtalande transportören att i förväg avtala om ansvarsfrihet för den del av transporten som han själv inte utför (168 § 3 st SjöL). Han handlar då *as agent only*. Alldeles samma ordning har nämligen med avseende på passagerarbefordran införts genom stadgandena i 196 § och 201 § 3 st SjöL. *Emottagandet av en passagerare kvalificerar alltså vederbörande som bortfraktare enligt 6 kap SjöL liksom omhändertagandet av gods för transport kvalificerar vederbörande som transportör gentemot transportkunden enligt 5 kap SjöL*. Har det avtalats att bestämd del av transporten skall utföras av annan *namngiven* bortfraktare, får den avtalande bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvar för skada som inträffar under den del av befordringen som utförs av den andre. Som exempel på

ett hithörande praktiskt fall har anförts att det i exempelvis Öresundstrafiken "torde vara vanligt, att passageraren företar framresa med bortfraktaren och återresa med redare, som samseglar med bortfraktaren, och att detta sker med samma biljett och efter passagerarens fria val. I sådana fall är det skäligt, att bortfraktaren tillåts delvis träda ut ur ansvarsförhållandet på det sätt som jag nyss angav". (DepCh i prop 1973:137 s 84–85.)

De resonemang om ansvarsuppläggning vid godsbefordran som knutits till 123 § SjöL (jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran) ger ledning vid lösningen av motsvarande situationer beträffande passagerarbefordran. I sådana fall, där en sjötransportör i princip blir ansvarig som om han själv utfört hela transporten, skall för denna ansvarighet reglerna i SjöL 6 kap tillämpas, dvs bortfraktaren hålls ansvarig enligt sjörättsliga regler så långt dessa passar även till den del transporten utförs med annat transportmedel än fartyg. (Prop 1973:137 s 144.)

Ibland kan det vara svårt att utpeka vem av flera tänkbara ansvarssubjekt som verkligen skall anses vara bortfraktare (transportör) i förhållande till passageraren. I *Skogland* ND 1928 s 446 Oslo hade en tidsbefraktande linje ingått ett avtal om befordran av sex passagerare till Sydamerika. Enligt befraktningsavtalet saknade linjen rätt att ta med passagerare och betalningen gottskrevs också fartygets redare. Passagerarna fick av linjen en skrivelse som skulle gälla som biljett och som skulle överlämnas till fartygets kapten. Fartyget gick förlorat i Santa Cruz, och passagerarna sändes genom statens försorg vidare. Staten krävde sedan linjen, därför att staten övertagit passagerarnas rätt. Rätten ansåg ansvaret åligga linjen, som passagerarna hade avtalat med, som hade mottagit och kvitterat betalningen och som hade utställt "biljetten".

I *Knut Viking* ND 1957 s 166 SöHa hade en dansk linje tidsbefraktat ett norskt fartyg. Fartyget förde fortfarande norsk flagg och dess besättning ansågs stå i det norska rederiets tjänst. Vid en tilläggningsmanöver uppstod ett fel i styrmaskinen på grund av att luft kommit in i oljesystemet. Till följd härav skadades några passagerare, då fartyget törnade emot kajen. Rätten ansåg tidsbefraktaren ansvarig, eftersom han åtagit sig befordringen och felet hade bort upptäckas av besättningen.

Bestämningen av begreppet bortfraktare liksom de två nu nämnda rättsfallen ger vid handen, att ett befraktningsavtal med fartyg (på tids- eller resebasis) kan angå befordran av personer och inte bara transport av gods. Mellan två sjöfartsidkare är det då fråga om ett avtal mellan

näringsidkare, och detta gäller även vid skälighetsprövning enligt lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare. När en av dem sedan utpekas som transportör i förhållande till transportkunden är det däremot fråga om ett avtal om personbefordran med konsumentkaraktär mellan den utpekade transportören och hans transportkund.

5. *Begreppet passagerare.* Detta används för att utpeka *bortfraktarens motpart i ett avtal om passagerarbefordran till sjöss* och befordran av det resgods han möjligen medför. Från Atenkonventionen (art 1:4) har den här upptagna definitionen hämtats, och Tokyoutkastet förutsatte att med passagerare skulle förstås bara den som blev *carried in a ship under a contract of carriage*. Detta är en princip som finns i många rättssystem. (Se exempelvis för amerikansk rätt *Norris* s 62.) I överensstämmelse härmed utpekar lagparagrafens bestämning som passagerare *den som befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran*. Att man härvid inte skiljer på befordran med privatfartyg och statsfartyg innebär, att statsfartyg i princip jämställs med privatfartyg – men ett befordringsavtal i verklig mening måste föreligga. Forskare som följer med ett oceanforskningsfartyg på en expedition gör detta enligt ett särskilt uppdrag, ej enligt ett befordringsavtal som passagerare i kommersiell mening (Prop 1973:137 s 88.)

”Kravet att ett befordringsavtal skall föreligga medför enligt kommittén att bl a besättning och fripassagerare skall falla utom konventionsreglerna. Gäster ombord på nöjesbåtar bör inte heller behandlas som passagerare enligt kommitténs förslag.

Den som följer med ett fartyg kan enligt kommittén under givna betingelser vara berättigad till ersättning av redaren för skada som han ådragit sig under befordringen. Ett praktiskt fall är enligt kommittén att lots skadas ombord. I så fall bör han ej utan vidare vara bättre ställd än om han befordras som passagerare. Kommittén bortser här från ombordanställda, som ju intar en särställning. Redaren bör alltså även mot en sådan skadelidande kunna göra invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som han är berättigad att göra i förhållande till skadelidande passagerare.” (Prop 1973:137 s 85.) DepCh tillägger sedan för sin del: ”Ansvar för den som följer med fartyget utan befordringsavtal skulle alltså i förekommande fall komma att följa andra regler än dem jag förordar i fråga om passagerarbefordran. Emellertid kan jag biträda kommitténs tanke att sådant ansvar i princip skall vara underkastat de invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som kunnat göras gällande mot en passagerare.” (A prop s 86.)

Till dessa uttalanden i förarbetena kan knytas några kommentarer. Som ett praktiskt fall nämns *lotsen ombord*. Givetvis faller han utanför passagerarkategorin, därför att han uppenbarligen inte befordras på grund av ett befodringsavtal. Däremot kan han väl betraktas som likställd med ombordanställda. Även *tvångslots* är i den meningen anknuten till personalkategorin att han ju i förhållande till sin redare *utlöser principalansvar* enligt 233 § SjöL (kommenterad i Sjölagskommentaren Redaransvar), han likaväl som frivilligt anlitad lots, besättningsmän och andra som arbetar ”i fartygets tjänst”, tex seglande reparationsgång eller en hel besättning som uthyrs av ett bemanningsföretag. Helt utanför passagerare och ombordanställda eller sådana som arbetar i fartygets tjänst faller sjömän från andra fartyg, konsulatpassagerare, fripassagerare och tillfälliga besökare; deras ställning regleras i 174 § SjöL (se kommentaren nedan till detta lagrum under 3). Andra exempel erbjuder folk från rederier, myndigheter, skeppshandlare och agenter, som följer med lotsbåtar, bogserbåtar och *supply*-fartyg ut på redde. I tidscerteparti kan vara inskrivet att befraktaren skall ha rätt att hålla superkargör ombord. (Jfr ovan *Inledning* under 1.) En garantiingenjör från ett varv kan följa med ombord på ett nybygge. Osv.

Beträffande fripassagerare finns en särskild av CMI utarbetad konvention, antagen i Bryssel den 10 oktober 1957, som har ratificerats av Sverige och flera andra länder men som ännu ej har trätt i kraft i överensstämmelse med de förutsättningar som anges i konventionen (art 8:1).

Men härmed är passagerarbegreppet inte uttömt. Kring denna kärna har begreppet utvidgats till att även omfatta vissa särskilt bestämda kategorier. Det rör sig först om sådana *personer som med bortfraktarens samtycke följer med fordon*. Det vanliga fallet är transport av lastbil med åtföljande chaufför, och detta anses följa redan av ordalydelsen enligt 1973 års sjölagsändringar. (Se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran s 17.)

En ytterligare utvidgning är, att till passagerare räknas även *personer som med bortfraktarens samtycke följer med levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran*. I fråga om kapplöpningshästar och cirkusdjur är det nämligen vanligt, att en djurskötare följer med på resan för att vårda de ömtåliga djuren. (Jfr SOU 1981:8 s 109.) Att sådana personer skall åtnjuta samma skydd mot skada som passagerare i vanlig bemärkelse framstår närmast som en självklarhet.

Av bestämningen av bortfraktarbegreppet (ovan 4) framgår, att *befordringen av passagerare skall ske yrkesmässigt eller mot vederlag*.

Detta är den situation som lagstiftaren har i sikte. Gratis befordran av yrkesmässig transportör är därför (som omtalats ovan under 4) *alltid* täckt. Däremot är en *inte betalande gäst* ombord på en *privat* segelbåt på nöjestur *inte en passagerare*, vilket ju också framhålls i de svenska lagmotiven (citerade ovan under 4) liksom i de norska motiven (Instilling IX fra Sjølovkomitéen, 1971, s 12). Inte desto mindre kan motsatt utgång noteras i ett finskt avgörande, *Marga II* ND 1980 s 134 FHD. Den skadade gästens ställning ansågs där vara att jämställa med en passagerares och SjöL:s passagerarregler vara att tillämpa på rättsförhållandet mellan den inte betalande gästen och segelbåtens ägare. Denna ståndpunkt strider även mot den lösning som är accepterad i förebilden luftbefordringskonventionen. I engelsk sjö rätt anses envar som är varken "employed" eller "engaged. . . on board the ship in the business of the ship" som passagerare, alltså ett något mera vidsträckt begrepp. Se härom *The Biche*, [1984] 1 Lloyd's Rep 26, och kommentaren av *D G Powles* i JBL 1985 s 338-339.

Betalningen av vederlaget behöver i och för sig inte göras direkt av passageraren utan kan göras av annan, t ex av hans arbetsgivare. Här gäller detsamma som enligt förebilden luftbefordringskonventionen; sjömän som flyger till och från det fartyg som de arbetar på och har biljetter som betalas av arbetsgivaren räknas som passagerare. Skickas de med båt i stället, blir de likaså passagerare. (Jfr exempelvis *Norris* s 60-61.) Svenskt konsulat i utlandet kan på motsvarande sätt bekosta en passagerares hemfärd.

Det förekommer, att personer som tillåts följa med ett fartyg "mönstrar på" som tillhörande besättningen ("kökspersonal", "sekreterare"). De är därmed utanför passagerarnas krets och därför inte skyddade av de tvingande passagerarreglerna. Ej heller är de i "äkta mening" anställda hos sjötransportören. Den ansvarskännande sjötransportören bör därför ta ut en särskild reseförsäkring för dem, så att tvistigheter vid eventuellt uppkommande skada kan undvikas. Saknas sådan försäkring återstår att med tillämpning av allmänna skadeståndsrättsliga regler och 174 § SjöL söka uppnå något skadeståndsrättsligt skydd.

6. *Begreppet resgods*. Som sådant definieras *varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning utom om befordran sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran*. Denna definition innehåller flera svårförståeliga moment.

Utgångspunkten är, att befordringen sker som ett *accessorium till avtalet om passagerarbefordran* och inte som ett avtal om godsbefordran. En bil kan befordras enligt certeparti eller konossement (se för det sistnämnda fallet som ett exempel *Traviata* ND 1965 s 308 Svea HovR, målet förlikat i SHD) och följer då godsreglerna. Om sjöfraktsedel eller godskvitto av något slag utställs på det sätt som ibland brukas för vanligt gods (jfr prop 1982/83:159 s 91) gäller detsamma. Där huvudsaken är ett avtal om passagerarbefordran och befordran av bilen liksom annat resgods framstår som något sekundärt i förhållande till personens befordran (jfr nedan under 8), blir bilen att uppfatta som resgods, även där bilen befordras med annan båt än passageraren och kvitto har utställts för passagerarens *unaccompanied car*.

En andra huvudtanke är de *olikheter i vårdhänseende* som föreligger mellan inskrivet resgods, som passageraren har överlämnat i bortfraktarens vård under resan, och sådant gods som passageraren behåller i sin vård. Handresgods är sådant resgods som passageraren behåller i sin personliga vård under resan (se närmare nedan under 7). Bilens vårdsituation ligger i förhållande härtill någonstans däremellan, när det är fråga om färjtransporter av bilar med förare och passagerare. Bilens förare kör vanligen själv bilen ombord men efter detaljerade anvisningar och tecken från någon besättningsman, som sedan eventuellt klossar och surrar bilen, och härefter måste passagerarna lämna bildäck och övar inte längre någon tillsyn över sin bil. Bilförarens valmöjligheter begränsas alltså av rederiets anvisningar. (Jfr *Larssen* s 15, 19–20.) Även om både passagerarna och bortfraktarens folk bidrar till vården, står bilen under resan i varje fall inte under någon omedelbar tillsyn av passageraren – men är inte heller helt överlämnad i bortfraktarens vård. Ofta nog har passageraren tillträde till bildäck under resan och kan se till bilen liksom även hämta saker som förvaras i den. I detta mellanläge har man valt att *behandla passagerares bilar som resgods men inte som handresgods. Vad passageraren däremot har i eller på sin bil anses han ha samma vård av som sådant som han bär med sig eller har i sin hytt, och sådant lösöre räknas därför som handresgods.* (Se nedan under 7.)

Begreppet resgods omfattar vidare även levande djur. ”I konventionen har levande djur undantagits i resgodsdefinitionen. Utredningen har emellertid inte ansett skäl föreligga att göra ett sådant undantag. Någon remisskritik har inte framförts på denna punkt, och utredningens förslag har därför följts. Begreppet resgods omfattar därför, liksom f n, även levande djur.” (Prop 1982/83:159 s 91.) Enligt 179 § har passagerare rätt att föra med sig resgods bara i skälighetsomfattning, och enligt 180 § kan

sjötransportören vägra att ta emot farligt resgods. I vissa lägen kan därför sjötransportören neka att transportera djur. (Jfr kommentaren till 179–181 §§ under 3.)

7. *Begreppet handresgods.* Här är det enbart själva vårdsituationen som är avgörande för klassificeringen (jfr ovan under 6). Som handresgods räknas alltså *sådant resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.* (Jfr Göranson, Traditionsprincipen, 1985, s 460.) Beträffande föremål i hytt eller bil hänvisas till vad som sagts nyss under 6. Däremot består inte något som helst krav på att de föremål passageraren väljer att behålla i sin vård också skall vara avsedda för hans personliga behov under själva resan, t ex artiklar för övernattning o d. (Jfr Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, 1915, s 527.)

Kärnan i definitionen är uttrycket *bär med sig*, och det uppkommer kanske vissa svårigheter att bestämma innebörden härav. I varusmugglingslagen (1960:418) i dess ursprungliga lydelse ansågs handresgods vara en dokumentportfölj eller liknande handväska, däremot inte en plånbok. Genom lagändring (1985:10) kan numera stickprovsvis undersökas *plånböcker* och andra förvaringspersedlar *men bara när de inte förvaras i eller innanför kläderna* (jfr prop 1984/85:46). Skiljelinjen går mellan tullverkets rätt att visitera bagage och dess, för bara särskilda fall där misstanke om brott föreligger, tillerkända rätt till visitering av innehållet i en persons fickor. Bestämmande har tydligen varit överväganden rörande gränserna för den personliga integriteten. (Jfr valuta-kommitténs uttalanden i SOU 1985:52 s 452–453 liksom Andréason i SvJT 1985 s 323, 328–330.)

I kommentaren till bestämmelserna om retentionsrätt i lagen (1970:980) om retentionsrätt för fordran hos hotellgäst har uttalats, att sådan rätt omfattar resgods. ”Med resgods avses sådant som gästen transporterat till hotellet, pensionatet eller lägenheten vid sin ankomst eller tagit dit under sin vistelse där i tanke att sedan föra det därifrån. Godset behöver inte befinna sig i gästens rum. Det kan t ex vara inlämnat i receptionen för särskild förvaring. Transportmedel som gästen använt hör enligt språkbruket inte till resgods i hithörande fall. Det är sålunda inte avsett att retentionsrätten skall omfatta motorfordon som parkerats i ett hotells garage eller utomhus inom hotellets område. Självklart är att retentionsrätten inte omfattar vad gästen på vanligt sätt har på sig (inkl plånbok, smycken, armbandsur m m). Detsamma gäller

vanlig damhandväska som gästen bär.” (*Walin & Rydin*, Förmånsrättslag m m, 1982, s 145.)

Det är tydligt att gränsdragningarna här skett utifrån helt andra överväganden än inom transporträtten. Uppenbarligen är avsikten att hotellvärden vid utövandet av retentionsrätten inte skall få utöva tvång mot person. Samtidigt har lagskrivarna kanske ansett ”språkliga grunder” leda till att resgods svårigen kunde vara något man ”bär med sig” (annat än undantagsvis) eller ”är klädd i”.

I transporträtten är ledstjärnan en helt annan, nämligen vilken ersättning en skadelidande skall ha för skador på sådant han bär med sig, bär på sig eller är klädd i. Även om lagtexten endast begagnar uttrycket bär med sig, har förebilden tydligt varit Warszawakonventionen om luftbefordran, som bygger på traditionen att uppfatta begreppet handresgods i vidaste bemärkelse – även rock, klocka och plånbok. (Jfr *Riese* i Arkiv für Luftrecht 1934 s 50 och *Grönfors*, Om trafikskadeansvar, 1952, s 287.) Dit hör alltså inte bara dokumentportföljen och handväskan utan även plånboken, armbandsuret och kläderna som man bär på sig. *Avgörande för gränsdragningen är själva vårdssituationen*. Sådant som passageraren själv behåller i sin vård är handresgods, oavsett om han bär på sig plånboken eller har ett föremål nära tillgängligt, som portföljen eller resväskan. ”Erkännas måste nämligen, att man icke kan upprätthålla någon skillnad mellan dessa föremål och t ex de kläder, som en resande har på sig, eller de saker, han bär i sina fickor, då rättsförhållandet icke gärna kan antagas undergå förändring, alltefter som den resande tar på sig eller tar av sig sin överrock.” (*Hammarskjöld*, Om fraktaftalet, 1886, s 35.)

Till vad passageraren anses ha under sin personliga kontroll räknas sådant som passageraren har i sin hytt (jfr det gamla begreppet medelbar besittning). Detta stämmer väl med den engelska rättens gamla regel för hotellvårds ansvar, att gäst med eget låsbart rum själv bär ansvar för sådant som han förvarar där – ansvaret för hotellvärden omfattade historiskt sett bara föremål som fanns på ”allmän sal”, över vilken hotellvärden skulle hålla uppsikt, och sådana föremål som gäster överlämnat till värden för hans särskilda vård (deposition, eng. *bailment*).

Med dessa regler som förebild har till passagerarens resgods under hans egen vård även förts föremål som han förvarar i sin *bil* – den är i detta avseende *likställd med hyttutrymmet*. (Jfr ovan under 6.) Ofta har passageraren även under resa tillträde till bildäck och kan från bilen

hämta enskilda föremål på samma sätt som han kan ur sin hytt hämta föremål. Denna "trafik" är något som sjötransportören varken kan eller vill hålla kontroll över.

Att skillnaden i vårdssituation mellan handresgods och resgods sålunda läggs till grund för gränsdragningen är principiellt lätt att förstå. Samtidigt är det klart, att man därmed tillskapar en ganska svårtillämpad gräns. Vad förebilden Warszawakonventionen angår har revisionsprotokollen Montreal nr 3 och 4 inneburit, att hela kategorin handresgods avskaffats och införlivats med kategorin resgods, samtidigt som ett rent strikt ansvar införts. I 9:19 LFL talas numera i överensstämmelse härmed bara om "gods". I motiven till lagändringen påpekas, att som resgods skall räknas även "föremål som passagerarna bär på sig, tex kläder, armbandsur och glasögon". (DsJu 1985:3 s 81 och prop 1985/86:119 s 38.) Härmed slipper man ifrån de gränsdragningssvårigheter, som begreppet handresgods alltjämt kan medföra enligt SjöL 6 kap. Ett liknande uttryck använder 2:2 JTL: "egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods".

8. *Gränsen mellan avtal om godsbefordran och avtal om passagerarbefordran.* Av det hittills anförda framgår att gränsen mellan dessa två avtalstyper är skarp och beror på vad som utgör huvudföremålet för avtalet. "Kravet på att det skall röra sig om avtal om befordran av passagerare eller passagerare och resgods innebär att passagerarbefordran skall framstå som det primära. Detta är av betydelse när det gäller befordran av tex lastbil med åtföljande chaufför. Befordringen av lastbilen är därvid det primära och denna kan därför inte betraktas som fordon vilket som resgods medföljer chauffören. Bestämmelserna i 5 kap blir därför tillämpliga på fordonet. Däremot skall bestämmelserna i 6 kap tillämpas på chauffören." (Prop 1973:137 s 133–134. Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s 17.)

Avgörande för gränsdragningen mellan 5 och 6 kap SjöL är tydligen själva transportens helhetskaraktär av godstransport eller passagerartransport. Detta bestyrks också av det sätt som de svenska förarbetena är formulerade på. Det talas om lastbil med åtföljande chaufför och man fokuserar därmed intresset på transportens karaktär av kommersiell godstransport. Motsvarande norska förarbeten inriktar resonemangen i stället i första hand på bilens karaktär genom att hänvisa till "slike kjøretøyer som hovedsaklig er innrettet til godstransport, altså egentlige vare- og lastebiler". (Innstilling IX fra Sjølovkomitéen, 1971, s 11. Ett motsvarande uttalande finns i de danska motiven, Betænkning Nr 642,

1972, s 38.) Ruteskibenes Rederiforening anmärkte i brev till det norska justitiedepartementet, att detta betraktelsesätt kunde föra till svårigheter i praktiken, eftersom kommersiell last kan köras i personbil och en lastvagn kan begagnas för persontransport. Anmärkningen ledde inte till något klagande uttalande av departementet, som i stället hänvisade eventuella gränsdragningsfrågor till praxis att lösa. (Ot prp 1972-73 nr 28 s 20.) De norska förarbetena öppnar också en omväg för bedömare att komma till samma resultat som när själva transportens särskilda karaktär läggs till grund för bedömningen. När fordon, som huvudsakligen är inrättade för godstransporter, i det särskilda fallet används som personbilar, sägs de nämligen skola bedömas enligt 6 kap SjöL om personbefordran. Detta innebär att lastbilen då transporteras som bihang till ett avtal om passagerarbefordran. (Innstilling IX a st.) Någon ojämnhet i nordisk praxis behöver därför inte uppkomma.

9. *Passageraravtalets dokumentation.* Vad beträffar godsbefordran till sjöss definieras transportavtalets huvuddokument konossementet i 151 § och dess rättsverkningar behandlas i därpå följande paragrafer. Befordringsavtalets huvuddokument certepartiet definieras däremot inte i lagtexten, trots att vissa rättsverkningar regleras av dispositiva bestämmelser i 124–150 §§ och flera tidigare paragrafer.

Passageraravtalets huvuddokument *passagerarbiljetten* definieras *inte* i lagtexten, och dess rättsverkningar har *inte* reglerats i SjöL, trots att den rättsliga regleringen från början bars upp av ”biljetter” för flera hundra år sedan (ovan *Inledning* under 7). Ännu under vårt århundrade kunde passagerarbiljetten framträda i många olika skepnader. Ett brev från förhyraren utställt för passageraren och avsett att av honom överlämnas till kaptenen på det förhyrda fartyget har uppfattats som en ”biljett” (*Skogland ND 1928 s 446 Oslo*, anført ovan under 4).

I den moderna färje- och kryssningsfarten ser passagerarbiljetterna oftast ut som flygbiljetter och de utställs då med hjälp av en datorrutin som erinrar om flygbolagens hantering av motsvarande administrativa rutiner.

Av allmänna civilrättsliga regler framgår, att passagerarbiljetten har *legitimationsverkan* och utgör *bevis om* de i passageraravtalet ingående *avtalsvillkoren*. De brukar därvid genom referensklausuler hänvisa till särskilda standardavtal (jfr *bilagorna 3 och 4*).

Det brukar också anses att biljetten är personlig och inte får överlåtas. Ett skäl för detta är, att rabatten för en längre resa skulle kunna utnyttjas successivt av två personer som ”delade” biljetten och därmed skulle

kunna tillgodogöra sig ett billigare pris än om var och en löst biljett bara för sin del av den sammanlagda sträckan. En bestämmelse om att passageraravtal inte får överlåtas har upptagits i 177 §. Ett annat skäl är, att bortfraktaren i händelse av totalkatastrof på åtminstone längre sträckor måste veta namnen på medföljande passagerare och gör detta genom att i ett sammanfattande passagerarmanifest förteckna namnen på de personer som erhållit på sig utställda biljetter.

10. *Reglerna omfattar all befordran, även inrikes befordran och befordran på inre vattenvägar.* Atenkonventionen angår, liksom flertalet internationella transporträttsliga konventioner, internationell befordran med *sea-going vessels*. Någon motsvarande begränsning av tillämpningsområdet för 6 kap SjöL finns inte. Liksom reglerna om passagerarbefordran med flyg i 9 kap LFL omfattar 6 kap både internationell och nationell befordran. Något särskilt rättssystem för befordran med fartyg på inre vattenvägar är vidare okänt i svensk rätt. (Jfr Sjölagskommentaren *Godsbefordran* s 18.) Passagerarbefordran på Göta kanal faller alltså under samma regler som passagerarbefordran med oceanfartyg.

Det enda krav som ställs är att det rör sig om "ett verkligt befodringsavtal". (Prop 1973:137 s 88, jfr ovan under 5 om begreppet passagerare.) Utanför faller bara "vederlagsfri befordran, som inte kan sägas vara av kommersiell natur" (a prop s 86), såsom "då passagerare gratis medföljer ett forskningsfartyg eller ett nöjesfartyg" (a prop s 88, jfr ovan under 6).

Av att fartygsslaget inte är avgörande för tillämpligheten följer, att statsfartyg i princip jämställs med privatfartyg. "I praktiken medför det att befordran av passagerare och resgoods med statliga handelsfartyg blir underkastade reglerna i detta kapitel i den mån förutsättningarna i övrigt är uppfyllda". (A prop s 88.)

11. *Bestämmelsen är tvingande.* De legaldefinitioner som ingår i denna paragraf är i och för sig tvingande i den meningen, att de inte kan ändras genom överenskommelse mellan två parter med verkan mot tredje man. Denna definitionsparagraf behöver därför inte räknas upp bland de tvingande lagrummen angivna i 200 §.

172 § upphävd genom lag (1983:699).

1. *Tomrum i paragrafföljden.* Detta är en konsekvens av den egendommiga numreringsteknik som har utbildat sig under de många partiella

reformerna inom ramen för SjöL 1891. Nya bestämmelser inordnas under den löpande paragraferingen, så att övriga delar av SjöL ej blir störda. Denna teknik förklarar att vissa paragrafer är oproportionerligt långa och att andra nummer tills vidare står tomma.

2. *Äldre rätt.* Denna paragraf var en motsvarighet till 72 § om godsbefordran, enligt vilken sedvänja och avtal tar över de dispositiva reglerna.

3. *Skälet till upphävandet.* 1983 års sjölagsändringar innebar ett införande av i det väsentliga tvingande regler om passagerarbefordran – hur långt fastslår 200 och 201 §§. Det skulle därför vara vilseledande att bibehålla ett inledningsstadgande om att kapitlet hade dispositiv karaktär. (Jfr prop 1982/83:159 s 90 och NJA II 1983 s 271 nederst.)

173 §

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 122; Prop 1982/83:159 s 91 och NJA II 1983 s 272 överst.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 300; SOU 1971:90 s 38; Prop 1973:137 s 134 och NJA II 1975 s 323.

Litteratur: Clarke, International carriage of goods by road: CMR (1982) s 21–26; Grönfors, Successiva transporter (1968) s 261–262, 266–269; Haak, The liability of the carrier under the CMR (1986); Hill & Messent, CMR: Contract for the international carriage of goods by road (1984) s 14–27; Nánássy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (1956) s 48–64 och 866–883; Nánássy & Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht (1974) s 34–38 och 388–395; Sevón, Lastbil på färja. Lastskadefrågor, i Marius nr 126 (1986) s 25–47; Spera, Internationales Eisenbahnrecht (1986) under art 48.

1. *Förhållandet till andra konventioner med tvingande rättsregler.* Denna paragraf syftar till att undvika konflikter mellan konventioner (*conflicts of conventions*), ett ofta och hett debatterat ämne vid internationella konferenser.

2. *Äldre rätt.* Med detta syfte upptogs redan i Haagreglerna om godsbefordran en bestämmelse (art 8), som erinrade om att konventionen inte ändrade på "fraktförarens rättigheter och förpliktelser, sådana dessa bestäms av de olika nu gällande lagarna rörande begränsningen av ansvarigheten för ägarna av fartyg, som används vid fart i öppen sjö". I de svenska motiven till 5 kap SjöL erinrades också om att sjöfartslinjer i anslutning till järnvägslinjer under vissa förutsättningar var reglerade enligt den europeiska järnvägskonventionen CIM i 1924 års version. (NJA II 1936 s 300.)

3. *Tillkomst.* Vid 1973 års sjölagsändringar av godsreglerna precisades förhållandet till andra konventioner. (Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 72 § under 6 mot slutet.) I linje med denna skrivtradition infördes motsvarande bestämmelser i passagerarkapitlet. Denna bestämmelse övertogs med enbart redaktionell justering vid 1983 års sjölagsändringar.

4. *Den tvingande järnvägsrättsliga regleringen.* Ursprunget till regleringen är den situationen att en järnvägspassagerare för en del av resan befordras ombord på järnvägsfärja. Beträffande det europeiska järnvägsfördraget rådde oenighet mellan engelska och franska jurister i frågan, hur trafiken över engelska kanalen borde regleras ansvarsmässigt: järnvägstrafik eller sjöfart? (Jfr *Grönfors* s 262.) Resultatet av meningsbrytningarna blev en kompromiss, som innebär att de järnvägsrättsliga ursäktsgrunderna utökats med några särskilt för sjöfart utmärkande ursäktsgrunder, nämligen nautiskt fel (vårdslös navigering) och brand (se Sjölagskommentaren Godsbefordran s 159–160). Efter den senaste revisionskonferensen 1980, då COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) antogs, har hithörande bestämmelser fått sin plats i bilaga B, som innehåller reglerna om godsbefordran och kallas CIM, närmare bestämt i art 48. (Texterna på franska med svensk översättning återfinns i SFS 1985:193.)

5. *Den sjörättsliga lagstiftningen viker för den tvingande järnvägsrättsliga regleringen.* "Vad som närmast äsyftas är befordran på järnväg som kan sammanträffa med befordran till sjöss, nämligen på tågfärja. Tågpassagerare blir sålunda inte fartygspassagerare i förslagens mening genom att tåget eller den vagn han färdas i tas ombord på fartyg. Det följer föredan av bortfraktardefinitionen (171 §), som förutsätter att ett befodringsavtal föreligger mellan redaren och den resande." (Prop 1973:137 s 134.)

”Om passageraren lämnar sin vagn under sjötransporten, kan ett kontraktsliknande rättsförhållande uppstå mellan honom och redaren som i sådant fall är utförande transportör. I varje fall kan tex den resande tänkas på grund av skada, som han ådrar sig ombord och som inte orsakas av järnvägsdriften, få ett utomobligatoriskt ersättningsanspråk mot redaren. Detta skall regleras enligt allmänna skadeståndsregler men med iakttagande av bestämmelsen i 174 §.” (A st.) Enligt denna paragraf gäller till förmån för den utförande transportören och hans folk alla begränsningar som passageraransvaret är utrustat med.

6. *Omlastningsfria biltransporter på fartyg, järnvägsvagn eller luftfartyg.* Ett annat fall med motsvarande komplikation är när *fordon* med pålastat gods utan omlastning av godset lastas direkt på fartyg, järnvägsvagn eller luftfartyg. Genom den stora omfattningen av trafik enligt systemet roll-on/roll-off (Ro-Ro) på särskilt därför inrättade färjor är detta i själva verket en synnerligen vanlig situation. Den regleras uttryckligen i den europeiska biltransportkonventionen CMR art 2, som i förhållande till transportkunderna med gods lastat på fordonet gör konventionen tillämplig även på sjödelen av transporten. I förhållandet mellan sjötransportören och åkaren gäller däremot vanliga sjörättsliga regler. Om skadan på godset endast kan ha inträffat under och på grund av sjötransporten (tex saltvattenskador eller kollision med annat fartyg) tillämpas mellan landtransportören och hans transportkunder i stället för CMR de tvingande sjörättsliga reglerna. (Se närmare tex prop 1968:132 s 24–25, prop 1974:33 s 34–35 och *Hislop*, Artikel två i CMR, 1984, Skrifter utg av Rättsvetenskapliga institutionen vid Göteborgs universitet.)

Den legala tekniken för att undvika konflikter mellan konventioner är här en annan, nämligen att visserligen *för enkelhetens skull utgå från ett enhetligt genomgående ansvar*, även för sjödelen, men *inte sammanlägga ansvarssystemen utan helt vika, när det kan visas att skadan orsakats enbart under sjödelen* (motsvarande). Först då anses alltså konflikten vara uppenbar. Kausalitetsresonemangen kan bli svårbemästrade.

Det kan här erinras om att skador på bilar ombord på vägfärjor faller utanför sjölagen och bedöms enligt de för väghållare gällande allmänna rättsgrundsatserna (se ovan *Inledning* under 1 mot slutet).

7. *Lastbilens chaufför är passagerare.* Befordringen av lastbilen betraktas i den nu angivna situationen som det primära, och lastbilen betraktas därför inte som fordon vilket som resgods följer med chauffören.

Godsreglerna i 5 kap SjöL blir i stället tillämpliga på fordonet. Avgörande för gränsdragningen mellan 5 och 6 kap SjöL är transportens helhetskaraktär av godstransport eller passagerartransport. (Ovan 171 § under 6.) Däremot skall passagerarreglerna i 6 kap SjöL tillämpas på chauffören. (Prop 1973:137 s 133–134 och Sjölagskommentaren Godsbefordran s 17.) Någon kollision mellan de på olika konventioner byggda reglerna uppkommer därför aldrig.

8. *Busspassagerare på färja.* Skulle den internationella konventionen om ansvarighet för busspassagerare CVR (Convention des transports de voiture par route 1973) vara tillämplig, viker enligt denna paragraf omedelbart SjöL:s passagerarregler till förmån för reglerna om busspassagerare. Liksom järnvägspassageraren som lämnar sin vagn ombord på färjan förblir järnvägspassagerare, så förblir busspassageraren i motsvarande situation busspassagerare. Men Sverige har inte anslutit sig till denna internationella konvention.

Våra nationella tvingande regler om ansvar för bilpassagerare, som finns i 10 § trafikskadelagen (1975:1410), har däremot *inte samma effekt*. Ty SjöL:s passagerarregler viker enbart för tvingande *internationella* konventioner, som vi har en folkrättslig förpliktelse att följa. I andra fall blir den mest närliggande lösningen att busspassagerarna behandlas som helt jämställda med vanliga passagerare enligt SjöL 6 kap. (Jfr ovan under 5.)

Det sagda innebär att trafikskadelagen skall tillämpas, om en passagerare på bildäck skadas av en bil ”i följd av trafik”. (Jfr *Lyngsø*, Færdselsansvar, 1986, s 26.) Men om bilpassageraren går upp i båten och halkar i en lejdare eller på däck och därvid skadar sig, gäller sjölagens passagerarregler (analogiskt om inte särskilt befordringsavtal mellan busspassageraren och sjötransportören anses föreligga, direkt om emottagandet av busspassageraren ombord uppfattas som att ett befordringsavtalsförhållande därigenom föreligger mellan busspassageraren och sjötransportören, jfr ovan vid 171 § under 4 och nedan 196 §).

9. *Bestämmelsen är tvingande.* Detta är en självklarhet eftersom den bestämmer tillämpningsområdet för den här stadgade tvingande rättsliga regleringen i förhållande till tidigare gällande tvingande regleringar.

174 §

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.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 35–36; Prop 1973:137 s 135 och NJA II 1975 s 323–324; SOU 1981:8 s 122; Prop 1982/83:159 s 91 och NJA II 1983 s 272 överst.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 122 §.

1. *Begränsningar till sjötransportörens skydd gäller oberoende av ansvarsgrunden.* Denna princip följs allmänt inom transporträtten. För sakskada sägs detta i 122 § SjöL. Här sägs detsamma vad gäller ansvar för personskada. Med ansvarsgrund åsyftas kontrakt, delikt (utomkontraktuellt ansvar), vinstregler etc.

2. *Tillkomst.* Med avseende på passagerare introducerades principen genom 1973 års sjölagsändringar.

3. *Personer som inte är passagerare, anställda eller arbetar i fartygets tjänst.* Det kan röra sig om *sjömän från andra fartyg*, som transporteras hem enligt 367 § SjöL, eller *konsulatpassagerare*, för vilka konsulatet betalar vederlaget, eller *fripassagerare*. Ingen av dem har ett befodringsavtal med sjötransportören, vilket är minimikravet för att erhålla ställning av passagerare. (Se ovan kommentaren till 171 § under 3.) Här gäller sjötransportörens plikt att till det antal och mot den ersättning som regeringen fastställer medta sådana sjömän och konsulatpassagerare. Till passagerare räknas ej heller *tillfälliga besökare ombord i samband med fartygets avsegling från eller ankomst till hamn*. Det är därvid vanligen fråga om vänner som "vinkar av" en passagerare respektive "tar emot" en passagerare. När de går ombord är det inte på grund av ett befodringsavtal utan på grund av sjötransportörens medgivande att de får gå ombord en kortare stund. De är klart inte hörande till klassen passagerare. För ytterligare exempel hänvisas till kommentaren ovan till 171 § under 5.

Man får då grunda en skadeståndstalan på utomobligatoriska regler i skadeståndslagen (1972:209), hopkopplade med reglerna om den ansvarsutlösande personkretsen i 233 § SjöL. (Se därom Sjölagskommentaren Redaransvar.) Tillämpliga blir särskilt reglerna om lokalägares

eller lokalinnehavares kvasikontraktuella ansvar gentemot besökare, som genom "inbjudan till allmänheten" beretts tillfälle att komma in, i detta fall gå ombord. (Se om svensk rätt *Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 105–106, 108 och 123. Jfr *Norris*, The law of maritime personal injuries 1, 3 ed 1975, s 93–96.)

4. *Sådana personer skall inte ha bättre skydd än om de vore passagerare.* "Emellertid gäller enligt denna paragraf att om en sådan person lider skada av det slag som förslaget reglerar (jfr 188 och 189 §§), tex i samband med kollision, redaren, i den mån ersättningskrav kan riktas mot honom, kan åberopa samma invändningar som om den skadelidande varit passagerare, bl a ansvarsbegränsning (192 §) och preskription (284 §). Detsamma gäller om talan riktas mot fartygets ägare eller redarens anställda. Den skadelidande kommer alltså ej i bättre läge än en passagerare." (Prop 1973:137 s 135.) Jfr *Grönfors* i SvJT 1987 s 35–36.

5. *Himalaya-effekten.* Som framgår av slutet av citatet gäller detta även i förhållande till redarens anställda, ja envar på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan på detta sätt. Detta är en paraplybestämmelse av samma slag som beträffande saksador på gods återfinns i 122 § 2 st SjöL.

6. *Lotsar och stuveriarbetare omfattas inte av personkretsen i denna paragraf.* De arbetar "i fartygets tjänst" (233 § SjöL) utan att vara redarens anställda. Vid 1973 års sjölagsändringar jämkades texten en smula i förhållande till betänkandet för att uppnå detta resultat. Stuveriarbetaren följer inte med fartyget när han arbetar i fartygets tjänst. Lots som är tvångslots saknar över huvud kontraktsförhållande till redaren och är inte jämförbar med passagerare; en annan sak är att han kan jämföras med ombordanställda (se ovan vid 171 § under 5). Lotsen utövar sin verksamhet som statlig verksamhet ombord. En annan sak är, att det inte är staten utan redaren som ansvarar för lotsens fel och försummelse enligt 233 § SjöL. (Se närmare Sjölagskommentaren Redaransvar vid denna § under 9.)

7. *Bestämmelsen är tvingande.* Detta framgår av att den gäller utsträckningen av sjötransportörens tvingande ansvar i förhållande till personer som inte står i kontraktsförhållande till sjötransportören. Begränsningarna till sjötransportörens fördel balanserar det tvingande ansvaret som

han bär. Bestämmelserna i 200–201 §§ SjöL får därför inte förstås motsättningsvis på denna punkt.

Om befordringen

Underrubriken. När man efter de inledande bestämmelserna möter denna rubrik, finner man att mönstret för dispositionen av detta kapitel överensstämmer med det som ligger till grund för 5 kap om godsbefordran. Uttrycket ”Om befordringen” motsvarar närmast uttrycket ”Om resans utförande” i kapitlet om godsbefordran och åsyftar själva fullgörelsen av åtagandet. Rubriken i förevarande kapitel får en mera heltäckande funktion, under det att kapitlet om godsbefordran därutöver specialiserar sig med rubriker om fartygets behöriga skick, lastningsplats, lastningstid, lastning, lossningsplats, lossningstid och lossning och slutligen utlämning. Allt detta är delar av vad som i passagerarkapitlet ingår under en enda rubrik. I båda kapitlen följer därefter ansvarsbestämmelserna och de avslutande bestämmelserna rör de tvingande reglernas tillämpningsområde.

Beträffande tillkomsten av de efter denna underrubrik upptagna stadgandena finns skäl att redan här anmärka följande. SjöL 1864 innehåller några strödda bestämmelser om passagerare i 122–125 §§. De angår sådant som betalning av passageraravgift, ansvar för resgods, ansvar för dyrbarheter och retentionsrätt i passagerares resgods. Motsvarande bestämmelser intogs i 169–173 §§ SjöL 1891. Stadgandet i 171 § om ordning och skick ombord var därvid en nyhet, likaså utsträckningen av retentionsrätten till säkerhet även för ”ogulden kostersättning”. (Betänkande och lagförslag 1887, motiv s 127.) Det var passagerarens plikter mot sjötransportören som intresserade lagskrivarna, inte passagerarnas rättigheter mot sjötransportören. Ansvarsbestämmelser, i den mån de förekom, bestod i hänvisningar till vad som gällde i fråga om godstransporter. Först genom 1936 års sjölagsändringar skedde en förändring av denna attityd, men mycket halvhjärtat.

Ett tvingande ansvar i verklig mening infördes först genom 1973 års sjölagsändringar och följer efter nästa underrubrik. De här upptagna bestämmelserna om resans genomförande är tydligen de som historiskt går längst tillbaka.

175 §

Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt för att passageraren

och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får ej befordras på däck.

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 38–39; Prop 1973:137 s 88–89, 135–136 och NJA II 1975 s 324–325.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 551.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 76, 91 och 98 §§.

1. *Fartygets sjövärdighet m m.* I bestämmelsen ingår flera element.

Första stycket avser sjötransportörens grundläggande plikt att svara för fartygets sjövärdiga skick och sjötransportörens fortskaffningsplikt (utförande av resan, förflyttningen).

Andra stycket innehåller motsvarigheten i fråga om passagerarens resgods till det allmänna förbudet mot däckslastning av gods.

Tredje stycket angår rätten för sjötransportören att göra deviation (företa en transportomläggning) som en inskränkning i hans grundläggande fortskaffningsplikt.

2. *Tillkomst.* Genom 1936 års sjölagsändringar fastslogs uttryckligen i 171 § 1 st, att sjötransportören var skyldig att sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa. Själva grundprincipen har bibehållits i den mera preciserade bestämmelsen, som intogs vid 1973 års sjölagsändringar i 175 §. Vid 1983 års sjölagsändringar lämnades bestämmelsen oförändrad.

3. *Sjövärdighetsbestämmelsen.* Dess uppbyggnad är densamma som 76 § rörande godsbefordran – passageraren skall inte vara sämre ställd än godset. (Jfr *Norris*, *The law of maritime personal injuries* 1, 3 ed 1975, s 99.) Men av humanitära skäl är sjövärdighetsplikten inte inskränkt till tidpunkten för resans påbörjande. ”Bortfraktarens skyldighet att hålla fartyget i sjövärdigt skick gäller såväl före resans påbörjande som under resan.” (Prop 1973:137 s 135.) Därutöver

tillägger lagen, att sjötransportören skall *även i övrigt tillgodose passagerarens bästa*. Detta överensstämmer i sak med vad som gällde enligt 1936 års sjölagsändringar 171 § 1 st. Hänvisningen till passagerarens "bästa" är dessutom direkt tagen ur 1936 års lagtext. Till det som faller härunder hör att inredningen skall vara lämplig för passagerarfart, "passagerarvärdig", dvs följa säkerhetsföreskrifter av olika slag m m. Detta motsvarar elementet "lastvärdighet" när det gäller godsbefordran. I och för sig befrias sjötransportören inte automatiskt, om han iakttagit gällande föreskrifter (jfr NJA II 1936 s 551). En vårdslöshetsbedömning företas ändå, varvid viss ledning kan hämtas från vad som är brukligt inom fart av det slag som det är fråga om (jfr prop 1973:137 s 135). Kraven på transportkvalitet blir alltså olika när det gäller en lyxkryssning, andra klass färjtransport och skärgårdstrafik.

4. *Förbudet mot däckslastning* är utformat på samma sätt som i godsreglerna. Om annat avtalats eller följer av sedvana i vederbörande fart (tex viss skärgårdsfart) får därför däckslastning förekomma. (Jfr 200 § 3 st SjöL och Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 91 § under 4.)

5. *Deviation*. Denna bestämmelse är utformad heit med godsbestämmelsen i 98 § 2 st som modell. (Se vid denna § i Sjölagskommentaren Godsbefordran.)

6. *Särförhållanden vid kryssningsfart*. "I kryssningsfart kunde fortskaffningsplikten antas innebära skyldighet till vidarebefordran till bestämelseorten med fartyg längs utfäst eller planlagd reseväg. Så strängt bör den emellertid inte tillämpas utan vidare. Det får bedömas efter omständigheterna om det är nog att passageraren befordras direkt till den ort där kryssningen skolat sluta eller om dessutom skäligen kan ställas krav på viss reseväg (och likvärdigt transportmedel)." (SOU 1971:90 s 39.)

7. *Sanktion: hävningsrätt*. Redan vid 1936 års sjölagsändringar påpekades, att ett sjötransportörens eftersättande av vad som åligger honom med hänsyn till passagerarens vård och säkerhet kunde medföra rätt för passageraren att häva avtalet med stöd av "allmänna rättsgrundsatser". (NJA II 1936 s 551.) Den nya lagstiftningen medför ingen ändring på denna punkt.

8. *Sanktion: skadeståndsansvar.* Sjötransportören skall fullgöra alla sina skyldigheter med normal aktsamhet. Att han blir ansvarig vid oaktsamhet framgår av ansvarsreglerna i 188–189 §§.

9. *Bestämmelsen i 1 st är tvingande* i den meningen, att den är sanktionerad av ett skadeståndsansvar (ovan 8), som inte kan i förväg avtalas bort mellan parterna genom friskrivningsklausuler. *Däckslastningsförbudet i 2 st är dispositivt* (ovan under 4). *Deviationsregeln i 3 st är tvingande* så långt detta följer av det tvingande ansvaret för sjötransportören (se Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 98 § under 10).

176 §

Gäller befodringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren ej utföra befodrningen med annat fartyg.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 39–40; Prop 1973:137 s 136 och NJA II 1975 s 326.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 303–304.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 73 §.

1. *Befodringsavtal med bestämt fartyg.* Här fastslås principen, att sådant avtal inte får fullgöras med annat fartyg. Men förutsättningen härför är, att befodringsavtalet verkligen gäller ett bestämt fartyg. ”Det är fallet såväl om avtalet utpekar ett visst fartyg som om ett visst fartyg i överensstämmelse med avtalet anmälts för att utföra befodrningen.” (SOU 1971:90 s 40.) Att sjötransportören inte heller är skyldig att utföra transporten, när det bestämda fartyget gått förlorat eller efter inträffad skada ”förklaras inte kunna sättas i stånd” (kondemneras), framgår av 183 §.

2. *Tillkomst.* Principen, gällande både gods- och persontransporter, infördes i 73 § SjöL genom 1936 års sjölagsändringar. Det rör sig alltså om en nordisk tradition. Bestämmelsen saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

3. *Den växlande betydelsen för passageraren av det individuella fartyget.* I kryssningsfart kan det vara så, att passageraren har lockats av att

fullgöra kryssningen just med det utlovade fartyget. I färjtrafik kan detsamma gälla men det kan också förhålla sig så, att passageraren inte vet och ej heller är intresserad av att veta vilket av ett flertal fartyg på samma linje som utför transporten. Detta förhållande inverkar helt naturligt på hur bedömningen utfaller i det enskilda fallet. ”Gränsdragningen får överlämnas åt rättstillämpningen.” (Prop 1973:137 s 136. Jfr norsk Ot prp nr 28, 1972–73, s 21.)

4. *De privaträttsliga sanktionerna: hävning och skadestånd.* Om passageraren häver och kräver skadestånd under hänvisning till att fartyget är ett annat än det avtalade krävs att han kan styrka någon skada. Om ersättningsfartyget är likvärdigt eller t o m bättre, föreligger rimligen ingen skada. Hävningsrätt föreligger däremot alltid, därför att den utlovade prestationen är individualiserad genom angivande av ett speciellt fartyg.

Liksom vid godstransporter kan det råda tvekan om hur långt sjötransportören har *skyldighet* att ordna substituttransport. Hithörande ämnen behandlas närmare i 183 och 184 §§ SjöL. Det råder också olika uppfattningar i frågan om sjötransportören har en *informations-skyldighet* i förhållande till passagerarna och om vilka rättsliga konsekvenser som ett åsidosättande av en sådan skyldighet medför.

5. *Stadgandet är dispositivt.* Med passagerarens samtycke kan sjötransportören få fullfölja befodringsavtalet med annat än det angivna fartyget. Detta framgår av att 176 § inte ingår i de lagrum som uppräknas i 200 § som tvingande. Sjötransportörens allmänna befodringsvillkor innehåller också en avtalad rätt för sjötransportören att sätta in ersättningsfartyg. I sin enklaste form innebär en substitutionsklausul att till fartygets namn fogas orden *or substitute*. Men den kan också vara mera utförlig. (Jfr Sjölagskommentaren Godsbefodran vid 73 § under 6 och de svenska färjevillkoren nedan *bilaga 3* under 5.2.)

177 §

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 40; Prop 1973:137 s 136 och NJA II 1975 s 326.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 549–550.

1. *Substitutionsförbudet för passageraren.* Denna paragraf kompletterar substitutionsförbudet i 176 § SjöL för sjötransportören med ett motsvarande förbud för passageraren. Vid godstransporter tillåts däremot att befraktaren överlåter sina rättigheter enligt fraktavtalet men han svarar då alltjämt för avtalets fullgörande, 75 § SjöL. (Se kommentaren därtill i Sjölagskommentaren Godsbefordran.)

2. *Tillkomst.* En bestämmelse motsvarande 177 § infördes genom 1936 års sjölagsändringar i 169 § SjöL. Den motiverades med rabatter för säsongbiljetter och hänsynen till fallande taxor.

3. *Syftet.* ”På passagerarens sida tjänar substitutionsförbudet främst syftet att förebygga att rabatter av biljettpriserna berövas sin mening genom substitutionen tex vid utnyttjande av säsongbiljett. Behovet av ett lagfäst sådant substitutionsförbud kan ifrågasättas. De övriga nordiska kommittéerna har dock inte varit beredda att frångå gällande förbud.” (SOU 1971:90 s 40.)

4. *Civilrättsliga verkningar.* De exakta civilrättsliga verkningarna av ett överlåtelseförbud av hithörande slag anses vara ganska ovissa. (Jfr *Jacob Sundberg*, Två transporträttsliga uppsatser, 1963, s 55 ff, jfr s 62 ff.) *Rodhe* (Handbok i sakrätt, 1985, s 121 nederst) uttalar: ”I varje fall kan en sådan bestämmelse inte hindra överlåtelse eller utmätning av en rätt till betalning, som blivit definitiv därigenom att borgenären uppfyllt en honom åliggande motprestation.”

5. *Bestämmelsen är dispositiv.* Det framgår av att den ej finns med bland de i 200 § uppräknade tvingande paragraferna. Den ringa entusiasm, som de svenska lagskrivarna visade för att lagfästa ett uttryckligt substitutionsförbud på passagerarnas sida, motiverar särskilt den dispositiva karaktären av denna paragraf.

178 §

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

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel

mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 40; Prop 1973:137 s 89, 136–137 och NJA II 1975 s 326–327.

Förarbeten till äldre rätt: Betänkande och lagförslag 1887, motiv s 127; NJA II 1936 s 550.

Litteratur: Borggård & Sjöstedt, Kommentar till sjömanslagen (1975).

1. *Ordning och säkerhet ombord.* Bestämmelsen hänvisar till andra föreskrifter härom och utsträcker vissa tvångsmedelsbestämmelser gentemot besättning till att gälla även mot passagerare.

2. *Tillkomst.* En bestämmelse om ordning och säkerhet ombord ingick i SjöL 1891 redan före 1936 års sjölagsändringar, nämligen från 1922. Om befälhavarens maktmedel i förhållande till passagerarna saknades före 1973 särskild bestämmelse. (Jfr *Dahlström*, Den svenska privata sjörätten, 1882, s 269 nederst.) Det rådde därför oklarhet om ”innehållet i och gränserna för den makt som befälhavaren likväl måste antas äga i detta avseende” (SOU 1971:90 s 40). Flygplanskapningarna i början av 1970-talet (jfr därom en rad skrifter av *Jacob Sundberg*, däribland i Arkiv för Luftrett Bd 4 s 277 ff och Bd 6 s 1 ff samt TfR 1973 s 395 ff) gjorde det angeläget för lagskrivarna att ingripa, eftersom det därigenom hade visats att ”ställningen som passagerare i sen tid visat sig kunna missbrukas till att äventyra fartygs säkerhet i politiska och liknande syften. Det gäller visserligen främst luftfartyg men tendenserna kan enligt kommittén tänkas komma att drabba även sjöfarten.” (A bet s 40.) Denna sjölagskommitténs pessimistiska förmodan har dessvärre visat sig vara väl grundad. Under senare tid har nämligen flera gånger förekommit terroristkapningar av hela passagerarfartyg, tex *Achille Lauro* 1985. (Jfr nedan vid 186 § under 4.)

3. *Passagerarens lydnadsplikt.* Sedan gammalt gäller, att sjöman får föra med sig förnödenheter för personligt bruk, i den mån de inte äventyrar fartygets eller lastens säkerhet eller vållar oordning ombord. Handelsvaror får han bara föra med sig med tillstånd från befälhavaren. (Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 74 §.) Vissa motsvarande bestämmelser finns i 179–181 §§, se kommentaren nedan. Eftersom

befälhavaren är ansvarig för all ordning ombord, utfärdar han för sin redares räkning ytterligare ordningsföreskrifter, som riktar sig mot både ombordpersonal och passagerare. Denna paragraf ger den nödvändiga ramen för denna "fullmaktslagstiftning".

4. *Befälhavarens tvångsmedel.* Om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem gäller vad som stadgas i sjömanslagen (1973:282). Vad där sägs om den sk *fartygsnämnden* och om *tvångsmedel* skall enligt 178 § 2 st SjöL tillämpas även i fråga om passagerare, något som är nödvändigt för att få den jämna tillämpning som krävs för att uppnå bestämmelsernas rättspolitiska syfte. Samma maktmedel "måste kunna brukas för att upprätthålla ordning och säkerhet ombord, vare sig denna hotas av sjömän eller passagerare". (SOU 1971:90 s 40.) De paragrafer i sjömanslagen, som det här hänvisas till, lyder som följer.

"24 § Anmäles till fartygsnämnden att sjöman försummat sig i tjänsten eller brutit mot ordning och skick ombord eller att där förövats brott, som hör under allmänt åtal, eller föreligger misstanke om sådant brott, skall nämnden snarast undersöka saken. Undersökning får dock underlåtas, om det är uppenbart att utredning kommer att göras av svensk myndighet eller vid sjöförklaring och att nämndens undersökning därför ej behövs.

53 § För att upprätthålla ordning ombord får befälhavaren bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Detsamma gäller den som befälhavaren beordrar att biträda härvid och den som utan anmaning kommer befälhavaren till hjälp.

Den som i fall som avses i första stycket gjort större våld eller svårare skada än som är medgivet dömes likväl ej till ansvar, om omständigheterna var sådana, att han svårligen kunde besinna sig. Finnes gärningen brottslig, får dömas till lindrigare straff än som eljest är stadgat för brottet.

54 § Begår sjöman brott, för vilket kan följa fängelse i minst ett år, och upptäckes brottet när fartyget ej befinner sig i svensk hamn, skall befälhavaren se till att sjömannen ej lämnar fartyget. Om befälhavaren finner det nödvändigt, får han hålla sjömannen i förvar ombord tills denne kan överlämnas till svensk utlandsmyndighet eller till polismyndighet här i riket. Befälhavaren är ansvarig för att den brottslige ej behandlas strängare än nödvändigt."

För närmare kommentarer hänvisas till *Borggård & Sjöstedt*.

5. *Bestämmelsen är tvingande.* Den avser att ge erforderlig genomslagskraft åt såväl ordningsföreskrifter som tvångsmedel och skall inte kunna avtalas bort i förhållande till viss passagerare. I 200 § 1 st sägs därför uttryckligen, att 178 § är fullt ut tvingande. Detta gäller alldeles oberoende av i vilken fart fartyget går.

179 §

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

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

180 §

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

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

181 §

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 41–42; Prop 1973:137 s 89–90, 137–138 och NJA II 1975 s 327–329.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 556–557.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 92, 93, 97 och 119 §§.

1. *Farligt resgods.* Denna serie av bestämmelser bygger på motsvarande regler om farligt gods i 92, 93, 97 och 119 §§ SjöL. Ur detta sammanhang bryter sig den allmänna bestämmelsen i 179 § *första stycket* om passagerares rätt att medföra resgods i skälig omfattning. Det kan här erinras om att till resgods räknas både *fordon* och *levande djur*.

2. *Tillkomst.* Viss motsvarighet till dessa bestämmelser fanns efter 1936 års sjölagsändringar i 172 § SjöL, som hänvisade till vad som gällde enligt 91–93 §§ och beträffande ansvarighet till 118–123 §§ SjöL. Motsvarighet saknades i Tokyoutkastet. Utformningen av ansvaret blev föremål för livlig diskussion.

3. *Passagerares rätt att medföra resgods i skälig omfattning.* Passagerares rätt gäller med begränsningen att resgodsets omfattning skulle vara skälig. Andra sidan av denna princip är, att sjötransportören kan avvisa sådant resgods som kan anses överskrida skälighetsgränsen i fråga om omfattningen. Likaså äger sjötransportören vägra passageraren att medföra sådant resgods som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods (180 § 1 st). I denna rätt att vägra ligger förbindelselänken mellan 179 § 1 st och övriga i denna grupp av stadganden ingående bestämmelser.

”Det bör observeras att både fordon och levande djur räknas som resgods. Vad som är skälig omfattning får i tillämpningen bestämmas med hänsyn till bl a resans art och längd, passagerarens behov och utrymme ombord.” (Prop 1973:137 s 137.) Ombord på specialtonnage som hydrofoilbåtar är bagageutrymmet starkt begränsat, en omständighet som naturligtvis inverkar på innebörden av ”skälig omfattning”. (Jfr norsk Ot prp nr 28, 1972–73, s 21.) Lämpliga utrymmen för transport av levande djur kan saknas och därmed omöjliggöra en djurtransport.

4. *Modellen för de följande bestämmelserna är motsvarande regler i godskapitlet.* Det finns därför skäl att hänvisa till kommentarerna till dessa förut uppräknade bestämmelser. Men sambandet mellan dessa och resgodsbestämmelserna är vidare uppenbart därigenom, att den inskrivna lasten, som är farlig, kan orsaka skada på passagerares resgods. Detta var situationen i *Geisha* ND 1957 s 232 NHR, som i övrigt numera är inaktuellt.

Uppläggningsen av resgodsbestämmelserna följer ingalunda slaviskt denna modell utan söker självständiga lösningar, där sådana anses motiverade. Särskilt gäller detta passagerares ansvar för resgodset. DepCh underströk denna frikoppling från resgodsreglerna tom i starkare ordalag än bestämmelsernas utformning kanske ger vid handen: "För egen del vill jag till en början framhålla att det vid en modernisering av reglerna om passagerarbefordran är nödvändigt att koppla loss från den anknytning till godsbefordringsreglerna som har funnits tidigare och förutsättningslöst bedöma, vilket innehåll passagerarreglerna bör ha. Denna principiella utgångspunkt är givetvis av särskild betydelse när det gäller reglerna om ansvarighet för passagerarens resgods, men den är giltig också beträffande de regler om bortfraktarens och passagerarens inbördes rättigheter och skyldigheter som behandlas i detta avsnitt. Jag hälsar därför med tillfredsställelse att kommittén lagt denna princip till grund för sitt arbete. Trots att kommittén utformat från godsbefordringsavsnittet fristående regler har man dock beträffande de sakliga lösningarna i stort sett hållit sig inom ramen för de nuvarande reglerna." (Prop 1973:137 s 92.)

5. *Upplysningsplikt och märkningsskyldighet.* Om resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person och egendom skall passageraren före resans början upplysa sjötransportören. Detsamma gäller om resgodset kräver särskild vård. (Att handresgodset undantas är självklart, eftersom detta utmärks av att det förblir i passagerarens egen vård under resan, se definitionen i 171 § SjöL.) För bedömning av vad som är farligt gods får man hämta ledning av de synpunkter som anförts i anslutning till anförda paragrafer i godskapitlet.

6. *Bestämmelserna om upplysningsplikt och märkningsskyldighet är tvingande* i den meningen, att *underlåtenhet* att upplysa om eller märka godset *kan medföra skadeståndsskyldighet*, nämligen om passageraren i förhållande till sjötransportören anses ha gjort sig skyldig till skadeståndsgrundande fel eller försummelse enligt 181 § SjöL. (Jfr nedan under 9.)

7. *Sjötransportörens rätt att vägra medta farligt resgods och hans rätt att avlägsna farligt resgods.* Förebild för detta stadgande är 119 § SjöL.

Under remissbehandlingen mötte bestämmelsen visst motstånd. DepCh uttalade: "Jag godtar att bortfraktaren skall ha rätt att vägra passagerarna att ta med sig resgods som kan vålla fara eller väsentlig

olägenhet ombord och att han, för den händelse han på grund av felbedömning tillåtit att farligt resgods tagits ombord, alltjämt skall få, utan extra ersättningsskyldighet, föra godset iland, oskadliggöra det eller förstöra det. Konsumentombudsmannen har ifrågasatt om denna senare bestämmelse är rimlig. Enligt min mening skulle det emellertid vara rättspolitiskt föga lämpligt att inrätta sig så att risk för skadeståndsanspråk kan verka hämmande på bortfraktarens ändamålsenliga ingripande, sedan han kommit underfund med att det inte är försvarligt att behålla godset ombord.” (Prop 1973:137 s 95.)

”Bortfraktarens åtgärder skall i bägge fallen, dvs första och andra punkten av 2 st, anpassas till vad omständigheterna kräver. Han får alltså inte vidta mera långtgående åtgärder än som behövs för att avvärja den fara eller olägenhet som godset medför.” (A prop s 137 nederst.)

8. *Passagerarens culpaansvar avseende skada av resgodset för sjötransportören eller på fartyget.* Utformningen av passagerarens skadeståndsskyldighet var föremål för diskussion vid bestämmelsens tillkomst. Efter 1936 års sjölagsändringar gällde enligt 174 § ett strikt ansvar på samma sätt som avlastarens ansvar för gods enligt 97 § SjöL. Detta föreslogs vid 1973 års sjölagsändringar bli förändrat till ett vanligt culpaansvar, som inte var tvingande utan kunde uteslutas genom friskrivning. Kravet på fel eller försummelse lär i hithörande fall knappast väsentligt inskränka ansvaret i jämförelse med ett fullt strikt ansvar. DepCh uttalade också att vårdslöshet på passagerarens sida i regel skulle föreligga när farligt resgods som han för med sig orsakade skada ombord. (DepCh i a prop s 95.)

9. *Bestämmelsen om passagerarens skadeståndsansvar enligt 181 § är tvingande till passagerarens egen förmån.* Detta framgår av 200 §. DepCh fortsatte: ”I motsats till vad kommittén föreslagit anser jag vidare att bestämmelsen om passagerarens culpaansvar för skada som resgodset förorsakar bör vara tvingande. Det bör således inte vara möjligt för bortfraktaren att i befordringsvillkor eller liknande ta in bestämmelser om strikt ansvarighet.” (A st.) Detta gäller ”inte ens om resgodset är av farlig beskaffenhet (jfr 200 §)”. (A prop s 138.)

10. *Skada av resgodset för andra än passagerare eller annan utom sjötransportören.* I förhållande till sådana personer gäller inte denna bestämmelse. ”Skadeståndsskyldighet gentemot annan bör enligt kommitténs mening prövas enligt de regler som gäller skadestånd i utomobli-gatoriska förhållanden.” (SOU 1971:90 s 42.)

182 §

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen, får bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 42; Prop 1973:137 s 95, 138 och NJA II 1975 s 329–330.

Förarbeten till äldre rätt: Betänkande och lagförslag 1887, motiv s 127; NJA II 1936 s 557–558.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 113 §.

1. *Sjötransportörens retentionsrätt i passagerarens resgods.* Denna typ av retentionsrätt ligger nära hotellägarens motsvarande rätt. Den stämmer också överens med den allmänt sjörättsliga principen att ”godset betalar frakten” eller ”godset är fraktens moder”. Mönstret känns även igen från SjöL:s regler om godstransporter.

2. *Tillkomst.* Denna typ av retentionsrätt fanns redan i SjöL 1864 och 1891 och har alltså sin plats i gällande lagstiftning.

3. *Retentionsgrundande fordringar är sådana som avser betalning för resan och för kost eller för annan tjänst under resan.* Med annan tjänst åsyftas enligt motiven sådant som telegram.

4. *Handresgods omfattas inte.* Det är bara sådant resgods som överlämnats i sjötransportörens vård som sjötransportören kan hålla inne. Han får givetvis inte ”rycka av” passageraren dennes plånbok. (Att plånbok ingår i begreppet handresgods framgår av kommentaren ovan till 171 § under 7.)

5. *Retentionsrätten är försedd med en uppläggningsrätt och en försäljningsrätt.* Närmare om detta i Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 113 §.

6. *Bestämmelsen är tvingande.* Detta framgår av uppräknningen i 200 §.

”Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån och har därmed också en viss konsumentskyddsfunktion att fylla genom att den förhindrar att en längre gående retentionsrätt stiftas genom avtal.” (Prop 1973:137 s 138.)

183 §

Om befodringsavtal avser bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befodrningen.

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

184 §

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 i stånd, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befodrmas till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 42; Prop 1973:137 s 138 och NJA II 1975 s 330–331.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 558–561.

Litteratur: Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985) s 272 och 310; Sjölagskommentaren Godsbefodrman vid 126, 128 och 130 §§.

1. *Hinder på fartygets sida för befodringsavtalets fullgörande.* Den första paragrafen handlar om hinder som uppstår före resans början, den andra om hinder under pågående resa.

2. *Tillkomst.* Bestämmelserna går tillbaka på 1936 års sjölagsändringar men saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

3. *Bestämt fartyg går förlorat eller kondemneras före resans början.* I förhållande till reglerna 1936 föreligger den skillnaden att avtalet som sådant inte sägs upphöra att gälla. "Det är endast bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen som upphör. Vidare är bestämmelsen bara tillämplig när avtalet avser befordran med ett visst bestämt fartyg (jfr 176 §). Kan avtalet inte anses gälla visst fartyg är bortfraktaren således skyldig att utföra befordringen med ett annat fartyg." (Prop 1973:137 s 138.)

4. *Väsentlig försening medför hävningsrätt för passageraren.* Detta är en normalt utformad hävningsregel, som kräver väsentligt kontraktsbrott för att hävningsrätten skall inträda.

5. *Försening och förlust av fartyget under pågående resa.* Sjötransportören förklaras här vara skyldig att sörja för att passageraren *får sin resa utförd* till bestämmelseorten på annat sätt. *Kostnaden härför drabbar sjötransportören.* I denna mening innehåller bestämmelsen alltså ett slags *befordringsplikt* i förhållande till passageraren. Åtagandet innehåller nämligen en forskaffningsplikt, som visserligen får fullgöras av annan eller andra transportörer men *på sjötransportörens bekostnad*. Häri överensstämmer avtal om passagerarbefordran med avtal om godsbefordran. (Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s 280 och Grönfors, Inledning till transporträtten, 1984, s 58–62.) Överensstämmelsen är också påfallande med hur flygbolagen brukar gottgöra sina passagerare vid försening. (*Sisula-Tulokas* s 310 not 73.)

6. *Innebörden av begreppet bestämmelseorten i kryssningstrafik.* Det får antas att bestämmelseorten i sådant fall innebär den ort, där enligt kryssningsprogrammet passagerare skall avsluta sin kryssning och lämna fartyget. I de norska motiven framhålls, att sjötransportören i sådant fall inte behöver fullfölja kryssningen efter planlagd rutt, bara befordra passageraren till det ställe där kryssningen skulle avslutas. (Instilling IX fra Sjølovkomitéen, 1971, s 16.) Det är väl inte uteslutet, att sjötransportörens plikter kan bedömas strängare i så måtto, att han måste utföra kryssningen i sådana delar som han har praktisk möjlighet till att göra det.

7. *Sjötransportörens underlåtenhet att uppfylla fortskaffningsplikten medför rätt för passageraren att häva avtalet.* Sådan underlåtenhet betraktas alltså som ett väsentligt kontraktsbrott.

8. *Passagerarens uppehålle i land i avvaktan på fortskaffningsplikens fullgörande.* Vid haveri eller andra förhållanden med fartyget, som tvingar passageraren att uppehålla sig i land, åligger det sjötransportören *både* att på lämpligt sätt sörja för passagerarens uppehålle *och* att bära kostnaderna för detta. Mönsterbildande har varit det sätt, på vilket seriösa flygbolag brukar ta hand om sin passagerare i motsvarande situationer.

9. *Bestämmelserna är tvingande till passagerarens förmån.* Detta framgår av uppräknningen i 200 §.

185 §

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

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, skall detta dock sättas ned med 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.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 43; Prop 1973:137 s 139 och NJA II 1975 s 331–332.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 561–563.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 131 och 134 §§.

1. *Hinder på passagerarens sida för befodringsavtalets fullgörande.* Liksom enligt 1936 års sjölagsändringar är passagerarens bundenhet vid avtalet hårdare utformad än befraktarens enligt gällande regler om godsbefordran.

Första stycket fastslår principen att det för tillbakaträdande krävs i princip full betalning av biljettpriset. Bara vid "laga förfall" slipper passageraren att betala fulla priset, under förutsättning att reklamation sker inom skälig tid. Denna långtgående *avsaknad av avbeställningsrätt* avviker helt från flygpassagerares möjligheter att lösa tillbaka sina biljetter när de så önskar, ett stort tillmötesgående från flygbolagens sida.

Andra stycket ger uttryck för den allmänna skadeståndsrättsliga principen, att den skadelidande har plikten att begränsa skadan vid äventyr att annars nedsättning av skadeståndet sker med skäligt belopp.

2. *Tillkomst.* Vid 1973 års sjölagsändringar byggde lagskrivarna helt på den avvägning som företogs vid 1936 års sjölagsändringar.

3. *Reklamationsskyldigheten.* "För det fall att passageraren har avlidit åligger det liksom enligt gällande rätt i princip dödsboet att underrätta bortfraktaren om att resan inte kan fullföljas. Det är dock givet att frågan om reklamation har skett 'inom rimlig tid' här liksom eljest får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet, varvid också omständigheterna på passagerarens sida skall beaktas, tex att dödsboet inte haft kännedom om den planerade resan, att passagerarens sjukdom varit av sådant slag att han varit förhindrad att reklamera osv.

Har bortfraktaren på annat sätt än genom underrättelse från passageraren eller från någon som företräder honom inom rimlig tid fått underrättelse, föreligger inte någon skyldighet att betala befodringsavgiften." (Prop 1973:137 s 139.)

4. *Bestämmelsen är tvingande* till passagerarens förmån. Detta framgår av uppräknningen i 200 §. Strängare reklamationsskyldighet eller längre gående skyldighet att ersätta sjötransportören dennes skada kan alltså inte avtalas.

186 §

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 42–43; Prop 1973:137 s 139 och NJA II 1975 s 332.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 562–563.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 135 §.

1. *Den ömsesidiga hävningsrätten vid krig och liknande händelser.* Detta är vid godsbefordran en sjörättslig specialitet, och vid 1936 års sjölagsändringar överfördes denna reglering till att gälla även passagerarbefordran.

2. *Tillkomst.* Vid 1973 års sjölagsändringar byggde lagskrivarna på 1936 års sjölagsändringar. Vid 1983 års sjölagsändringar skedde bara en redaktionell jämkning.

3. *Resan skall vara förenad med fara för passageraren eller fartyget.* ”Vid bedömningen av om fartyget är utsatt för fara kan, beroende på omständigheterna, hänsyn också tas till fara som hotar lasten (jfr specialmotiveringen till 135 §). Det har inte ansetts nödvändigt att särskilt nämna resgoods, eftersom det knappast kan förekomma att fara hotar enbart passagerarens resgoods utan att samtidigt också passageraren eller fartyget hotas.” (Prop 1973:137 s 139.)

4. *Kapning av fartyg.* Orden ”eller annat väpnat våld” efter ”sjöröveri” insattes i godsbestämmelsen i 135 § vid 1973 års sjölagsändringar. Tillägget var motiverat ”av de under senare år tilltagande s k kapningarna av transportmedel, låt vara att dessa koncentrerats till flygplan” (prop 1973:137 s 123). Kapning av passagerarfartyg är sällsynta men har i den internationella terrorismens namn förekommit. Exempel erbjuder den uppmärksammade kapningen i Medelhavet av det italienska kryssningsfartyget *Achille Lauro* år 1985. (Jfr ovan vid 178 § under 2.)

5. *Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån.* Detta framgår av uppräkningsen i 200 §.

187 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller hävs avtalet enligt 184 §

eller, sedan resan har 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.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 43–44; Prop 1973:137 s 139 nederst och NJA II 1975 s 333 överst.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 563–564.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 129 §.

1. *Avståndsfrakt vid ofullbordad resa.* Principen enligt godsreglerna att redan utförd förflyttning skall betalas i den mån det transporterade godset kommit närmare bestämmelseorten gäller enligt denna paragraf även vad beträffar passagerarbefordran.

2. *Tillkomst.* Principen går tillbaka på 1936 års sjölagsändringar.

3. *En självständig regel har utformats.* Man nöjer sig inte med att som tidigare hänvisa till godsregeln om avståndsfrakt. Men någon egentlig skillnad i sak är inte avsedd.

4. *Bestämmelsen är tvingande* till passagerarens förmån. Detta framgår av uppräknningen i 200 §. Lösningen avviker från den i reglerna om godsbefordran, ty där är alla bestämmelser om frakten dispositiva. Förklaringen är givetvis passagerarens ställning som konsument.

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

Underrubriken. Detta avsnitt av passagerarkapitlet kan sägas innehålla kärnan i den meningen, att det tvingande civilrättsliga ansvarssystemet här regleras.

Frågan hur ansvaret skulle utformas diskuterades livligt vid tillkomsten. Efter viss kritik av kommittébetänkandet vid remissen gav DepCh (prop 1973:137 s 98–99) följande sammanfattning av de till grund för det slutliga förslaget liggande principerna.

”Transportansvaret för person- och resgodsskador bör även enligt min mening alltså grundas på fel eller försummelse med omvänd

bevisbörda endast i vissa angivna fall. Luftfraktförarens generella presumtionsansvar lämpar sig ej att överföra till passagerarbefordran till sjöss. Vid skada under luftbefordran ligger det mycket nära till hands att presumera att fel eller försummelse på bortfraktarens sida orsakat skadan. Men på ett passagerarfartyg har passageraren en helt annan rörelsefrihet och hans personliga säkerhet är i sådan grad ställd utom bortfraktarens kontroll att en generellt omvänd bevisbörda blir alltför sträng och fö skulle inbjuda till missbruk. Som hittills bör därför presumtionsansvar främst föreskrivas såvitt gäller resgoods som bortfraktaren har i sin vård. Som Tokyoutkastet medger bör därutöver den ändringen i förhållande till nuvarande ordning göras att presumtionsansvar införs för sådan skada på person eller handresgoods som står i samband med förlisning, strandning, sammanstötning, explosion eller brand. Det vilar då självfallet på passageraren att styrka sambandet. Detta följer av allmänna regler om bevisbördans fördelning i transporträttsliga tvister.

Att bortfraktaren endast efter uttryckligt och skriftligt åtagande skall svara för dyrbarheter som pengar, värdepapper, konstföremål och liknande egendom finner jag visserligen innefatta en onödig inskränkning av en ansvarighet som likväl kommer att vara underkastad beloppsbegränsning; jag återkommer till begränsningsfrågan . . . Emellertid har nordisk enighet inte kunnat uppnås om att bortfraktarens ansvar i princip skall omfatta egendom av detta slag. Jag finner inte saken så viktig att svensk rätt bör välja en från övrig nordisk rätt avvikande lösning på denna punkt. Det skulle fö vara opraktiskt. Jag förordar därför, att bortfraktaren skall vara fritagen från ansvar för dyrbarheter m m i den mån han inte särskilt åtagit sig sådant ansvar. Åtagandet bör inte förutsätta skriftlig form. Det är som jag ser det tillräckligt att förutsätta att det är uttryckligt och inte måste härledas tolkningsvis ur rättsförhållandet på annan grund.

Som nyss nämnts anser jag att det nautiska felet som grund för ansvarsfrihet för bortfraktaren inte bör bevaras. Det torde vara på väg att försvinna redan i reglerna om transportansvaret för last, åtminstone att döma av den riktning det pågående arbetet inom UNCITRAL har tagit. Anledningen till att det föreskrivits i både Tokyoutkastet och kommittéförslaget är att samma regler ansetts böra gälla oavsett om fordonet befordras enligt konossement eller som resgoods. Vid konossementsbefordran finns i regel varuförsäkring som täcker skador av detta slag. En stor del av passagerarfordonen är emellertid inte vagnsförsäkrade. Med hänsyn till denna väsentliga skillnad mellan kommersiell

godsbefordran och passagerarbefordran bör det nautiska felet inte accepteras som ansvarsfrihetsgrund vid befordran av fordon. Det har vidare uttalats farhågor för att passagerarnas fordon skulle komma att befordras enligt konossement i stället för mot resgodsbiljett om ansvarsfrihetsgrunden utesluts ur passagerarreglerna. Dessa farhågor torde vara överdrivna. En sådan flykt från resgodsansvar för fordon torde kräva att en för passagerarbefordran alltför omständlig rutin etableras av redarna och jag finner det därför knappast troligt att sådant skall tillgripas i nämnvärd omfattning. I enlighet med dessa överväganden har man vid de nordiska departementsöverläggningarna kunnat enas om att låta bortfraktarens ansvarsfrihet för nautiskt fel helt utgå såvitt gäller resgods.

Den av Tokyoutkastet betingade lösning som innebär att dröjsmål på bestämmelseorten med att lämna ut resgods likställs med resgodsskada finner jag föga ändamålsenlig. Den har tillkommit för att föra åtminstone ett praktiskt fall av dröjsmål under den tvingande konventionsregleringen. Men jag ämnar förorda ett generellt och tvingande dröjsmålsansvar för bortfraktaren . . . och finner det därför naturligt att jämställa utlämningsdröjsmål med försening av resgodsets befordran.

När det gäller skadevärdering får man räkna med tillämpning av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatsar. Jag är till skillnad från kommittén inte benägen att anvisa analogisk tillämpning av de för lastskada gällande skadevärderingsreglerna.”

Även frågan om dröjsmålsansvarets utformning blev livligt diskuterad under remissbehandlingen, inte minst om ansvaret också i denna del skulle vara tvingande. DepCh sammanfattade (a prop s 101–102) principerna till grund för de slutliga bestämmelserna:

”Jag delar uppfattningen att ett dröjsmålsansvar som bortfraktaren kan undgå så enkelt som genom en friskrivningsklausul i biljetten inte har nämnvärd praktisk funktion att fylla, eftersom passagerarens möjligheter att påverka biljettens utformning i regel är obefintliga. Ett dröjsmålsansvar torde även i övrigt ha mindre betydelse vid passagerarbefordran än vid godsbefordran. Men där sådan skada verkligen inträder på grund av försening med befordringen bör passageraren enligt min mening normalt vara skyddad av tvingande regler som tillförsäkrar honom ersättning av bortfraktaren. Jag förordar därför – på grundval av vad man enats om vid de nordiska departementsöverläggningarna – att bortfraktaren åläggs ett tvingande transportansvar för dröjsmål, ett ansvar som sålunda kommer att avse försening under själva befordringen. Till den närmare avgränsningen av det tvingande ansvaret

återkommer jag i det följande . . . För fall av dröjsmålsskada på grund av händelse utom ramen för befordringen – såsom när fartyget mött upp för sent i avgångshamnen – kan man lämpligen falla tillbaka på ett dröjsmålsansvar av nuvarande dispositiva slag.

Det nautiska felet är för närvarande okänt som grund för ansvarsfrihet när det gäller skada på grund av dröjsmål med passagerarbefordran. Det är visserligen sant att dröjsmålsansvar som sanktion mot fel på bortfraktarens sida kan bli verksamt mot sk kommersiella fel – som bokningsfel och liknande – men inte i nämnvärd mån inverka på om nautiska fel begås eller ej. Detta bör emellertid enligt min mening inte föranleda att bortfraktaren befrias från ansvar när nautiskt fel har förekommit. Som jag tidigare nämnt torde också denna grund för ansvarsfrihet vara på väg att utmönstras i de sammanhang där den ursprungligen införts. Det har också numera uppnåtts nordisk enighet om att någon ansvarsfrihet vid nautiskt fel inte bör gälla. Jag förordar därför ett tvingande dröjsmålsansvar utan undantag för nautiskt fel. Däremot bör ansvarigheten vara begränsad bla för att möjliggöra försäkring; jag återkommer till den frågan . . .”

188 §

Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passage- rare på grund 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 passagerare försenas, även om förseningen inte beror på händelse under resan.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 44–46; Prop 1973:137 s 140 och NJA II 1975 s 338–339; SOU 1981:8 s 122; Prop 1982/83:159 s 91 och NJA II 1983 s 272.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 550–556.

Litteratur: Abraham, *Das Seerecht* (4 Aufl 1974) s 220–226; R Beckman, *Finlands sjörätt* (1940) s 235–241 och *Handbok i sjörätt* (6 uppl 1971) s 173–179; Brækhus & Rein, *Håndbok i P & I Forsikring* (2 utg 1979) s 125–142; Grönfors, *Tidsfaktorn vid transportavtal* (1974); Konsument- skydd vid sällskapsresor. En samnordisk utredning (1985 NEK Nordisk Embetsmannskomiteé for konsumentspørsmål, rapport 1985:4); Lars- sen, *Fergeansvar* (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet,

Bergen) s 10–26; *Norris*, The law of maritime personal injuries 1 (3 ed 1975) s 59–99; *Rodière*, Traité général de droit maritime 3 (1970) s 221–353; *Schaps & Abraham*, Das Seerecht (2 Aufl 1962) s 811–868; *Sjölin*, Om bortfraktarens aktsamhetskrav vid passagerarskador, TSA 1977 s 103 ff; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s 129–131; *Sisula-Tulokas*, Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985); *Steneby*, Reseavtalet (1981); *Tiberg* i Sjö- och transporträtt 6 (1986) s 71–76; *Tullberg*, Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner (1984); *Ulfstein*, Bortfrakters ansvar ved skader på passasjerer, Marius nr 5 (1975); *Wüstendörfer*, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2 Aufl 1950) s 365–370.

1. *Sjötransportörens ansvar för skada på passagerare*. Detta är den grundläggande bestämmelsen om sjötransportörens ansvar för personskador samt för skador uppkomna på grund av en inträffad försening. Personskadan måste ha uppkommit ”under resan”, men förseningen behöver inte nödvändigtvis ha uppkommit under resan utan kan bero på att resan börjat alltför sent. Stadgandet bygger på principen om ansvar för egen eller annans bevisade culpa, dvs skadan skall ha uppkommit genom fel eller försummelse av sjötransportören eller någon han svarar för, s k *principalansvar*. Omvänd bevisbörda, *presumtionsansvar*, gäller endast för några särskilt angivna fall (191 §).

Av det nu sagda framgår att det är svårt att framställa innebörden av 188 § utan att samtidigt redogöra för 191 §. Dessa två paragrafer måste m a o läsas samman. Läst isolerad ger lagtexten i 188 § vid handen att den åsyftar *principalansvar* och vanlig ”rättvänd” bevisbörda; nyanseringen framgår först av 191 §, som anger hur långt bevisbördan för vållandet skall vara ”omvänd” (*presumtionsansvar*). Redan i detta sammanhang tas därför hänsyn till den grundläggande betydelsen av 191 §, medan detaljerna i nyanseringen av ansvarstyperna sedan kommenteras under 191 §. Vid läsningen av det följande är det därför lämpligt att komplettera med läsning av kommentaren till 191 § för att få en rättvisande helhetsbild.

2. *Äldre rätt*. De första ansvarsbestämmelserna på detta område möter i 171 § Sjöl efter 1936 års sjölagsändringar och de var endast dispositiva (men tvingande i inrikes fart). *Principalansvar* gällde för skador på passagerarens person och på resgoods. För inskrivet resgoods kunde sjötransportören förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som uppkommit genom nautiskt fel (vårdslös navigering) eller brand, dvs

motsvarande undantag som vid godsbefordran enligt 118 § SjöL. I fråga om handresgods gällde sådant undantag utan särskilt förbehåll. Pengar och värdepapper räknades över huvud taget inte som ersättningsgillt gods.

Det var passagerarens sak att enligt allmänt gällande regler visa att skadan uppkommit genom fel eller försummelse på sjötransportörens sida. Vid inskrivet resgods gällde däremot ett presumtionsansvar ("omvänd bevisbörda") på samma sätt som vid godsbefordran.

Ersättning för personskada skulle beräknas efter skadeståndslagen (1972:207), dessförinnan enligt allmänna skadevärderingsregler uttryckta i dåvarande 6 kap strafflagen 1864 och preciserade i praxis. Resgods var underkastat samma värdering som vanlig last, nämligen det värde godset skulle ha haft om det avlämnats i rätt tid, på rätt plats och i oskadat skick.

3. *Tillkomst.* Den nya lagstiftningen tillkom 1973 efter mönster av Tokyoutkastet på det sätt som beskrivits ovan i *Inledning*. Kommittéförslaget höll sig nära innehållet i detta utkast. Bl a skulle ansvarsfrihet för nautiskt fel bibehållas i fråga om passagerares bil (fordon), så att skyddet blev detsamma som om passageraren valt att få bilen befordrad under konossement. Departementsbehandlingen resulterade i ett mera radikalt och av sjörättsliga specialiteter obundet förslag 1973. Vid 1983 års sjölagsändringar förstärktes denna attityd, särskilt genom Konsumentombudsmannens synpunkter. Det tvingande ansvaret utvidgades nu även till dröjsmållsskadorna.

4. *Några orienterande anmärkningar om dröjsmålsbegreppet.* De nordiska köplagarna arbetar med ett vidsträckt dröjsmålsbegrepp, som i sin tur ligger till grund för den allmänt förmögenhetsrättsliga begreppsbildningen. Med dröjsmål avses inte bara att prestation fullgörs alltför sent utan även att prestation helt uteblir. Ett dröjsmål kan m a o sträcka sig *ad infinitum*, och dröjsmålssanktionerna inträder även om det är fråga om vägran eller omöjlighet från den presterandes sida att fullgöra leverans.

I kontinental rätt har man en annan grundsyn. I tysk rätt förutsätter dröjsmål att prestationen är möjlig och att dröjsmålet har vållats av försening, åtminstone att situationen är sådan att den ådrar gäldenären skadestånd. I andra kontinentala rättsordningar har kategorin liknande begränsningar, medförande att reglerna om icke-uppfyllelse får större omfattning än under det svenska rättssystemet. Sådana mönster och

föreställningar ligger ofta bakom konventionsbundna regler och kan påverka tolkningen av dessa. (Jfr t ex *Grönfors* s 104 ff.)

Även om passagerarkapitlet i SjöL har Atenkonventionen 1974 som sitt mönster, framstår kapitlet i dag som ett stycke uniform nordisk lagstiftning. Det är därför naturligt att tänka sig de nordiska föreställningarna om dröjsmålsbegreppets uppbyggnad som bakgrund till stadgandena. Förarbetena diskuterar över huvud inte innebörden av begreppet dröjsmål närmare, men ingenting däri motsäger att den traditionella begreppsbildningen ligger bakom. Härför talar också att ett fall av icke-uppfyllelse ofta nämns, nämligen försening på grund av att det väntade fartyget uteblivit på avgångsorten. Samtidigt har en splittring skett i två kategorier, de dispositiva dröjsmålsfallen – till vilka det nu nämnda exemplet hör – och de tvingande dröjsmålsfallen. I fråga om dessa senare har de starkt begränsats till sin omfattning därigenom, att *det tvingande dröjsmålsansvaret bara avser dröjsmål under befordringen*. Andra dröjsmålsfall kan i princip omfattas av transportörens friskrivning, något som närmare kommenteras nedan vid 201 § under 4. (Jfr prop 1973:137 s 101, 108, 140; prop 1982/83:159 s 91.) Men detta kan inte gälla annat än i princip. Det finns synpunkter som talar däremot. ”Normerna i den dispositiva rätten har ofta ansetts utgöra en viss allmän måttstock för skäligheten. Kan man då påstå att denna typ av friskrivningar skulle vara oskäligen? Då tämligen ny lagstiftning medvetet öppnar möjligheten till friskrivning torde man inte kunna med framgång argumentera för att en friskrivning skulle kunna betraktas såsom oskäligen i och för sig. Däremot kan en friskrivning i ett enskilt fall te sig oskäligen, dröjsmålet är exempelvis långt, transportören har inte informerat om det förutsebara dröjsmålet osv. Vid bedömningen av klausulen bör man alltså skilja mellan en bedömning på det allmänna planet och i det enskilda fallet.” (*Sisula-Tulokas* s 291.)

Det är mot denna principiella bakgrund som de följande kommentarerna till 188 § SjöL bör läsas.

5. Innebörden av dröjsmål i kryssningsfart. Det har tidigare påpekats att bestämmelseort är ett begrepp, som måste ha en särskild betydelse vid kryssningsfart. (Se ovan vid 183–184 §§ under 6.) Liknande svårigheter uppkommer när det gäller att bestämma vad som är dröjsmål i sådan trafik. I de norska motiven (Instilling IX fra Sjølovskomiteén, 1971, s 18) heter det härom: ”Man har overveiet om de foreslåtte regler om forsinkelse vil passe også for cruise-fart, men har ikke funnet tilstrekkelig grunn til å gjøre noe unntak for så vidt. Riktignok vil spørsmålet om

forsinkelse stå i en egen stilling ved slik fart, idet formålet med reisen er noe spesielt. Dette vil imidlertid gi seg utslag i passasjerens mulighet for å lide tap som følge av forsinkelse, og han har bevisbyrden for tapets størrelse (§ 193). Kommer skipet for sent frem til det sted cruiset skal avsluttes, er det slett ikke usannsynlig at passasjeren kan lide tap, og det er iallfall her et klart behov for regler om forsinkelsesansvar.”

6. *Personskada som drabbar passagerare.* De härmed antydda båda rekviriten innebär två grundläggande begränsningar. För det första är det ett krav på att skadan skall vara av typen skada på person. (Se *Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 276 ff.) Det kan röra sig om typisk skada på liv eller lem, däri inbegripet sådan skada som medför passagerarens död; det kan röra sig om psykisk skada på grund av chock; det kan röra sig om andra skadliga effekter. Vilka av dessa som också är ersättningsbara bestämmer inte SjöL utan det avgörs av allmänna skadeståndsregler. (Se mera därom nedan under 17.) Vidare är det bara en särskild grupp av personer, som det här stadgade ersättningsansvaret tar sikte på, nämligen sådana som kvalificeras som passagerare. Vilka som omfattas därav har diskuterats tidigare. (Se ovan 171 § under 5.) Därmed är bestämmelsens skyddsomfång i stora drag angivet.

7. *Ansvarsperioden och kausalitetskravet: på grund av händelse under resan.* Bestämmelsens omfattning preciseras ytterligare i ett flertal hänseenden. En viss ytterligare begränsning ligger i att den skadeutlösande händelsen vid personskada skall inträffa under resan. Därmed anges *den dispositiva ansvarsperioden* med ett kort uttryck, på liknande sätt som godsskadereglerna i 118 § 1 st talar om ansvarsperioden i termerna att godset är i sjötransportörens vård ombord eller i land. Ett motsvarande vårdkriterium kan ju inte begagnas med avseende på passagerare, som rör sig relativt fritt och inte vårdas i samma mening som gods. (Se ovan *Inledning* under 2–3.) Enligt 1936 års sjölagsändringar angavs motsvarande tidsperiod i 171 § med orden ”från inskeppningen till utskeppningen”, ett uttryck som i nutida språk onekligen har litet smak av godshantering på ett kanske stötande sätt.

Uttrycket ”under resan” är utan tvivel luddigt. När börjar och när slutar en passagerares resa? Kanske sker detta först när fartyget kastar loss för att påbörja sin resa resp vid förtöjningen när resan avslutats? Preciseringsfrågan uppnås i fråga om gränsdragningen för *den tvingande ansvarsperioden*, som närmare anges i 201 § SjöL och har med passagerares ombordstigning och ilandstigning att göra. (För de närma-

re detaljerna hänvisas till kommentaren till 201 § under 4.)

Den händelse som utlöser personskada på passagerarna blir härmed *tidsbestämd*. Men det här kommenterade rekvisitet innebär därutöver ett *krav på kausalitet* mellan den tidsbestämda händelsen och den skadegörande effekten: ”*på grund av händelse under resan*”.

Kravet på kausalsamband kan utformas på olika sätt, starkare och svagare. Av lagtexten framgår det att den skadeutlösande händelsen, som är tidsbunden av periodangivelsen ”under resan”, måste orsaka personskadan på passageraren. Mellan den skadeutlösande händelsen och skadan skall m a o föreligga *adekvat kausalitet*. Men skall den skadeutlösande händelsen också vara *typisk* för den verksamhet som det här är fråga om, nämligen passagerarfart till sjöss? Föreligger ett krav på dubbel adekvans?

Ett sådant krav kommer principiellt till uttryck i den svenska lagstiftning som angår sk farliga verksamheter, genom att denna lagstiftning strävar efter att begränsa det skärpta ansvaret till de för vederbörande verksamhet särskilt karakteristiska färemomenten. (Jfr *Grönfors*, Om trafikskadeansvar, 1952, s 135–138.) I förarbetena till den äldre luftbefordringslagen framhålls på motsvarande sätt, att skadan ”måste stå i adekvat orsakssammanhang med luftbefordringen” (NJA II 1938 s 331, *Wikander*, Lag om befordran med luftfart, 1939, s 39.) Som exempel på ett fall, där adekvat kausalitet mellan verksamheten och den skadeutlösande handlingen saknas, brukar nämnas att en passagerare plötsligt skjuter ned en av sina medpassagerare. (Se t ex *Autere* i FJFT 1966 s 34.) En liknande händelse kan inträffa på vilken offentlig lokal eller plats som helst och är därför inte typisk för passagerarbefordran med flyg. Motsvarande gäller även vid passagerarbefordran till sjöss. Men fallet är så uppenbart frikopplat från sjötransportörens verksamhet att man egentligen inte har något praktiskt behov av att särskilt sälla bort det från denna typ av ansvarssituationer. Inte heller kan det rimligen begäras att sjötransportören generellt skall vara förberedd på sådana udda händelser och förebygga dem för att kunna bevisa att han iakttagit den erforderliga *aktsamhetsstandarden* (därom nedan under 10), och redan därför hamnar fallet utanför de ersättningsberättigades krets. (Att *hi-jacking* är en risk som *försäkringsmässigt* ansetts bäst böra läggas på lufttransportörerna är en annan sak.)

På den andra sidan är det ingalunda utmärkande enbart för passagerarfart till sjöss att en servitör spiller kokhett kaffe på en passagerare och orsakar honom en brännskada. Sådant kan förekomma på vilken restaurang som helst i land eller ombord på ett flygplan. Inte desto

mindre är detta självklart ett typfall av personskada på passagerare som skall täckas av den här kommande ansvarsbestämmelsen; skadesituationen är "naturligt" förbunden med sjöfartsverksamheten. Om en passagerare drabbas av salmonella av fartygets mat, är "utspisningen" likaså ett "naturligt" led i passagerarbefordran till sjöss på så sätt, att ansvar inträder liksom om det varit fråga om vilket som helst allmänt restaurangkök i land. I den mån man arbetar med ett *krav på adekvat kausalitet* mellan denna verksamhet och den skadeutlösande händelsen, får man tydligen uppfatta detta på ett *vidsynt* sätt. I den mån man avstår från att uppställa ett särskilt rekvisit på typicitet i denna mening, måste man ändå hålla klart för sig att en del ytterkantsfall – som det dödande revolverskottet från en medpassagerare – ligger så långt bort från vad ansvarsregeln har i sikte att de klart hamnar utanför ansvarsregelns tillämpningsområde – eller i detta fall kanske hellre uttryckt med termen "referensram".

Skälet till svårigheterna är naturligtvis den redan (i *Inledning* under 3) berörda omständigheten, att vi har att göra med en verksamhet som inte är skarpt begränsad till förflyttning av personer utan samtidigt innehåller så betydande inslag av hotell- och restaurangrörelse och rent av nöjesindustri. Dessa element kan inte skiljas åt sinsemellan utan måste betraktas som en enhet, vilket kräver metodiskt sett – för att anknyta till ett uttryck från fototekniken – ett "vidvinkelobjektiv". Samtidigt är det klart att de sjörättsliga begränsningarna egentligen motiveras av själva transporterandet och bara av detta. Utan detta element skulle resten av verksamheten bedömas enligt regeln om principalansvar i 3:1 skadeståndslagen (1972:207), dvs utan någon beloppsbegränsning. När "festen går ombord" försämras tydligen i denna mening ersättningsskyddet för deltagarna. Denna omständighet talar mot ytterligare begränsningar genom en snäv tolkning av kravet på adekvat kausalitet mellan sjötransporten och den skadeutlösande händelsen.

I detta sammanhang kan tillfogas att den nya luftfartslagstiftningen i princip har avskaffat den dubbla ansvarsbedömningen. I motiven (prop 1985/86:119 s 36) utläggs detta förhållande på följande sätt: "I Guatemala protokollet uttrycks principen om fraktförarens strikta ansvar på det sättet att fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer i fall då passagerare dödas eller tillfogas kroppsskada endast om ("par cela seul que"; "upon condition only") den händelse som orsakade dödsfallet eller kroppsskadan inträffade ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta. Konventionen lägger sålunda ett långtgående ansvar på fraktföraren.

Det fordras inte att skadan hänger samman med något riskmoment som är typiskt för flygning eller med fraktförarens handhavande av luftfartyget. Fraktföraren kan tex bli ansvarig oberoende av om vållande föreligger, ifall en passagerare blir matförgiftad eller skadar en tand på ett hårt föremål i den mat som serveras under flygningen. Även skador som helt och hållet kan tillskrivas handlande från en medpassagerares sida omfattas av konventionens bestämmelse. Om en passagerare misshandlar en annan ombord på luftfartyget kan fraktföraren mycket väl tänkas bli ansvarig för detta. Till och med om det kan ledas i bevis att en passagerare smittats av en allvarlig sjukdom kan ansvar tänkas inträda för fraktföraren.

Från fraktförarens ansvarighet undantas dock dödsfall och kroppsskador som orsakas *uteslutande* av passagerarens hälsotillstånd. Ordet *uteslutande* ("uniquement"; "solely") torde innebära att fraktföraren kan bli skadeståndsskyldig om skadan beror på en kombination av passagerarens hälsotillstånd och en yttre händelse som inträffar under flygningen. Om tex en hjärtsjuk passagerare har blivit uppskrämd av en onormal händelse under flygningen och det kan ledas i bevis att rädslan utlöst en hjärtattack med påföljd att passageraren avlidit, torde fraktföraren sålunda kunna bli skadeståndsskyldig. En viss begränsning av fraktförarens ansvarighet ligger emellertid också i kravet på att skadan skall ha orsakats av en händelse ("fait"; "event") ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta. Om en person med svag rygg åsamkats en ryggskada genom stillasittandet under en lång flygresa, kan skadan inte anses bero på enbart passagerarens hälsotillstånd. Fraktföraren bör emellertid inte hållas ansvarig för skadan eftersom denna inte kan hänföras till någon speciell händelse under resan.

Konventionens uttryck att den händelse som orsakat skadan skall ha inträffat "ombord på luftfartyget eller i samband med att passagerare gick ombord på fartyget eller lämnade detta" ("à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement"; "on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking") får inte tolkas så att den primära händelsen i en händelsekedja måste ha inträffat medan passagerarna var ombord på luftfartyget för att skadeståndsskyldighet skall inträda. Om en medlem av markpersonalen begår ett misstag innan passagerarna har gått ombord med påföljd att luftförsörjningen blir otillräcklig då dörrarna har stängts och planet satts i rörelse, omfattas personskador till följd av

den dåliga luftförsörjningen av konventionen, fastän den första händelsen i orsakskedjan inträffade medan planet var tomt.”

8. *Fel eller försummelse.* Skadan skall ha orsakats genom fel eller försummelse. När termen ”vållats” står i denna ställning i en lagtext uttrycker den ett orsakssamband och inte i första hand culpaparekvisitet, som ju här kommit till uttryck genom orden fel (positiv handling) eller försummelse (underlåtenhet).

Bestämmelsen bygger alltså på culpaansvarets grund. På samma sätt som Hamburgreglerna om godsbefordran 1978 säger i en till konventionstexten ansluten *common understanding* ligger kravet på *fault or neglect* i botten. Med utgångspunkt i godstransportörens vårdplikt tillägger Hamburgreglerna: ”This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.” Med tanke på att en vårdplikt i förhållande till passagerare och handresgods inte har samma innebörd som i fråga om i transportörens vård anförtrott gods (jfr ovan *Inledning* under 2), är bevisbördan här i princip rättvänd, såsom enligt den vanliga culparegeln, men den modifieras för tillfällen där en sjötransportörens vårdplikt i vanlig mening föreligger. I 191 § anges dessa fall *dels* till *resgods*, som ju överlämnats i sjötransportörens vård i samma mening som gods, *dels* till *omfattande olyckor som strandning* och liknande som passageraren i och för sig inte kan påverka själv, och *dels* sådan skada som är hänförlig till vad lagen kallar *fel i fartyg* och därför är särskilt nära bunden till sjötransportörens egen oaktsamhet. (Se därom närmare nedan vid 191 §.) *Principerna* för sjötransportörens ansvar är därför i och för sig desamma (bortsett från Haagreglernas särskilda reglering av skadefallen nautiskt fel och brand, som ju av flera skäl inte tillåtit att slå igenom på passageraransvarets område, se ovan under den närmaste *Underrubriken*), men *deras utfall* varierar med hänsyn till olikheterna i vårdsituationen.

9. *Ansvarssubjekten vid principalansvaret: sjötransportören eller någon som han svarar för.* ”I vilken utsträckning bortfraktaren ansvarar för anställda och andra medhjälpare får bedömas enligt 233 §.” (Prop 1973:137 s 140.) En utförlig kommentar till denna bestämmelse ingår i Sjölagskommentaren Redaransvar. Till denna framställning kan allmänt hänvisas här. Befälhavaren har en långtgående tillsynsplikt, som ofta tas till intäkt för att sjötransportören ådöms ett principalansvar, se kommentaren till 233 § under 10 och Trygg ND 1973 s 343 NHR.

Särskilt kan anmärkas, att självständiga företagare som anlitats av sjötransportören ofta förekommer i sjöfartsbranschen och att frågan om hur långt principalens ansvar sträcker sig i sådana fall inte har lösts i skadeståndslagen (1973:207). Man måste därför alltjämt bygga på hittillsvarande praxis, i vilken man som ansvarsgrundande omständighet har åberopat särskilt kontraktstypens egenskap av att medföra en mera konkret aktsamhetsförpliktelse, medan en allmänt hållen aktsamhetsförpliktelse inte ansetts medföra ansvar. (Se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran kommentaren till 118 § under 7.) I passagerarfart är det särskilt vanligt att restaurangrörelsen (*catering*-verksamheten) inte sköts av sjötransportören och hans anställda utan har arrenderats ut till ett självständigt cateringföretag. Det råder ingen tvekan om att sjötransportören ansvarar för de skador som ett företag och dess personal i verksamheten förorsakar för passagerare, som därför kan vända sig direkt mot företaget eller den anställda lika väl som mot sjötransportören. Den han vänder sig mot har då rätt till samma befrielse från eller begränsning av ansvaret som sjötransportören, något som direkt sägs i 197 §.

10. *Särskilt om aktsamhetsstandarden.* Regeln om principalansvar preciseras med avseende på sin omfattning först i och med att man ger ett konkret innehåll åt culperekvisitet, m a o lägger fast aktsamhetsstandarden i olika situationer. Allmänna anmärkningar om culperekvisitet när det gäller sjörättens principalansvar ges i Sjölagskommentaren Redaransvar 233 § under 14. Till denna framställning kan här en generell hänvisning göras.

Med iakttagande av angivna riktlinjer blir det i detta sammanhang aktuellt att ange, hur högt aktsamhetsstandarden sätts just i fråga om personskador. Exempel ur rättspraxis kan då väntas ge ledning. Så långt kommer man dessvärre inte med denna metod. Antalet domstolsavgöranden om personskador vid passagerarbefordran till sjöss är ringa. Skadeståndskraven lyder ofta på låga belopp, något som bidrar till att sjötransportörerna eller deras försäkringsgivare ofta betalar för att undvika kostsamma och för det kommersiella anseendet skadliga processer. Försäkringspraxis kan inte utan vidare komplettera i den meningen, att där antagna lösningar skulle överensstämja med dem som skulle ha uppnåtts i en process vid allmän domstol. Tvärtom kan försäkringspraxis med hänsyn till sin karaktär antas följa delvis andra riktlinjer än avgöranden i en process, när den föreliggande saken verkligen drivs till sin spets. De i fortsättningen givna exemplen får

därför betraktas just som exempel och inte som ”bindande prejudikat”.

I äldre praxis, där ansvaret byggde på culparegeln och med rättvänd bevisbörda i alla situationer, intog rättsfallen om *bristfälliga anordningar* en central plats. Det var därvid fråga om att fixera en nivå på den krävda aktsamheten, *en standard*, för att åstadkomma en rimligt lämplig miljö för passagerarna ombord. Ibland kan en skada ”föras tillbaka till den för passageraren ovana fartygsmiljön – branta lejdare, höga trösklar m m” (*Sjölin* s 108.) I fråga om moderna passagerarfartyg ställs alltmåra krav på att utformningen skall undvika sådana speciella sjötraditioner och i stället vara anpassad efter vad som är vanligt i offentlig miljö i allmänhet till lands. Särskilt ligger det nära till hands att jämföra hotell- och restaurangförhållanden med passagerarbefordran när det gäller fartyg, eftersom i båda fallen ”kundens fysiska vistelse” i rörelseidkarens lokal ”är en förutsättning för utförande av den prestation som tillhandahålls av rörelseidkaren”. (*Stædler*, Tillfällig bostad, 1974, s 131.) Denna tanke har redan tidigare utförts (ovan *Inledning* under 3).

Hithörande bedömningar får alltid en starkt objektiv prägel, vilket säkert också är lämpligt. Detta förhållande skall inte föranleda missförståndet att det är fråga om ett strikt ansvar för anordningarna; det är alltså fråga om en culpabedömning, låt vara i objektiverad och standardiserad mening. (Jfr den diskussion som på sin tid startades av *Strahl* i Festskrift till Marks von Würtemberg, 1931, s 577 ff och där *Alexanderson* och *Karlgren* m fl sedan deltog.) När sjötransportören anses inte ha iakttagit erforderlig aktsamhet, brukar detta konstateras i termer av att han brustit mot gällande föreskrifter eller normer. (Jfr *Sjölin* s 109 och 111. Där anförs ett flertal passagerarfall ur äldre praxis, t ex ND 1917 s 46 och NJA 1936 s 326 och ur nyare praxis ND 1973 s 141, liksom vissa avgöranden i försäkringspraxis.)

När någon sådan säkerhetsnorm inte finns som utgångspunkt, prövas aktsamhetsstandarden mera öppet i termer av vårdslöshet i fri bedömning. Det konstateras exempelvis att skadan inte har orsakats av försummelse att anordna erforderliga skyddsanordningar (*Ångslupen* ND 1918 s 296 SHD) eller att man följt det vanliga förfaringsättet som brukar anses försvarligt (*Vesteraalen* ND 1918 s 458 NHR). Ett nutida exempel erbjuder målet *Tältstolen* ND 1966 s 297, SHD ej prövningstillstånd (NJA 1966 C 851). En passagerare i interskandinavisk fart på en färja satt i hård vind med sjögång i en hopfällbar tältstol på däck. Genom den kraftiga rullningen ramlade hon och bröt lårbenet. Hon krävde ersättning av redaren. Att tältstolar funnits tillgängliga för passagerarna även under hårt väder och inte gjorts oåtkomliga ansåg SkHovR inte

innebära att fartygsbefälet gjort sig skyldigt till fel eller försummelse. Redaren var därför inte ansvarig för skadan.

Sjötransportörens aktsamhetsplikt har alltså sina bestämda gränser. I princip stämmer detta också med grundtanken om passagerarens självbestämmanderätt (jfr ovan *Inledning* under 2). I princip skall därför inte finnas ett sjötransportörens ansvar för *skada som en passagerare tillfogar en annan*. ”Även om man inte teoretiskt kan helt bortse från ett bortfraktarens ansvar för skada som en passagerare vållar en annan, måste sådant ansvar i regel vara uteslutet emedan fel eller försummelse inte förelupit på bortfraktarens sida. Men i den mån det kan läggas honom till last att skadan inträffat, t ex därför att den vållats genom att en passagerare tillåtits medföra sprängämnen eller annat farligt resgods under omständigheter som uppenbarligen utsatt medpassagerarna för skaderisk, är det rimligt nog att bortfraktaren står sitt ansvar och knappast någon större nackdel för honom att bära det enligt SjöL. Eljest torde ansvaret likaväl kunna utkrävas enligt vanliga skadeståndsrättsliga regler.” (DepCh i prop 1973:137 s 93–94.)

Stena Nordica NJA 1971 s 216 SHD gällde situationen att landgången på en färja i samband med tilläggningen föll ned och träffade en passagerares fot så svårt, att samtliga tår utom stortån måste amputeras. Målet gällde frågan om preskription av målet hade inirätt och frågan om förutsättningarna för skadeståndsskyldighetens inträde var därför aldrig föremål för prövning. Men – som det påpekas i SHD:s dom – det var i målet ostridigt att händelsen gav passageraren en rätt att erhålla skadestånd av rederiet. Fel eller försummelse bör ha antagits klart föreligga på grundval av en i förhållande till föreskrifter eller instruktioner oberoende culpabedömning; någonstans hade det brustit i rutinerna ombord. I det danska avgörandet *Det bonade golvet* UfR 1940 s 899 DHR halkade en passagerare på ett inte alldeles nybonat golv i salongen. Skadan ansågs vara framkallad av ren olycka och skadeståndstalan mot rederiet avvisades därför. I *Det nyoljade däck* ND 1945 s 353 Frostating ansågs det inte vara något fel att dagen efter det att däckets oljats gå med passagerare i lokalfart.

En del av dessa skadefall har genom 1983 års sjölagsändringar kommit i ett nytt läge. Med stöd av Atenkonventionen (art 3:3) utvidgades nämligen området för sjötransportörens *presumtionsansvar* vid personskada och förlust av eller skada på handresgods till att gälla även *vid fel i fartyget*, vilket framgår av de sista orden i 191 §. Här om uttalar motiven (s 92):

”Som fel i fartyget kan t ex anses sådana brister som att det saknas

ledstång eller halkskydd. Vid stöld av handresgods som har förvarats i en passagerarhytt bör bristande låsanordningar till hytten anses som fel i fartyget.

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

Den företagna ändringen innebär en skärpning av sjötransportörens ansvar gentemot passagerarna, en skärpning som har gjort tidigare fall inaktuella där den skadelidande inte lyckats bevisa sjötransportörens culpa. Man utgår nu från att culpa föreligger och den sjötransportör som vill till sin befrielse åberopa en ursäkt måste visa att han iakttagit all erforderlig aktsamhet (exempelvis att ledstången skadades strax innan genom en olyckshändelse och inte kunnat repareras på den korta tid som förflutit).

En särskild grupp av fall, där skada kan drabba passagerarna, uppkommer på grund av *felaktig manövrering eller annat felaktigt handhavande av fartyget vid avgång från eller ankomst till kaj*. Den vanligaste typen av skadefall är ryck eller stötar, som åstadkommer att passagerare faller och därigenom skadar sig. Smärre ryck och stötar i dessa situationer bör en passagerare vara beredd på (*Herløffjord* ND 1939 s 310 NHD), men kraftiga stötar som orsakar att flera passagerare skadas medför ansvar för sjötransportören. Rättsfallet *Djurgårdsfärjan* FFR 1952 s 218 Svea HovR angår ett sådant fall, där 21 av 167 ombordvarande skadades i samband med en kraftig stöt. ”På grund härav och oavsett vad bolaget anfört till förklaring av olyckan måste det antagas att denna orsakats av att färjan vid tillfället manövrerats på felaktigt sätt.” Omständigheterna ansågs alltså tala för sig själva (lat *res ipsa loquitur*). Det hjälpte inte att ansvarstalan mot färjans befälhavare ogillades, inte heller att maskinisten på färjan inte visats ha gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Avgörandet *Skansfjell* ND 1958 s 62 NHR gäller en dubbelförtöjning av ett par fartyg, som medförde att en passagerare på däck vid fartygets avgång fick sin arm pressad mot det intilliggande fartygets ankare, som kom in över det avgående fartygets reling. Armen blev så illa skadad att den måste amputeras. Båda befälhavarna ansågs vållande, ty före avgången borde de ha förvissat sig om att positionerna var sådana att ingen omedelbara fara uppstod.

En annan grupp av skadefall utgör de där en *passagerare drabbas av skada i samband med att han går ombord eller går i land*. Ansvarsperiodens omfattning, *motsvarande vad i Warszawakonventionen kallas*

påstigning och avstigning, anges närmare i bestämmelsen om den tvingande lagstiftningens tillämpningsområde i 201 § 1 st SjöL. (Se närmare kommentaren till denna bestämmelse.) Under förutsättning att den skadegörande händelsen inträffar inom själva ansvarsperioden, bestäms culpastandarden av sjötransportörens skyldighet att se till att just påbörjandet och avslutandet av sjöresan kan ske utan att passageraren utsätter sig för särskild fara. I *Gullmar* ND 1918 s 545 Göta HovR, SHD fastställde, gällde bedömningen tillvägagångssättet vid ilandförandet av passagerare från en ångbåt med hjälp av en roddbåt. Innan båten hade frigjorts från fartyget kantrade den och tre passagerare drunknade. Både fartygets befälhavare och styrmannen ansågs i detta sammanhang ha begått fel i tjänsten. Befälhavarens fel bestod i att han låtit fartyget sätta igång med full fart, innan roddbåten hade skilts från fartyget, och styrmannen gjorde misstaget att han inte i tid lossgjorde tampen som förband roddbåten med fartyget.

Själva ”anordningarna för av- och påstigning” – lejdare, landgångar, trappor och täckta gångar till passagerarterminal osv – måste vara rätt utlagda, lämpligt utformade, halkskyddade m.m. (Jfr *City* NJA 1944 s 563 SHD, *Sundsborg* ND 1957 s 343 SöHa och *Stena Nordica* NJA 1971 s 216 SHD, från äldre tid *Landgången vid lossningsanordningarna* ND 1908 s 58 Trondhem.) Handikappade passagerare måste bistås på ett riktigt sätt.

Men naturligtvis kan kvaliteten på fordrade åtgärder växla med hänsyn till de anordningar som lokalt kan presteras – mera krävs vid en ordinarie tilläggsplats än vid ett tillfälligt anlop där bara anordningar med lägre kvalitet är möjliga att skaffa fram. Och den passagerare som försökte ta sig ombord efter det att avgångssignal givits och landgången börjat dras in ansågs få skylla sig själv, *Den självsvåldige passageraren* ND 1913 s 555 SHD. Efter 1975 års ändring av den allmänna medvållanderegeln vid personskador lär man få ställa stränga krav för att komma fram till självförvållad skada. (Se nedan vid 190 §.)

I rena nödsituationer kan befälhavarens och besättningens möjligheter att sörja för passagerarnas säkerhet när de går i land praktiskt sett vara högst begränsade. Ändå har en befälhavare som vållat en grundstötning ansetts även ha vållat skada som uppkommit då passagerare tagit sig i land genom armgång på den sträckta förtöjningstrossen, *Fylgia* NJA 1944 s 333 SHD. Domstolens majoritet uttalade bl a, att befälhavaren vållat grundstötningen, att passagerarens åtgärd att ta sig i land från fartyget med anlitan av förtöjningstrossen inte var opåkallad och att passageraren enligt vad utredningen visade därvid hade gjort vad som

stod i hans förmåga för att sätta sig i säkerhet. Under mera normala förhållanden får man däremot räkna med möjligheten av jämkning på grund av grovt medvållande (nedan vid 190 § under 4).

Skador på passagerare kan ytterligare uppkomma genom *fartygets manövrering och navigering under gång*. Exempel på en sådan situation ger avgörandet *Hordaland* ND 1961 s 295 Gulating, NHR fastställde. Under insegling i ett smalt sund stötte fartyget på grund, varvid en passagerare föll ur sin koj och skadades. Besättningen ansågs inte ha varit oaktsam och passagerarens skadeståndstalan ogillades. Lagmansretten hade i sin dom ingående diskuterat fartygets insegling och uttalade sammanfattningsvis att besättningens navigering inte kunde karakteriseras som "ansvarsbetingande uaktsamhet". En mycket liten grad av oaktsamhet (lat *culpa levissima*) har i detta fall alltså tillåts utan att den också utlöst skadeståndsansvar. (Jfr *Sjölin* s 113.) Det förekommer i undantagsfall även att svenska domstolar har konstaterat ringa vårdslöshet men samtidigt förklarat denna på grund av sin lindriga art och omständigheterna i övrigt inte vara av beskaffenhet att medföra ansvar. (Jfr *Grönfors*, Om trafikskadeansvar, 1952, s 47.) Domar av detta slag är ytterst sällsynta, och regeln måste alltjämt sägas vara att en aldrig så ringa culpa räcker för att ådöma skadeståndsansvar. (Jfr *Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 97–102.)

11. *Särskilt om transportörens ansvar mot lekande barn när de under resan skadar sig och är passagerare.* SjöL upptar i den meningen ett enhetligt passagerarbegrepp, att den inte gör skillnad mellan vuxenpassagerare och barn som passagerare. Både barn och vuxna är passagerare i lagens mening. Samtidigt är det klart att *det vanliga principalansvaret* (ansvaret för egen eller annans bevisade culpa) *mot passagerare har motiverats med passagerarnas "självbestämning"*. (Se ovan *Inledning* under 2–3.) Denna motivering passar inte i fråga om små barn. Vårdsituationen blir en annan.

Familjeresor med barn är ett vanligt inslag i dagens färjtrafik. När barn går ombord med föräldrar eller andra medresande vuxna, har dessa naturligen samma tillsynsplikt över barnet som de generellt har till lands. Genom att föräldrarna tecknar den ansvarsförsäkring, ur vilken barnens skadeståndsskyldighet fullgörs, kommer de även att bära kostnaden för de skador som barnen är skadeståndsskyldiga för. "Att föräldrarna är bättre ansvarsbärare än barnen vid skador som barnen vållar slår alltså igenom i villkoren för ansvarsförsäkring." (*Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 155.)

Men färjorna är ofta utrustade med särskilda lekrum i syfte att vuxna medresande skall kunna få litet avkoppling i sin tillsynsplikt. Ibland finns en särskild "lektant" eller "dagismamma" i lekrummet och hon övervakar lekarna. Ibland är lekrummet obemannat. Vilket ansvar har transportören mot barnpassagerarna?

Gäller det ett bemannat lekrum, är situationen likartad den som gäller "dagis" till lands. Vården har gått över till "institutionens" anställda under den tid barnen vistas på dagis. Under ett avtal om passagerarbefordran, som tillkommer därutöver vid båtresan, blir läget rimligen det att även då *presumtionsansvar* inträder, men supplerat med SjöL:s regler om *ansvarsbegränsning* till förmån för transportören.

Är det fråga om ett obemannat lekrum, blir tumregeln antagligen densamma. Även om ingen personal utövar tillsyn, måste lekrummet och leksakerna vara så beskaffade att barnen kan leka därinne utan att skada sig. Anläggningen skulle annars inte kunna fylla sin avsedda funktion att tillfälligt befria den vuxna medresanden från hans tillsynsplikt på ett sätt som är ändamålsenligt för kontraktstypen befordringsavtal (jfr exempelvis HD:s likartade resonemang i fullmaktsavgörandet NJA 1956 s 656). Det får därför antas att det åligger transportören att exculpera sig, om barnet skadat sig under lek även i ett obemannat lekrum. Samtidigt gäller de sjörättsliga reglerna om ansvarsbegränsning.

Med stigande ålder hos barnen ställer domstolarna ökade krav på deras förmåga att ta hand om sig själva. Småningom saknas skäl att göra någon skillnad alls mellan barn och vuxen i detta avseende. Det sagda innebär att en generell åldersgräns inte kan anges knivskarpt "på dagen". Det är den faktiska situationen som får värderas med hänsyn till beviskraven mot den skadelidande och därvid resultera i att presumtionsansvaret inte längre kan tillämpas utan i stället det vanliga principalansvaret i fråga om vuxna passagerare.

Själva lagtexten ger inte något stöd för denna nyanserade bedömning, annat än möjligen att vissa situationer som är "övermäktiga" även för vuxna enligt 191 § SjöL bedöms med presumtionsansvar. Motiven innehåller inte någon antydning om dessa problem trots deras både teoretiska och praktiska räckvidd. Inte desto mindre leder nu redovisade överväganden klart till den angivna nyanseringen av ansvaret.

12. *Särskilt om passagerare som av andra skäl inte kan utöva "sin självbestämning" med omdöme.* Samma resonemang som nu förts om små barn kan tillämpas beträffande andra passagerare, vilkas självbe-

stämmande av någon anledning inte fungerar så som lagskrivarna har tänkt sig normalt vara fallet. Det kan vara fråga om omyndiga eller starkt förståndshandikappade personer, som måste åtföljas av vårdare. Det kan röra sig om hastigt insjuknade personer, som inte längre kan klara sig själva. Det kan röra sig om personer som blivit överlastade av starka drycker eller droger och inte kan ta vara på sig. I sådana fall måste sjötransportören ha personal och utrymme i beredskap för att kunna ta hand om sådana personer. De är uppenbarligen passagerare, även då de inte kan ta hand om sig själva, men de fungerar inte som lagbuden förutsätter och måste behandlas därefter.

13. *Särskilt om passagerarskador vid fartygskollision.* Enligt 220 § SjöL skall den vållande sidan ersätta skada och förlust som uppkommer av sammanstötningar. Är båda sidor vållande, tar de del i skadans ersättande efter förhållandet mellan de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Den allmänna medverkansregeln i 6:1 skadeståndslagen (1972:207) om jämkning efter skälighet är till skillnad från 220 § SjöL bredare och tillåter hänsyn till även andra omständigheter än culpans grovlek (se närmare *Grönfors* i AfS Bd 12 s 358–360). Ger omständigheterna inte stöd för viss fördelning, skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

När det gäller skada på person, svarar båda sidor solidariskt. Beträffande saksador gäller den motsatta regeln, alltså ett proratariskt ansvar (ansvar *pro rata parte*): vardera sidan svarar bara för sin del av ersättningen. Genom ett proratariskt ansvar undviker man besvärliga regressfrågor.

Sådana uppkommer däremot vid solidariskt ansvar, sådant som gäller just passagerarskador.

De nordiska lagförslagen vid införandet av Brysselkonventionen 1910 om fartygssammanstötning ogiltigförklarade alla friskrivningar från ansvarighet vid personskador på grund av fartygssammanstötning och betraktade denna ståndpunkt som en konsekvens av solidariskt ansvar för personskador. Men denna bestämmelse uteslöts ur den slutliga lagtexten, närmast under påverkan av det faktum, att motsvarande engelska lagstiftning hade bevarat avtalsfriheten och att nordiska redare inte borde ställas sämre. (För det nu sagda och för det närmast följande hänvisas till prop 1973:137 s 146 ff.)

Om man sålunda beslutade sig för att i princip godta regresskrav, hade därmed inte ställning tagits till hur regresskravet skulle utformas i detalj. Brysselkonventionen om fartygssammanstötning binder härvidlag inte

medlemsländerna. Och utvecklingen i de nordiska länderna kom att följa olika vägar, nämligen i fråga om friskrivningsklausuler i avtal om befordran av passagerare. (Se särskilt *Hult*, Civilrättsliga spörsmål, 1939, s 63 ff, *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt, 1944, s 129–130, 147–149, och *Kleiven* i AfS Bd 11 s 508.) För att göra slut på denna splittring enade man sig vid 1973 års sjölagsändringar om en samnordisk lösning, upptagen i 221 § 4 st SjöL. Enligt denna bestämmelse berättigas redaren att även mot sin kollisionspart åberopa sådan ansvarsfrihet, eller ansvarsbegränsning, som han kan göra gällande med stöd av vederbörande nordisk eller däremot svarande lag eller förbehåll som är medgivet enligt sådan lag. Men därvid gäller för giltigheten den begränsningen, att ansvaret inte får bli lindrigare än som föreskrivs i vederbörande nordiska regler eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag. Regresskraven vid solidariskt ansvar har m a o beskrivits på så sätt, att den uppehållna standarden enligt våra tvingande rättsregler hela tiden bibehålls.

14. *Reseavtalet och dess förhållande till reglerna om ansvar för passage-rarbefordran till sjöss.* Vid införandet av 1973 års sjölagsändringar uttalade DepCh bla: "Jag biträder för egen del förslaget att med bortfraktare skall förstås den som sluter befodringsavtalet med passagerare. Något krav på att bortfraktaren förfogar över ett fartyg när avtalet ingås, bör således inte uppställas. En resebyrå som avser att hyra ett fartyg hör således in under definitionen. I regel uppträder dock resebyrån som fullmäktig för redaren..." (Prop 1973:137 s 84.)

Den praktiskt vanligaste situationen är att en *resebyrå som befullmäktigad agent* sluter ett avtal mellan *researrangören* och *passageraren* (*resenären*), det sk *reseavtalet*. Arrangören är den som har producerat och iordningställt ett paket bestående av både befordran, hotellvistelse, vissa måltider, utflykter och liknande arrangemang. När sådana sällskapsresor först gjordes av det anrika engelska företaget *Thos Cook & Son* skedde det alltid i den formen, att arrangören ordnade direkta avtal mellan på ena sidan transportören och hotellföretagen (restaurangerna) etc och på den andra sidan resenären men att arrangören själv stod utanför, och detta förblev länge den härskande modellen. Den svenska konsumentombudsmannen (KO) ansåg detta vara otillfredsställande och med KO förhandlades fram en ny uppläggning av de allmänna resevillkor som tillämpas av medlemmar i Svenska Resebyråföreningen och Researrangörsföreningen i Sverige (avtryckta som *bilaga 4*).

Enligt dessa standardvillkor är det researrangören själv som är

motpart till resenären och ansvarig för avtalet.

Härtill kommer, att en researrangör som ordnar en resa med ett förhyrt fartyg anses vara *bortfraktare* (sjötransportör) i den meningen detta begrepp har i 6 kap SjöL. Den tvingande regleringen av passagerarbefordran blir därvid i princip tillämplig på förhållandet mellan researrangören och passageraren. Men arrangören har enligt 201 § 2 st SjöL rätt att förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av resan som utförs av det inhyrda fartygets redare, om det är avtalat att denna del av befordringen utförs inte av researrangören utan av *det inhyrda fartygets redare och denne är namngiven*. Anordningen är härvidlag likartad den som gäller vid godsbefordran till sjöss enligt 168 § 3 st jfrt med 123 § SjöL. (Se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran kommentaren till 123 § under 6.) En sådan friskrivning görs också i de allmänna resevillkoren VIII:1. Friskrivningen är såtillvida partiell, att det för arrangören kvarstår ett visst ansvar för skada som inträffat vid befordran som utförs av annan. Arrangören har samtidigt rätt att till sin fördel åberopa de beloppsmässiga begränsningar som i SjöL följer av ställningen som sjötransportör, 192 § SjöL. (Se närmare *Steneby* s 136–138.)

SjöL:s regler kan samtidigt vara supplerade av de mellan Sveriges Redareförening och Konsumentverket framförhandlade transportvillkoren, *de svenska färjevillkoren* (avtryckta som *bilaga 3*). Enligt dessa finns vissa tillåtna lättnader i jämförelse med SjöL 6 kap, lättnader som samtidigt är förenliga med den tvingande regleringen. (Se nedan under 200 §.)

För vidare analys av reseavtalet och dess verkningar hänvisas till den utförliga framställningen hos *Steneby* och i den samnordiska utredningen Konsumentskydd vid sällskapsresor. Beträffande hotellavtalen som ingår i researrangörens paket hänvisas till *Nybondas*, Hotellföretags ansvar gentemot resenär vid sällskapsresa, *Marius* nr 71 (1982).

15. *Möjligheter att skärpa ansvaret till ett rent strikt ansvar.* Sjötransportörens ansvar för passagerare är klart utformat med ett culpaprekvisit i botten. För vilka personers fel eller försummelse sjötransportören ansvarar regleras i 233 §, där kretsen av ansvarsutlösande personer anges. Vid vissa fall av personskada består en "rättvänd" bevisbörd (191 § 1 st 2 p) och ansvaret är då ett principalansvar. I andra skadesituationer, där passageraren själv inte kan påverka (motverka) det skadebringande händelseförloppet, består en omvänd bevisbörd (samma lagrum), och det rör sig då om ett presumtionsansvar. Resgods

täcks likaså av ett presumtionsansvar men handresgods av ett principalansvar utom då passageraren inte kan påverka händelseförloppet (samma lagrum).

Man kan fråga om ett ansvar oberoende av culpa kan utvecklas inom detta område eller om SjöL:s ram här står hindrande i vägen. I norsk rättspraxis har några gånger ådömts ett ansvar oberoende av culpa. Det ledande rättsfallet anses vara *Baltic-saken* Rt 1969 s 1308 NHR. Vid lossningen av ett fartyg blev en av stuveriarbetarna dödad genom att en bom på fartyget plötsligt slog mot styrbord med följd, att en stuv med kubb på ett ton kom i rörelse. Bommen var felaktigt riggad och hade inte kontrollerats av stuveriarbetarna. *Selvig* har (i TfR 1970 s 225 ff resp JMLC 2, 1970-71, s 383 ff) närmare utfört innebörden av denna ansvarsregel. (Jfr Sjölagskommentaren Redaransvar 233 § under 19.) Numera saknar denna situation skadeståndsrättsligt intresse i Sverige genom att redaren är skyldig att teckna en Trygghetsförsäkring för arbetsskador (TFA). Denna täcker hithörande situationer och berättigar till ersättning utan att den skadelidande behöver visa att försumlighet ligger någon till last.

En mot den norska rätten svarande utveckling i riktning mot strikt ansvar låter sig inte spåras i de övriga nordiska länderna – något som säkerligen sammanhänger med den där traditionellt försiktigare inställningen till fareansvar (ansvar för farlig verksamhet) i den allmänna skadeståndsrätten. (Jfr *Grönfors* i SvJT 1956 s 427, *Sjölin* s 103 och *Tullberg* s 69.) Observeras bör också den numera i 191 § mot slutet införda uttryckliga regeln om att skada som uppkommit till följd av *fel i fartyget* omfattas av presumtionsansvar. Sedan är det förstås en annan sak att skillnaden i praktiken på grund av culpaparekvisitets elasticitet inte behöver bli så stor – om domstolen önskar pålägga ansvar i en konkret situation kan säkerligen en bristande aktsamhet låta sig fastställas i något avseende.

16. *Dröjsmålsskada som drabbar passagerare, även om förseningen inte beror på händelse under resan.* Enligt 1936 års sjölagsändringar svarade sjötransportören mot passagerare även för dröjsmålsskada, där fel eller försummelse låg sjötransportören till last eller någon som han svarade för. Detta presumtionsansvar var dispositivt och försattes därför regelmässigt ur spel genom friskrivningsklausuler.

Ett så konstruerat ansvar fann man vid 1973 års sjölagsändringar vara föga meningsfullt. De nordiska sjölagskommittéerna föreslog en kompromiss, innebärande ett tvingande presumtionsansvar för dröjsmål

med befordringen men ansvarsfrihet om dröjsmålet berodde på nautiskt fel. (Se om detta begrepp Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 § under 11.)

Saken diskuterades livligt under remissbehandlingen med resultat, att lagen upptar ett tvingande presumtionsansvar för dröjsmålsskador utan undantag för nautiskt fel. Som motivering härför gjorde DepCh uttalanden (prop 1973:137 s 101–102), som tidigare har återgivits (vid *Underrubriken* före 188 §).

När det gäller person- och sakskador gäller ansvaret enligt 188 och 189 §§ SjöL för skador som uppkommer genom händelse under resan. Från dessa skadetyper har man att skilja de här behandlade dröjsmåls-skadorna (rena dröjsmålsskador). (För gränsdragningen mellan dessa olika skadetyper hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 § under 6.) För försening gäller ansvaret inte bara dröjsmål som uppkommer till följd av någon händelse under befordringen. ”Bestäm-melsen täcker också det fallet att förseningen beror på att fartyget har kommit för sent fram till den hamn där passagerarna har gått ombord eller liknande orsak (jfr prop 1973:137 s 101, 140). För ett sådant ansvar bär bortfraktaren emellertid inte något tvingande ansvar (jfr 201 § första stycket).” (Prop 1982/83:159 s 91.)

Hithörande frågor kommenteras ytterligare vid 189 § under 6.

17. *Ersättningsbara skador och skadevärdering.* I de sparsamt förekommande domstolstvisterna lyder skadeståndsbeloppen på låga belopp, som redarna eller deras assuradörer oftast föredrar att betala för att undvika en kostsam och långvarig process. I amerikansk kryssningsfart ligger beloppen på en mycket högre nivå, vilket sammanhänger med traditionen att där kräva höga skadestånd, värdera människoliv mycket högre än i Europa och inkludera höga advokatarvoden i ersättningsbe-
loppen. (Jfr *Inledning* under 13.)

Ersättningen för personskada beräknas, även när skadeståndskravet närmast bygger på kontraktsrättslig grund, enligt *samma principer som i typiskt utomobligatoriska förhållanden*. Reglerna om beräkning av personskada i 5:1–5 skadeståndslagen (1972:207) är därför tillämpliga. (Hellner, Speciell avtalsrätt 2, 1984, s 313 och Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 60.)

Enligt 5:1 skadeståndslagen (1972:207) ersätts både ekonomisk och ideell skada. Som *ekonomisk skada* ersätts sjukvårdskostnader och andra utgifter till följd av skadan samt inkomstförlust i förfluten tid eller i framtiden. *Ideell skada* gottgörs under posterna sveda och värk samt

lyte eller stadigvarande men. Till ideell skada hänförs även allmänna olägenheter i övrigt till följd av skadan. Till sjukvårdskostnader hör kostnader som syftar till att i största möjliga utsträckning neutralisera verkningarna av skadan i den skadelidandes dagliga livsföring. Som exempel kan nämnas kostnader för egna eller anhörigas resor i samband med sjukvården samt utgifter för särskild hjälp eller särskilda anordningar i hemmet.

Vad gäller ersättningen för *ideell skada*, avser denna de direkta lidanden och obehag som skadan för med sig. (Prop 1975:12 s 145 ff.) Någon tvekan har rått beträffande psykisk chock som uppstår utan att vara en direkt följd av personskada av ovannämnda typ, t ex då en mor ser sitt barn dödas eller skadas, eller någon ser sig hotad av en svår kroppsskada. Enligt nyare praxis bör sådan skada ersättas under samma förutsättningar som personskada av mera typiskt slag (jfr avgörandet NJA 1971 s 78), däremot inte när chocken uppstår till följd av underrättelse om att anhörig drabbats av skada (jfr avgörandet NJA 1979 s 620). En annan sak är att kausalsammanhanget mellan en upplevelse av ifrågavarande slag och därav följande psykiska störningar kan vara svårbedömt. (*Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 68 och 170.)

Efterlevandes rätt till ersättning för förlust av försörjare i händelse av passagerares dödsfall följer vanliga regler. (Se närmare *Hellner*, a a s 300 ff.)

18. *Bestämmelsen är tvingande* på sätt som framgår av uppräknningen i 200 §. Själva idén med den nya lagstiftningen är just att skydda passagerarens rättsliga ställning, ty ett starkt krav på konsumentskydd gör sig rättspolitiskt gällande i fråga om fartygspassagerare.

189 §

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, även om förseningen inte beror på händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper,

konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 44–47; Prop 1973:137 s 140 och NJA II 1975 s 339; SOU 1981:8 s 122; Prop 1982/83:159 s 91–92 och NJA II 1983 s 273.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 556–557 och 560.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 §; *Larssen*, Fergeansvar (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet, Bergen); *Sisula-Tulokas*, Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985); *Ulfstein*, Bortfrakters ansvar ved skader på passasjerer, *Marius* nr 5 (1975), s 6–7.

1. *Sjötransportörens ansvar för resgods.* Likheten mellan sådant resgods som sjötransportören har tagit i sin vård och vanligt gods i 5 kap:s mening är iögonfallande vad beträffar skyddet mot skador. Skillnaden är egentligen bara att *resgodset befordras som ett appendix till avtalet om passagerarbefordran* under det att *vanligt gods befordras enligt ett avtal om godsbefordran* – bevisat genom ”certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran”, för att citera definitionen av resgods i 171 §. Skillnaden kan framstå som rent tillfällig. En privatbil till en passagerare kan befordras på en annan båt som *unaccompanied car* (med särskilt kvitto bärande denna rubrik eller en rubrik som resgodsbiljett) och därför vara appendix till passageraravtalet, även om passageraren och bilen befordras med olika fartyg. Men sjötransportören kanske föredrar att utfärda ett konossement eller ännu hellre en *sea waybill* (möjligen en *parcel receipt* enligt Haagreglerna art 6), och då gäller reglerna om godsbefordran i 5 kap SjöL. Avgörande för gränsdragningen mellan godstransporter och passagerartransporter är den konkreta transportens helhetskaraktär. (Se ovan kommentaren till 171 § under 8.)

Mot denna bakgrund är det naturligt att ansvarstypen för resgods är densamma som för vanligt gods, nämligen ett *presumptionsansvar*. Detta framgår av 191 § SjöL läst tillsammans med denna paragraf. Sjölagskommittén hade 1971 med tvekan föreslagit att det nautiska felet liksom i Tokyoutkastet skulle bibehållas när det gällde av passagerare medförd bil, men denna ståndpunkt frångicks i prop 1973:137 s 99, jfr ovan *Underrubriken* mot slutet. Skälet till kommitténs ståndpunkt var att

”det inte bör skapa olikheter i ansvarsvillkoren om godset befordras som vanlig last eller som resgods”, vilket det skulle göra om sjötransportören bara genom att utställa konossement skulle undandra sig det strängare ansvaret för resgods. (SOU 1971:90 s 45.) Nu består denna olikhet mellan godsreglerna i 5 kap med undantag för nautiskt fel och resgodsreglerna i 6 kap utan ett sådant undantag. ”En stor del av passagerarfordonen är emellertid inte vagnförsäkrade. Med hänsyn till denna väsentliga skillnad mellan kommersiell godsbefordran och passagerarbefordran bör det nautiska felet inte accepteras som ansvarsfrihetsgrund vid befordran av fordon. Det har vidare uttalats farhågor för att passagerarnas fordon skulle komma att befordras enligt konossement i stället för mot resgodsbiljett om ansvarsfrihetsgrunden utesluts ur passagerarreglerna. Dessa farhågor torde vara överdrivna. En sådan flykt från resgodsansvar för fordon torde kräva att en för passagerarbefordran alltför omständlig rutin etableras av redarna och jag finner det därför knappast troligt att sådant skall tillgripas i nämnvärd omfattning. I enlighet med dessa överväganden har man vid de nordiska departementsöverläggningarna kunnat enas om att låta bortfraktarens ansvarsfrihet för nautiskt fel helt utgå såvitt gäller resgods.” (DepCh i prop 1973:137 s 99.)

Första stycket genomför denna princip om presumtionsansvar för sjötransportören mera i detalj.

Andra stycket reglerar särskilt ansvaret för dyrbarheter.

Ersättningskrav mot sjötransportören för förkommet eller skadat resgods uppgår sällan till större belopp och orsakar vanligen inga tvister. Det förekommer, att färjrederier försäkrar sig mot krav på ersättning för skador på transporterade bilar och hänvisar transportkunderna direkt till försäkringsgivaren för en uppgörelse. Vid totalkatastrofer, särskilt när det gäller kryssningsfartyg, kan de sammanlagda kraven däremot röra sig om mångmiljonbelopp. (Jfr ovan *Inledning* under 13–14.)

2. *Tillkomst.* Den allmänna ansvarsbestämmelsen grundar sig på 1973 års lagstiftning och har bara blivit föremål för redaktionella ändringar 1983. Bestämmelsen om dyrbarheter ändrades med anledning av art 5 i den nyttillkomna Atenkonventionen. Likartade bestämmelser fanns i 1936 års lagstiftning.

3. *Begreppet resgods* omfattar inte bara sådant resgods som sjötransportören tagit om hand utan även handresgods, dvs sådant resgods som

passageraren själv behållit vårdan av. Hit hör även den på anvisad plats ombord uppställda bilen, som passageraren har tagit med, vidare däri förvarade persedlar, liksom även vad passageraren har i sin låsta hytt. Levande djur som transportören befordrar behandlas som resgods. Någon möjlighet för transportören att generellt förbehålla sig ansvarsfrihet från skada på passagerarens sällskapsdjur föreligger inte efter 1983 års sjölagsändringar, se nedan vid 201 § under 5. Detta behandlas mera i detalj vid kommenterandet av definitionen i 171 §, och till dessa kommentarer görs en allmän hänvisning här. En hundägare som har med sin hund ombord, ansvarar naturligtvis för skador som hunden förorsakar på samma sätt som eljest i land, den sk hundlagen 1943. (*Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 150.)

4. *Ansvarsperioden.* Presumtionsansvaret är den vanliga ansvarstypen när det gäller skada på omhändertaget gods över huvud, exempelvis just gods som transporteras. (Jfr *Hellner*, Speciell avtalsrätt 2, 1984, s 319 och *Grönfors* i FJFT 1984 s 464–466.) Det är därför lätt förståeligt att vårdpliktens påbörjande genom ett faktiskt omhändertagande har särskild betydelse vid avgränsningen av ansvarsperioden. Vad beträffar godsansvaret är detta förhållande välkänt. (Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 § under 5.) I fråga om resgods sägs, att sjötransportören svarar för om detta förloras eller skadas på grund av *händelse under resan*, på alldeles samma sätt som i tidshänseende gäller ansvaret för skada på passageraren själv. Så länge resgodset befinner sig i sjötransportörens vård, m a o fram till det faktiska utlämnandet, saknar han möjlighet att friskriva sig från ansvar, 189 § jfrd med 201 § SjöL. Resgodset lämnas i moderna passagerarterminaler ofta över till sjötransportörens folk i samband med incheckningen, på liknande sätt som på flygterminaler. Det är då klart, att sjötransportören tagit hand om godset, och ansvarsperioden fortsätter ända till utlämningen sedan godset med särskilda transportband eller liknande anordningar (ibland så enkelt som med besättningen som bärare) förts i land till en punkt, där passageraren får hämta sitt gods. Jämförelsen med flygförhållanden och Warszawakonventionens tolkning är upplysande.

Om *handresgods under viss tid lämnas över till sjötransportören*, kommer det under denna tid i hans vård. I konsekvensens namn borde det då behandlas på samma sätt som inskrivet resgods, trots att någon inskrivning ej skett. Om sålunda passagerarens handresgods genom sjötransportörens försorg förflyttas från incheckningsdisken till passagerarens hytt, skulle föremålen under denna tid anses vara i sjötransportö-

rens vård och behandlas som inskrivet resgods. Väl insatta i hytten bakom den låsta dörren skulle de omedelbart återgå till kategorin handresgods och anses vara i passagerarens vård. Denna upprepade "transsubstantiation" skulle framstå som en följd av den grundläggande vårdsynpunkten.

Men på detta sätt har DepCh inte velat se saken. Han har i stället betraktat *sjötransportören* eller hans folk som *tillfälligt besittningsbiträde för passagerarens räkning*. I sina kommentarer till lagrådets anmärkningar vid granskningen uttalar DepCh således: "Jag medger att formuleringen i 201 § andra stycket andra meningen i det remitterade förslaget att 'handresgodset är i bortfraktarens vård' är mindre väl vald. Därmed avses inte annat än att godset tillfälligtvis har tagits om hand av bortfraktaren för passagerarens räkning. Resgods kan alltså utgöra handresgods även om det under en kortare tid befinner sig utom passagerarens direkta kontroll. Som exempel kan nämnas de fall där passageraren exempelvis vid incheckning lämnar ifrån sig det resgods som han avser att förvara i sin hytt för att detta av bortfraktaren skall transporteras till hytten. Jag förordar därför en mindre språklig justering av bestämmelsen för att detta syfte skall komma till klarare uttryck. I lagtexten bör i stället för det nämnda uttrycket användas uttrycket 'under den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren'. Samtidigt är det viktigt att påpeka att godset under den tid då bortfraktaren har det om hand behåller sin karaktär av handresgods. Därmed följer också det något lägre ansvarsbelopp som gäller för handresgods i förhållande till annat resgods.

Lagrådet synes ha vänt sig mot att ordet 'ombord' förekommer i 201 § andra stycket andra meningen. Avsikten har givetvis inte varit att resgods som passageraren låter bortfraktaren ta hand om under själva resan skall anses som handresgods. Det är möjligt att ordet 'ombord' kan leda till en felaktig tolkning. Jag förordar därför att detta ord utgår. Jag vill emellertid tillägga att det ligger i sakens natur att förbudet mot ansvarsfriskrivning för handresgods som resenären tillfälligt har lämnat ifrån sig till bortfraktaren omfattar inte bara den tid då passageraren vistas i terminal utan också den tid då passageraren är ombord och bortfraktaren har hand om godset i samband med transport till eller från fartyget." (DepCh i prop 1982/83:159 s 307.)

Dessa komplikationer lär i praktiken ännu inte ha lett till några nämnvärda svårigheter vid handhavandet.

Förbehåll om ansvarsfrihet under denna tid är inte tillåtet, medan passageraren vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanlägg-

ning, 201 § 2 st sista p. Handresgods som förvaras i en ombordkörd bil, med vilken passageraren färdas, är och förblir hela tiden i passagerarens vård, men förbehåll om ansvarsfrihet för sådant gods är tillåtet enligt 201 § 2 st. (Jfr prop 1982/83:159 s 97: "Handresgods som förvaras i eller på ett av passageraren medfört fordon omfattas inte av bestämmelsen.")

5. *Ansvarstypen är presumtionsansvar.* Som framgått redan av vad förut sagts (ovan 1 och 4) är ansvarstypen för (inskrivet) resgods enligt 189 och 191 §§ lästa tillsammans presumtionsansvar, i överensstämmelse med vad som brukar vara fallet med anförtrott gods. Det åligger alltså sjötransportören att visa, att han varit aktsam och gjort vad som rimligen kan krävas av honom för att avvärja eller förebygga skadan. Här kan hänvisas till vad som sagts i kommentaren till 118 § i Sjölagskommentaren Godsbefordran, eftersom befordran av gods och befordran av (inskrivet) resgods skall göras till föremål för i princip samma bedömning.

Vilken grad av aktsamhet som krävs av sjötransportören kan inte generellt anges. Förhållandena får bedömas i det konkreta fallet med utgångspunkt från fartygets konstruktion, godsets stuvning och surrning m m. Under exceptionellt dåliga väderförhållanden måste befälhavaren avstå från att ge sig ut; han måste fatta beslutet att inställa turen. Fallet uppmärksammades redan i 1667 års sjölag skeppslegobalken 15 kap, där storm eller annan force majeure utgjorde ansvarsundantag, utom om skepparen eller hans folk varit vållande – tex genom att ge sig ut i stormen på ett vårdslöst sätt. Ett exempel i nutida rätt erbjuder avgörandet *Korsörfärjan* ND 1951 s 51 SöHa. I orkanliknande väder blev bogporten på en färja inslagen och vatten strömmade in på bildäck och skadade flera bilar. Domstolen fann att färjan borde ha vägrat att ta med fordonen med hänsyn till den stora risk för skada som förelåg. Rederiet hölls därför ansvarigt för skadorna.

Den något oskarpa fördelningen av vårdplikten vid ombordkörning av bilar och under färd när bildäcket hela tiden är tillgängligt för passagerarna har förut (ovan vid 171 § under 6) påpekats. Att passageraren inte tillräckligt efterkommit anvisningarna av sjötransportörens folk vid ombord- eller ilandkörning kan inte ensamt befria sjötransportören från ansvar – operationen bygger på *samverkan under ledning av sjötransportörens folk*. Klossning och surrning av bilarna utförs av besättningsmän eller stuveriarbetare som arbetar i fartygets tjänst. Om en trailer eller lastbil är felaktigt stuvad och under resan välter ("kalvar") och därmed skadar andra bilar eller annat gods, är det

ingalunda utan vidare så att sjötransportören undgår ansvar. Stuvningsfunktionen är historiskt en ombordfunktion, som genom ny lasthanteringsteknik flyttats iland, men därmed anses inte sjötransportören kunna gå fri från ansvaret för felaktig stuvning utan vidare. En viss undersökningsplikt har han, men hur långt den sträcker sig kan ibland vara tveksamt. Belysande är avgörandet *Tor Mercia* NJA 1977 s 49 SHD, som behandlats i samband med reglerna om godstransport till sjöss. (Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 § under 10.)

Om stuvningen av passagerarnas bilar (uppställning, klossning och surrning) sker med hjälp av sjötransportörens anställda eller anlitade medhjälpare, som kör bilarna ombord eller iland, åligger det sjötransportören att visa, att dessa personer har kört och ställt upp bilarna aktsamt. Underlåtenhet av chauffören att lägga in en växel eller dra åt en broms medför därför ansvar för sjötransportören. I avgörandet *Olav* ND 1970 s 372 DHR hade den hamnarbetare, som kört bilen ombord, missat att dra åt bromsen, varför bilen under resan plötsligt rullade ut genom en sidoport på fartyget och föll i sjön. Rederiet medgav hamnarbetarens oaktsamhet och erkände sitt ansvar. Ansvarsfrågan var därför inte föremål för tvist men situationen är ändå belysande. Är det passageraren som själv kört ombord sin bil på färja och som på likartat sätt glömt att dra åt handbromsen, blir det avgörande hur långt sjötransportörens övervakning och kontroll skall gå. Ibland måste bilen säkras genom klossning eller på liknande sätt, och sådan åtgärd åligger sjötransportören. (*Florø* ND 1981 s 264 Bergen, jfr *Malmøya* ND 1962 s 157 Oslo och *Stallo* ND 1969 s 179 Hålogaland.) Om bilen skadas till följd av att den kommer i rullning och förhållandena varit sådana att klossning och surrning inte varit påkallade, kan skadorna kanske undantagsvis behandlas som självförvållade. Men sjötransportörens allmänna ledning av lastning och lossning medför troligen att sjötransportören ändå behandlas som den i sista hand ansvarige för att bilen placerats rätt och med åtdragen handbroms. En helhetsbedömning av omständigheterna i den konkreta situationen får ligga till grund för domstolens värdering. Stora anslag på båten med instruktion att dra åt handbromsen (lägga in lägsta växel) kan få betydelse, men en besättningsman som leder lastningen och märker att bilföraren inte dragit åt handbromsen lär nog ändå vara skyldig att påpeka försummelsen.

6. *Särskilt om dröjsmålsansvaret.* Här gäller ett tvingande ansvar för dröjsmålsskador, något som kräver ett par särskilda preciseringar.

För det första märks, att *försening som inte beror på händelse under*

resan faller in under denna ansvarsbestämmelse men utanför det tvingande dröjsmålsansvaret, alldeles som gäller för passageraransvaret enligt 188 § 2 p. Förseningen har kanske uppkommit "genom att fartyget anlöper embarkeringshamnen försent eller uteblir helt". (Prop 1973:137 s 140.)

För det andra sägs, att *med försening jämställs dröjsmål med utlämnandet av resgodset på bestämmelseorten*. "Den av Tokyoutkastet betingade lösningen som innebär att dröjsmål på bestämmelseorten med att lämna ut resgods likställs med resgodsskada finner jag föga ändamålsenlig. Den har tillkommit för att föra åtminstone ett praktiskt fall av dröjsmål under den tvingande konventionsregleringen. Men jag ämnar förorda ett generellt och tvingande dröjsmålsansvar för bortfraktaren . . . och finner det därför naturligare att jämställa utlämningsdröjsmål med försening av resgodsets befordran." (DepCh i prop 1973:137 s 99.) Resultatet blir därvid detsamma, nämligen ett tvingande ansvar.

Till dröjsmål inom transporträtten brukar för övrigt räknas inte bara dröjsmål med själva befordringen utan även dröjsmål på avsändningsorten (godset kom aldrig med den avsedda transportlägenheten) och dröjsmål på bestämmelseorten (exempelvis försenad lossning eller utlämning). (Jfr *Grönfors*, Tidsfaktorn vid transportavtal, 1974, s 123–125.) Inte minst vid luftbefordran, där snabbheten med själva befordringen är unik jämfört med övriga transportmedel, har konstaterats att försening föreligger så snart godset ej kan utlämnas på bestämmelseorten inom transportfristen, även om godset kanske av misstag ligger kvar på avsändningsorten och någon luftbefordran aldrig skett. (A a s 93–96.) I somliga konventioner används också uttrycket *delay in delivery* i stället för bara *delay*, uppenbarligen för att understryka samma förhållande. (Se Hamburgreglerna art 5:2 och Genèvekonventionen om multimodala transporter art 16:2.)

Dröjsmål uppkommer när *transporttiden överskrider transportfristen*. Hur denna beräknas beskrivs i Sjölagskommentaren Godsbefordran 118 § under 14. Härav framgår, att även omständigheter i det konkreta fallet tas med vid bedömningen. Om fartygets resa fördröjs av en omfattande storm, som skulle ha fördröjt även annat liknande fartyg i motsvarande läge, förlängs alltså transportfristen i motsvarande mån. Bara väsentliga överskridanden konstituerar normalt ett rättsligt relevant dröjsmål. Tider angivna i tidtabellen anger vad sjötransportören äsyftar tidsmässigt men innebär inga preciserade utfästelser.

För att skapa en uppfattning om hur det nu beskrivna dröjsmålsansvaret fungerar i praktiken både vad beträffar passagerare (ovan 188 §

under 16) och resgods gjordes en utredning – i samband med arbetet med en ny järnvägslagstiftning – hos Sveriges Redareförening. (SOU 1980:37 s 204. Jfr ovan *Inledning* under 12.) Efter hörande av de medlemsrederier som bedriver passagerartrafik meddelade redareföreningen, att det övervägande flertalet av dessa rederier dittills inte hade ställts inför några ersättningskrav av angivet slag. Ersättning för dröjsmål vid sjöbefordran hade utgått bara i enstaka fall.

De praktiska typer av skador, som en passagerare kan utsättas för genom försening, är främst två. Den ena är då resande, därför att resan drar ut på tiden, åsamkas ökade kostnader innan han nått sitt resmål; han måste tex inta en extra måltid, meddela försening per telefon eller anlita taxi för att nå en anslutningsförbindelse. Till den andra skadetyper kan hänföras fall i vilka den resande inte åsamkas ökade utgifter men väl förlorar inkomster eller andra ekonomiska värden. Exempel härpå är att den resande till följd av att han når bestämmelseorten för sent inte kan inställa sig på sin arbetsplats och därför går miste om lön, eller att resenären inte kan infinna sig till avgången för en anslutningsresa, för vilken han betalat en avgift som ej kan restitueras. (SOU 1980:36 s 195 och Konsumentskydd vid sällskapsresor, 1985, NEK Nordisk Embetsmannskomite för konsumentspørsmål rapport 1985:4, s 208 ff.)

Trots den generella utformningen av regeln om ansvaret för dröjsmålsskador, kommer de att i praktisk hantering vanligen täcka bara vissa klart avgränsade skadetyper, såsom övernattningskostnader och andra fördyringar på grund av dröjsmål. En utförlig undersökning av hithörande frågor erbjuder den för ämnet grundläggande avhandlingen av *Sisula-Tulokas*. Till denna görs här en allmän hänvisning. Ett exempel på snabb handläggning ger grundstötningen utanför Åland av *Wellamo* i juli 1986, då 1 600 passagerare sattes i land, befordrades vidare, fick övernattningsrum i avvaktan på senare lossning av sina bilar etc. Åtskilliga problem klaras upp bättre omedelbart av en vältrimmad personal och goda marknadsförare än av jurister i efterhand.

7. *Skadevärderingen*. Beträffande denna anförde DepCh bl a: "När det gäller skadevärdering får man räkna med tillämpning av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Jag är till skillnad från kommittén inte benägen att anvisa analogisk tillämpning av de för lastskada gällande skadevärderingsreglerna." (Prop 1973:137 s 99 nederst.)

8. *Särskild regel om ansvaret för dyrbarheter*. Det är vanligt inom transporträtten, att ansvaret för befordrade dyrbarheter är särskilt

reglerat. Vid godsbefordran enligt reglerna i 5 kap SjöL gäller, att de för vanligt gods avpassade reglerna om begränsat ansvar tillämpas och att sjötransportören inte har skäl att behandla godset på särskilt sätt, så länge som godset inte av avsändaren har angivits som dyrbarheter med sikte på just sjötransportörens ansvar (inte bara för tulländamål, *for customs purposes only*, eller liknande). (Se Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 93 § under 7.) Eftersom detta stadgande är dispositivt, utnyttjas vanligen avtalsfriheten till att i befordringsvillkoren uppta en särskild reglering av ansvaret för dyrbarheter.

Här *undantas dyrbarheter helt* från det tvingande ansvarsområdet för sjötransportören. Han blir *ansvarig* med det sedvanliga presumtionsansvaret *endast om han tagit emot egendomen för säker förvaring*. Häri ligger naturligtvis ett åtagande *for the agreed purpose of safekeeping* som det heter i Atenkonventionen art 5. (Jfr DepCh i prop 1982/83:159 s 92.) Typfallet är, att en kryssningspassagerare vid resans början överlämnar smycken till chefsstewarden för förvaring i fartygets kassaskåp. (Jfr SOU 1971:90 s 122.) Sjötransportören blir då ansvarig, om smyckena skulle försvinna på grund av stöld eller av någon annan orsak. När passageraren inför en festlig *captain's dinner* kvitterar ut smyckena för att bära dem vid tillfället, upphör sjötransportörens ansvar – smyckena utgör inte ens handresgods utan faller helt utanför det tvingande ansvaret. När smyckena återlämnas för förvaring i kassaskåpet, påbörjas en ny ansvarsperiod.

Som *exempel på dyrbarheter* anges inte bara pengar och värdepapper utan även konstföremål. Detta är ingen saklig skillnad mot stadgandet i 93 § SjöL. Även om konstföremål där inte nämns uttryckligen, faller de traditionellt innanför ramen för det något oskarpa begreppet dyrbarheter, jfr det på sin tid mycket omtalade järnvägs målet om *Dardeltavlorna* NJA 1951 s 656 SHD. Exemplet är inte uttömmande. Ett särskilt dyrbart pälsverk eller en sändning med pälsvaror kan tänkas behandlat som en dyrbarhet (jfr *Postpaketet med silverrävsskinnen* NJA 1949 s 289 SHD) liksom ett kostbart "smyckeur", medan en vanlig armbandsklocka hör till kategorin handresgods, behandlat ovan vid 171 § under 7. (Jfr norsk Ot prop nr 28, 1972–73, s 23.)

9. *Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån.* Detaljerna i gränsdragningar kring området för det tvingande ansvaret framgår av en jämförelse med 200 och 201 §§.

190 §

Om vållande på passagerarens sida medverkat till skada, som avses i 188 eller 189 §, gäller 6 kap 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Förarbeten: SOU 1973:53 (Skadestånd 5); Prop 1975:12 och NJA II 1975 s 553 ff.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 44; Prop 1973:137 s 140 och NJA II 1975 s 339; SOU 1971:83 (Skadestånd 3).

Litteratur: Bengtsson, Om jämkning av skadestånd (1982) och i SvJT 1985 s 670–672; Hellner, Skadeståndsrätt (4 uppl 1985) s 182–200; Nial, Svensk associationsrätt i huvuddrag (3 uppl 1985) s 318; Sjölin, Om bortfraktarens aktsamhetskrav vid passagerarskador, TSA 1977 s 103 ff, på s 111.

1. *Jämkning vid medvållande på passagerarens sida.* Paragrafen hänvisar till skadeståndslagens reglering av medvållandets rättsliga betydelse. Skadeståndslagens allmänna regler i ämnet blir därmed tillämpliga även vid passagerarbefordran till sjöss.

2. *Äldre rätt.* Den allmänna medverkansregeln, sådan denna före skadeståndslagen kom till uttryck i 6 kap 1 § 2 p strafflagen 1864, tillämpades även i hithörande skadefall. Regeln innebar en jämkning vid medvållande på grund av en skälighetsbedömning. (En utförlig behandling av denna regel och rättsliga problem i samband därmed återfinns i Grönfors, Skadelidandes medverkan, 1954.) En motsvarande regel om jämkning efter skälighet intogs i skadeståndslagen (1972:207). Vid 1973 års sjölagsändringar, där passageraransvaret baserades på Tokyoutkastet med en likartad regel upptagen i art 6, blev det därför naturligt att införa en hänvisning till den nya skadeståndslagens jämningsregel (då upptagen i lagens 5 kap 5 §). En konsekvens av detta är, att den genomgripande ändringen i medvållanderegeln vid personskada 1975 blev tillämplig även vid passageraransvar.

3. *Tillkomst.* I samband med den genomgripande reformen av personskadereglerna ändrades medvållanderegeln på så sätt, att domstolarnas jämningsmöjlighet av humanitära skäl inskränktes till att omfatta fall av uppsåt eller grov vårdslöshet. En skadelidande skulle inte längre

behöva finna sig i att inte få personskador fullt ersatta för den händelse bara vanlig culpa låg honom till last. Beträffande saksador i samband med personskador bibehölls däremot den traditionella jämkningen efter skälighet redan vid vanlig culpa. Regeln infördes i 6 kap skadeståndslagen. Hänvisningen i denna sjölagsparagraf ändrades följaktligen, vilket skedde genom en särskild lag (1975:405).

4. *Vid personskada får jämkning ske bara om passageraren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan.* Vid färjtrafik mellan Sverige och annat nordiskt land uppkommer en ojämnhet i bedömningen, för den händelse ett skadefall kommer till bedömning av domstol i annat nordiskt land än Sverige. Våra grannländer följer nämligen alltså den traditionella regeln om jämkning efter skälighet redan vid vanligt medvållande, en omständighet som i vissa lägen öppnar möjligheter till sk forum shopping. (Denna företeelse behandlar *Martinson & Rhedin*, Kvarstad & jurisdiktion, Marius nr 107, 1985.)

Regelns innebörd belyser *Bengtsson* utförligt i sin omfattande monografi och *Hellner* översiktligt i sin lärobok. Till dessa båda arbeten kan här en allmän hänvisning göras.

5. *Vid resgodsskada gäller den traditionella regeln om jämkning efter skälighet, om passageraren genom eget vållande medverkat till skadan.* Innebörden av denna princip kräver ingen särskild kommentar.

6. *Utgångspunkten för jämkningen är det obegränsade skadeståndsbeloppet, som den skadelidande i princip kan kräva.* Det är alltså inte fråga om att "börja nedräkningen" med det högsta begränsningsbeloppet. En "jämkning till hälften" kan därför innebära en summa, som i det enskilda fallet visar sig rymmas oavkortad inom ramen för det tillämpliga begränsningsbeloppet.

7. *Betydelsen av föreskrifter och instruktioner vid bedömningen av (grovt) medvållande från passagerarens sida.* Det har i ett tidigare sammanhang (ovan 188 § under 10) framhållits, att sjötransportören skall anpassa passagerarmiljön på ett sådant sätt att personer normalt inte kommer till skada – ungefär som en hotellägare eller en butiksägare till lands. Det är ganska höga krav som ställs på utformningen av passagerarutrymmena. Samtidigt är det klart, att passageraren själv måste använda normal aktsamhet i en miljö som han känner till hur man normalt rör sig i, exempelvis en hotell- och restaurangmiljö av vanligt

slag. Det duger inte att skylla allt på bristfälliga anordningar.

Men ett fartyg rymmer stora delar, som inte är tänkta för passagerarna att röra sig fritt inom. På en dörr med nedgång till maskinrummet står vanligen med stora bokstäver "Tillträde förbjudet", "Endast för personalen" eller något liknande. Den passagerare, som oavsett denna föreskrift klättrar ned för lejdaren till maskinrummet och därvid halkar på en oljefläck och bryter benet, har onekligen sig själv att skylla. Han är inte van att röra sig i den för vanliga människor riskabla miljö som ett fartygs maskinrum utgör. En sådan skada bör normalt anses vara självförvållad ("jämkning till noll"), en nära nog uppsåtligen framkallad skada på sig själv. Föreskriften avser ju direkt att förebygga just skador av den typ som här uppstod. (Jfr avgörandet NJA 1933 s 701 om tågpassageraren som saknade giltig anledning att beträda en oskyddad vagnplattform och därför ansågs genom oförsiktighet ensam ha vållat olyckan.)

Men det finns åtskilliga andra typer av föreskrifter och instruktioner, som saknar betydelse för den skada som just uppkom. Underlåtenhet att följa en sådan föreskrift har inte rimligen samma betydelse vid bedömningen av medvållandet. Om en passagerare från andra klass går upp på första klass däck ("Endast för första klass") och sätter sig i en däckstol, som är otillräckligt säkrad eller felaktig i något avseende, saknar det för skadans uppkomst varje betydelse att passageraren i fråga överträdde förbudet. (Jfr *Norris, The law of maritime personal injuries* 1, 3 ed 1975, s 66–67 med citat från en dom av *Learned Hand J.*)

Avvägningar som dessa måste alltid göras vid tillämpning av jämningsbestämmelserna.

8. *Bestämmelsen är tvingande* till passagerarens förmån. Som framgår av uppräknigen i 200 § SjöL, utgör bestämmelsen en del av det stadgade tvingande ansvaret för sjötransportören i fråga om passagerarskador. En avtalad längre gående jämningsmöjlighet, tex för varje medvållande, eller ett totalt bortfall av allt ansvar vid skadelidandes medvållande (såsom den äldre medverkansregeln enligt engelsk *common law*) blir alltså utan rättslig verkan.

191 §

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 det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller uppkommit till följd av fel i fartyget.

Förarbeten: SOU 1971:90 s 44; Prop 1973:137 s 141 och NJA II 1975 s 339–340; SOU 1981:8 s 122–123; Prop 1982/83:159 s 92 och NJA II 1983 s 273–275.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 551–552.

Litteratur: se ovan under 188 §.

1. *Presumtionsansvarets gränser i förhållande till vållandeansvaret – nyanseringen av bevisbördan.* Ansvar vid passagerarbefordran har förut karakteriserats som i princip ett presumtionsansvar (ansvar för sjötransportörens eget och hans folks vållande med omvänd bevisbördan eller *ma o exculpationsskyldighet*). Men det har också framhållits, att passageraren genom sitt eget uppträdande (”självbestämning”, ovan *Inledning* under 2–3) kan påverka sin egen skadesituation, vilket skiljer honom från ”det osjäligen godset”. Genom sitt agerande kan han alltså i princip ingripa i fråga om personskador som hotar honom. Likaledes har han i princip vårdan om handresgodset (jfr ovan vid 189 § under 4), under det att sjötransportören helt har vårdan om annat resgods. Gränsdragningen kan bli en smula komplicerad, ty i vissa lägen kan passageraren inte ingripa trots att han i princip har vårdan. Denna paragraf drar upp gränslinjen mera i detalj och har därför stor betydelse för förståelsen av passageraransvarets utformning.

2. *Äldre rätt.* Sambandet mellan vårdplikten och vårdansvaret, som går som en röd tråd genom ansvarets historia under några tusen år, fasthölls, något som framgår av vad som sagts tidigare (ovan *Inledning* under 2–3). När passageraren hade bevisbördan, ansågs anspråken inte kunna ställas särskilt högt på honom, därför att sjötransportören vanligen befann sig närmare möjligheten att skaffa fram bevis. Här har gränsdragningen utförts mera i detalj, vilket är ett resultat av 1973 och 1983 års sjölagsändringar.

3. *Utgångspunkten enligt allmänna bevisregler är, här som annars, att den skadelidande har att visa dels att skada uppkommit för honom, dels*

att den uppkommit inom sjötransportörens arbetsområde. Detta gäller över huvud för all skadeståndsrätt. Beträffande *skadan* gäller, att det ibland inte kan ställas verkligt höga krav på den skadelidandes bevisning. I situationer, där det inte är möjligt att prestera en klagörande utredning av varje enskild skada, försöker domstolarna nå ett både sakligt mera rättvisande och affärsekonomiskt riktigare resultat genom att grunda sitt avgörande på allmänna sannolikhetsöverbäganden och skälighetsbedömningar utan att ställa krav på full bevisning (jfr de skadeståndsrättsliga avgörandena NJA 1977 s 176, 1981 s 622 och 1982 s 421). I fråga om skadans uppkomst inom *sjötransportörens arbetsområde* har regeln om den skadelidandes bevisskyldighet upprätthållits ganska strängt; bara i undantagsfall har en motsatt regel tillämpats (se *Perssons lådor* NJA 1962 s 770, ett fall där risk för sammanblandning av olika kollin förelegat).

4. *Anonym culpa*. Av dessa allmänna principer för bevisbördans placering följer, att det åligger passageraren att visa inte bara att skadan har uppkommit under resan utan även att det finns ett samband mellan denna skada och den händelse som orsakat skadan. Passageraren behöver däremot *inte visa vem* som företagit den skadeorsakande handlingen eller ansvarsbringande underlåtenheten (*anonym culpa*). Man utgår från presumtionen att skadan vållats av *någon* som bortfraktaren enligt sitt principalansvar ansvarar för, jfr 233 § SjöL. (Jfr Sjölagskommentaren Redaransvar vid 233 § under 15 och *Grönfors* i AfS Bd 12 s 353–355.) Det står givetvis bortfraktaren fritt att försöka föra motbevisning, men en sådan är ofta svår att förebringa. (Jfr *Wetterstein* i FJFT 1980 s 342.)

5. *Resgoods som tagits om hand av sjötransportören*. Vårdsituationen är här alldeles lika och överensstämmer helt med den som gäller för de kommersiella transporterna av gods enligt 5 kap SjöL. Presumtionsansvaret är därför den givna lösningen vid alla *sakskador*. Även vid *dröjsmålsskador* är det sjötransportörens sak att exculpera sig – en passagerare saknar normalt den insyn i fartygets drift och förutsättningar härför som krävs för att kunna påvisa vad som har orsakat ett dröjsmål.

6. *Personer och handresgoods*. I hithörande fall är vårdsituationen mera komplicerad, därför att passageraren *i viss omfattning* har vården och ansvaret för sig själv liksom för vården för sitt handresgoods. I sådana fall

har bara det vanliga *vållandeansvaret* med rättvänd bevisbörda ansetts vara motiverat. Men vid stora och utifrån kommande skadeorsaker kan passagerarna inte längre anses ha praktisk möjlighet att utöva någon vård eller någon skadeförebyggande verksamhet (jfr redan ovan nämnda *Inledning* under 2). Det grundläggande *presumtionsansvaret* för sjötransportören blir då motiverat med full styrka. Som sådana fall räknar lagtexten upp att *skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller uppkommit till följd av fel i fartyget*.

Slutorden är ett tillägg som gjordes vid 1983 års sjölagsändringar. De innebär, att området för sjötransportörens presumtionsansvar vid personskada och förlust av eller skada på handresgods utökats till att gälla även vid fel i fartyget. (Prop 1982/83:159 s 157.) Efter diskussion under förarbetet fastslogs, att ett *orsakssamband* mellan skadan och någon av de uppräknade händelserna måste föreligga för att bestämmelsen skall tillämpas. ”Som fel i fartyget kan t ex anses sådana brister som att det saknas ledstång eller halkskydd. Vid stöld av handresgods som har förvarats i en passagerarhytt bör bristande låsanordningar till hytten anses som fel i fartyget.” (A prop s 92.) Ett passagerarfartyg skall i denna mening vara ”passagerarvärdigt”, liksom ett lastfartyg skall vara ”lastvärdigt”. För passagerarfartygens del avspeglas detta inte i sjövärdighetsbestämmelsen i 175 § SjöL annat än i uttrycket, att passageraren skall ”befordras tryggt”, vilket kanske kan täcka kravet på en lämplig utformning av passagerarutrymmena, m a o ”passagerarvärdigheten”. Beträffande lastvärdigheten är den däremot klart uttalad i 76 § SjöL genom kravet, att lastrummen skall vara i gott skick för att motta, befordra och bevara godset.

På detta sätt har bevisbördan nyanserats allt efter situationens grundläggande karaktär i vårdhänseende. Den allmänt bevisrättsliga utgångspunkten om den skadelidandes skyldighet att bevisa att han över huvud lidit någon skada och att denna uppkommit inom sjötransportörens arbetsområde (ovan 3) gäller alltså. Motiven tillägger därför också: ”Det följer av allmänna principer för bevisbördans placering att det åligger passageraren inte bara att visa att skadan har uppkommit under befordringen utan också att det har förelegat ett fel i fartyget och ett samband mellan skadan och detta fel.” (A st.)

Med undantag för fel i fartyg kan de uppräknade situationerna sammanfattas under det låt vara oskarpa men ändå rättvisande uttrycket *egentliga sjöolyckor*, detta för att skilja fallen från den vidsträcktare innebörden av begreppet sjöolycka enligt sjömanslagen 79 § (arbete

som står i så nära samband med fartygets framdrivande att de omfattas av begreppet sjöolycka), se *Stora NJA* 1962 s 654 SHD och därtill kommentaren av *Grönfors* i *SvJT* 1967 s 596.

Av de använda uttrycken för att exemplifiera egentliga sjöolyckor kan förståelsen av termerna *sammanstötning* och *strandning* orsaka vissa svårigheter. Sammanstötning brukar inom kollisionsrätten förbehållas situationer, där flera fartyg är inblandade, låt vara att något krav på fysisk kontakt dem emellan inte upprätthålls. (Jfr *Grönfors* i *AfS* Bd 12 s 349–350.) Termen strandning (Atenkonventionen art 3:3 talar om *stranding*) begagnas vanligen i fall där det är fråga om mer än blotta grundstötningen, nämligen en *grundkänning av längre varaktighet*. Fartyget skall alltså ha "fastnat på grundet" och måste lossgöras därifrån. (Jfr *SOU* 1961:33 s 25.) Lämnar uppräkningsfallet därför en lucka för det fall att ett fartyg kraftigt stöter mot kaj och därvid skadar passagerare? Frågan bör lämpligen besvaras nekande med en hänvisning till att *tolkningen av begreppet strandning i detta sammanhang måste ske med hänsyn till ändamålet att lägga bevisbördan på sjötransportören i sådana situationer, där han befinner sig närmast nödvändiga bevisdata beträffande fartygets navigering*. Vad som exempelvis avses med strandningsfall i försäkringsrätten kan inte vara avgörande för tolkningen här. Exempel på hithörande skadesituationer har givits och diskuterats tidigare i anslutning till ansvarsstadgandet om personskador. (Se ovan 188 § under 10.)

7. *Bestämmelsen är tvingande till passagerarnas förmån*. Som framgår av uppräkningsfallet i 200 § *SjöL* är denna bestämmelse en del av det tvingande ansvar till förmån för passagerare som lagstiftningen numera har infört.

192 §

Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 2 000 SDR för varje passagerare.

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

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 tagit emot för säker förvaring;

3. 8 000 SDR för varje fordon; och

4. 2 000 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

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

Vad som förstås med SDR anges i 369 §.

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 123–124; Prop 1982/83:159 s 92–94 och NJA II 1983 s 175–177.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 550–556; SOU 1971:90 s 47–48 och 57; Prop 1973:137 s 102–105, 141–142, och NJA II 1975 s 341–344.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 120 §; Sjölagskommentaren Redaransvar vid 238 §; *Larssen*, Fergeansvar (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet, Bergen) s 27–35; *Lødrup*, Luftrett II:2 (stencil 1975, Institutt for privatrett nr 25, Oslo universitet) s 302–334; *Sisula-Tulokas*, Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985) s 202 ff.

1. *Den summamässiga ansvarsbegränsningen.* När det gäller såväl godsskador som passagerarskador är det ett genomgående drag för det transporträttsliga ansvaret, att detta är summamässigt begränsat till vissa belopp. Denna anordning motiveras av att ansvaret därigenom blir lättare försäkringsbart utan att dyrbara tilläggspremier för eventuellt överskjutande skador måste betalas. Inom sjörätten tillkommer dessutom, som en yttersta ram för transportörens skadeståndsansvar, den s k globalbegränsningen, som behandlas i 10 kap SjöL. (Därom närmare i Sjölagskommentaren Redaransvar.)

De här upptagna reglerna om transportörens summamässiga ansvarsbegränsning bygger på Atenkonventionen. Men de däri angivna beloppen ansågs vara otillräckliga för våra förhållanden, och just på grund härav önskade Sverige i likhet med de övriga nordiska länderna inte ansluta sig till konventionen. (Jfr ovan *Inledning* under 9.) Konventionen har därför begagnats enbart som modellag och förebild för själva

uppbyggnaden i stort, medan de särskilda beloppsgränserna är resultatet av nordiska överväganden.

Lagtexten skiljer mellan olika typer av skada, dels personskada och sakskada, dels sakskada och dröjsmålsskada.

Första stycket reglerar den summamässiga ansvarsbegränsningen vid personskador och vid skada genom passagerares försening.

Andra stycket jämställer sakskador och dröjsmålsskador i fråga om handresgods, dyrbarheter, fordon och annat resgods.

Tredje stycket slår fast att beloppen gäller enbart för varje resa och att de inte omfattar ränta och rättegångskostnader, utgifter som alltså ersätts utöver de angivna begränsningssummorna.

Fjärde stycket ger en hänvisning till bestämningen av räkneenheten SDR, som är begränsningsenhet.

Femte stycket slutligen erinrar om att sjötransportören får åta sig ansvar till högre belopp än enligt begränsningsbeloppen, om han så skulle önska, vilket är den vanliga utformningen av tvingande ansvar inom transporträtten (jfr nedan under 13). Beloppen är alltså ensidigt tvingande till transportörens nackdel men de kan av honom avtalas bort och ersättas av högre belopp till transportkundens fördel.

2. *Äldre rätt.* Vid 1936 års sjölagsändringar infördes i inrikes fart ett tvingande minimiansvar för transportören på 20 000 kr. En tillämpning av denna ansvarsbegränsning förutsatte enligt 171 § SjöL att transportören gjorde särskilt förbehåll härom. Friskrivning var det i praktiken normala, även utöver vad som var tillåtet. Reglerna om resgods och handresgods följde i begränsningshänseende reglerna om godsbefordran i 122 § SjöL (172 och 173 §§) och förutsatte inte särskild friskrivning.

Dessa "primitiva" begränsningsregler avlöstes vid 1973 års sjölagsändringar av det första "moderna" begränsningssystemet vid passagerartransporter i 192 § ff.

3. *Tillkomst.* Först vid 1983 års sjölagsändringar tillmättes frågan om ansvarsbeloppens storlek en sådan betydelse, att den blev huvudargumentet för att Sverige inte skulle ansluta sig till konventionen utan bara använda denna som modellag. Begränsningssystemet är vidare det hittills mest detaljerade.

4. *Skadevärdering föregår alltid den summamässiga ansvarsbegränsningen.* Innan man summamässigt begränsar ett ansvar, måste man först fastställa det belopp som skall begränsas. Detta sker genom att skadans

omfattning värderas enligt allmänna skadeståndsregler, inte några sjörättsliga särregler. (Jfr ovan vid 189 § under 7.) Detta gäller i fråga om *sakskador på resgoods, fordon och handresgoods*.

Ett exempel på vilka problem som möter vid skadevärderingar i hithörande fall erbjuder *Stena Germanica* ND 1974 s 352 Oslo. En äldre rostskadad bil blev påkörd ombord på färjan av en gaffeltruck som tillhörde rederiet. Rederiet medgav ansvar men parterna kunde inte enas om ersättningens storlek. Bilen värderades av en fristående värderare men ansågs inte värd att repareras. En ny TV-apparat, som låg i bilens bagagerum, skadades och blev senare stulen. Domstolen fann det sannolikt att apparaten inte kunde repareras och utdömde köpesumman. Bilens rostiga skick gjorde att en reparation – om den hade genomförts – hade krävt mer än en vecka och domstolen inskränkte därför ersättningen för avsaknad av bil (s k stilleståndsansättning) till sex dagar. Avgörandet illustrerar hur många svårigheter det i ett konkret fall kan uppkomma, när det gäller att fastställa ersättningssummans omfattning.

Personskador värderas enligt de regler som anges vara allmänt gällande för sådana enligt skadeståndslagen (1972:207). (Se litteraturhänvisningarna vid 198 §.)

5. *Ansvarsbegränsningens ändamål*. Det främsta syftet med ansvarsbegränsningen brukar anges som ett underlättande av riskens försäkring till en rimlig premie. Ibland anförs också en önskan om standardisering eller schablonisering av ersättningssummorna till en nivå, som uppfattas vara rimlig för den genomsnittliga resenären. Den som har individuella och mera kostsamma intressen att skydda får då teckna en tilläggsförsäkring för vad som överstiger begränsningssummorna. Transportören är alltid en mellanman, som bara skall behöva räkna med normalkundens ersättningsbehov, inte vad som går därutöver – exempelvis att passageraren blir fördröjd och därför inte kan underteckna ett kommersiellt avtal som skulle ha blivit mycket vinstbringande för honom. Ett argument som ibland anförts har varit att man med normalersättningar undviker tvister om skadeståndsberäkningen, ett argument som förutsätter att begränsningsbeloppet ligger klart under den faktiska förlusten. Gemensamt för alla argument av nämnda slag är, att sjötransportören i förhållande till sin motpart passageraren deltar med en till själva transporttjänsten begränsad insats utan att ha eller ens kunna skaffa sig närmare kännedom om passagerarens individuella motiv för att vilja bli befördrad och liknande bakomvarande förhållanden. Varje passagerare

blir från transportörens med nödvändighet ytliga synpunkt betraktad som en "normalpassagerare". Endast på så sätt anses ett rimligt försäkringsskydd kunna byggas upp för hela passagerarkollektivet.

6. *Begränsningssystemet: begränsningsbelopp, självrisk och globalbegränsning.* Systemet med begränsningsbelopp verkar inte isolerat utan samverkar med två andra begränsningsmetoder, nämligen dels en särskild självrisk enligt 193 § (kommenteras nedan) och dels den totala ram för begränsning av en rad olika skadeståndskrav som sjötransportören åtnjuter enligt reglerna om globalbegränsning i 10 kap SjöL (kommenteras i Sjölagskommentaren Redaransvar). Däremot återfiner man inte den princip om normalersättning som gäller godsansvaret enligt 120 § SjöL (kommenterad i Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 120 § under 4). Ty en sådan princip är naturligtvis inte särskilt lämplig när det gäller människor.

7. *Räkneenheten är Special Drawing Rights (SDR).* Liksom i de modernaste konventionerna på transporträttens område anges värdet i särskilda dragningsrätter, Special Drawing Rights (SDR). Vad denna räkneenhet är förklaras i Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 120 § under 9 och Sjölagskommentaren Redaransvar vid 238 § under 2 och 10.

I 369 § SjöL, vartill denna paragraf hänvisar, sägs: "Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR)."

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

Värdet av 1 SDR uppgick den 5 juni 1987 till 8,15189 kronor. Internationella valutafondens noteringar och värdet i förhållande till den svenska kronan förtecknas i börsrapporterna under rubriken valutakurser. Värdefluktuationer kan därför lätt följas med hjälp av de stora tidningarnas börssidor.

8. *Begränsningsbeloppen gäller för varje resa.* Enligt sjölagsändringarna 1973 gällde begränsningarna för varje skadebringande händelse. Sjölagsändringarna 1983 innebar den förändringen, att begränsningsbeloppen skall gälla för varje resa. Resebegreppet har i vissa sjörättsliga sammanhang visat sig kunna innebära vissa svårigheter vid tillämpning-

en på konkreta fall. (Se därom särskilt *Brækhus* i *Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge*, 1956, s 22 ff, omtryckt i *Juridiske arbeider fra sjø og land*, 1968, s 395 ff, och *Sandström*, *Befälhavareavtal och sjöpanträtt*, 1969, s 255 ff.) Någon definition av begreppet resa ger inte passagerarkapitlet, och lika litet ger förarbetena anvisning på hur man i hithörande sammanhang skall uppfatta resebegreppet. Det rättspolitiska ändamålet med begränsningssummorna, nämligen att ge ett för våra förhållanden acceptabelt minimiskydd för passagerare, leder närmast till att tolka resebegreppet så snävt som möjligt. Varje led i fartygets resa får då betraktas som en resa. Om en passagerare skadas på såväl framresan som återresan, i och för sig två skilda skadetillfällen, skall framresan behandlas som en resa och återresan som en resa. Vardera skadetillfället blir då täckt av var sitt fulla begränsningsbelopp.

Detta resultat överensstämmer med hur man ser på motsvarande problem inom lufrätten. (Jfr *Lødrup* s 310.)

9. *Begränsningsbeloppen avser inte ränta och rättegångskostnader.* Vid utarbetandet av internationella konventioner på transporträttens område har summamässiga ansvarsgränser visat sig bjuda på en särskild svårighet med avseende på amerikanska advokaters debiteringspraxis att låta sitt arvode utgå med viss procent (tex 30–40 %) av tvisteföremålets värde. Detta är ett skäl till att de yrkade skadeståndsbeloppen skjuter i höjden på ett sätt som saknar motsvarighet i vårt land. För att hålla begränsningssummorna på de nivåer som motsvarar själva skadan, uppskattad med våra värderingsmetoder, föreskrivs därför att rättegångskostnader faller helt utanför begränsningssummorna. På motsvarande sätt räknas räntan falla helt utanför begränsningsbeloppet.

10. *Personskador.* Angivna 100 000 SDR motsvarade vid lagstiftningstillfället ca 790 000 kronor och valdes därför att just detta belopp föreskrevs i vad som brukar kallas protokollet Montreal nr 4 från 1975, ett ändringsprotokoll till Warszawakonventionen 1929. Protokollet infördes i svensk rätt genom ändring av 9 kap LFL. "Det är givetvis angeläget att möjligheterna för skadelidande att få ersättning, särskilt för personskador, är ungefär lika goda oavsett om skadorna uppstår i samband med lufttransport eller sjöfart. Detta är enligt min mening ett tungt vägande skäl för det begränsningsbelopp för personskador som utredningen har föreslagit." (DepCh anslöt sig med dessa ord till utredningens förslag, se prop 1982/83:159 s 85 nederst.)

I Atenkonventionen (art 7:1) har särskilt utsagts, att ansvarsgränsen

för personskada gäller även när ersättningen enligt domstolslandets lag utgår i form av periodiska utbetalningar. En motsvarande bestämmelse ingår i Warszawakonventionen art 22, som återfinns i 9 kap 22 § LFL. En likartad regel har upptagits här i 192 § 1 st 2 p. Även utan att detta sagts uttryckligen skulle troligen detsamma ändå antagits gälla. (SOU 1981:8 s 123.)

11. *Begränsningsbeloppens storlek vid försening av passagerare och vid resgodsskador.* Vid försening gäller för passagerare 2 000 SDR (vid lagstiftningstillfället motsvarande ca 16 000 kronor). Vid såväl skada och förlust som försening av resgods gäller som begränsningsbelopp för handresgods 1 300 SDR (ca 10 000 kronor) för varje passagerare, för annat resgods 2 000 SDR (ca 16 000 kronor) för varje passagerare och för dyrbarheter som passageraren lämnat i förvaring hos sjötransportören 5 000 SDR (ca 40 000 kronor) för varje passagerare. Dessa summor har valts utan annan motivering av DepCh än att de ansetts lämpliga, en väl återhållsam redovisning av bakomliggande överväganden. (Prop 1982/83:159 s 86 överst.)

Atenkonventionen (art 5) är oklar när det gäller frågan om begränsningsbeloppet för annat resgods än handresgods och fordon därutöver skall omfatta även dyrbarheter. Skulle detta vara fallet blir begränsningsbeloppet man väljer alldeles för litet. I den svenska lagstiftningen ansågs det därför vara bättre att konstruera två begränsningsbelopp, ett för resgods i allmänhet och ett för till sjötransportören till säker förvaring lämnade dyrbarheter. (A prop s 93.) Den passagerare, som medför särskilt dyrbara smycken på exempelvis en nöjeskryssning, bör ändå tillrådas att ta ut en tilläggsförsäkring eller en särskild smyckeförsäkring.

12. *Begränsningsbeloppet vid skada på fordon.* Desto mer målmedveten var diskussionen under förarbetena om storleken av detta belopp. Sjölagsutredningen ansåg att det föreslagna beloppet 8 000 SDR (ca 45 000 kronor vid lagstiftningstillfället) skulle täcka värdet på en något begagnad genomsnittspersonbil. Sjörättsföreningen i Göteborg anförde under remissbehandlingen, att summan borde höjas till en nivå som förslög till att helt täcka bilskadorna i normalfallet och vars realvärde till följd av den fortgående inflationen ändå snart skulle minska. Som gräns angavs 100 000 kronor. DepCh anslöt sig till sjölagsutredningens förslag om ett lägre belopp under följande motivering: "Enligt min uppfattning måste det begränsningsbelopp som utredningen har föreslagit, 8 000

SDR (fn ca 60 000 kronor), anses i huvudsak motsvara värdet på en något begagnad genomsnittlig personbil. De övriga nordiska länderna har inte funnit anledning att föreslå ett högre begränsningsbelopp för bilskador än det som resp kommitté har förordat. Mot bakgrund härav finner jag inte skäl att gå ifrån utredningens förslag på denna punkt.” (DepCh i prop 1982/83:159 s 86.)

Fordonsbeloppet omfattar inte handresgods som förvaras i eller på fordonet. (A prop s 93.) En annan ordning kunde inte anses rimlig, uttalade DepCh. (A st.)

13. *De angivna begränsningsbeloppen är alla ensidigt tvingande till passagerarens förmån.* Den tvingande karaktären framgår redan av uppräknningen av paragrafer i 200 §. Detta är den vanliga konstruktionen i transporträttslig lagstiftning om ansvar. Enda undantag utgör den europeiska biltransportkonventionen CMR och därpå byggda nationella lagstiftningar, som inte tillåter någon som helst avvikelse från angivna gränser, inte ens till transportkundens förmån (dubbelsidigt tvingande).

14. *Sjötransportören kan åta sig ansvar till högre belopp.* Ingenting hindrar sjötransportören från att höja beloppen. Detta sägs också uttryckligen i lagtexten. Som nödvändigt rekvisit för ett sådant högre ansvar gäller, att hans åtagande måste ske genom *uttrycklig överenskomst*. Härmed åsyftas enligt förarbetena att åtagandet skall ske *skriftligen*. ”Kravet på skriftlighet i den nu förslagna 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 d generellt har åtagit sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.” (A prop s 94.)

193 §

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

1. 150 SDR för varje fordon som skadas;
2. 20 SDR för annan resgodsskada; och
3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket skall ske innan fråga om begränsning av ansvaret enligt 192 § prövas.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 124–125; Prop 1982/83:159 s 93–94 och NJA II 1983 s 278 överst.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 48; Prop 1973:137 s 142 och NJA II 1975 s 344.

Litteratur: Larssen, Fergeansvar (1982, Juridiske skrifter 1, Det juridiske fakultet, Bergen) s 33–35; Sisula-Tulokas, Dröjsmålsskador vid passagerartransport (1985) s 203–206, 272, 347; Sjölin, Vad hade hänt om ”Winston Churchill” hade förlist utanför Vinga?, TSA 1979 s 152 ff.

1. *Självrisk.* Denna bestämmelse ger sjötransportören en rätt att avräkna vissa mindre belopp från skadans belopp. Detta innebär att passageraren bär viss självrisk eller, med en närmast försäkringsrättslig term, *franchise* (låt vara att denna sistnämnda term ofta anses betyda att en inträffad skada skall ersättas helt om den överstiger franchisen).

2. *Äldre rätt.* Före 1973 fanns över huvud ingen självrisk i reglerna om ansvar mot passagerare.

3. *Tillkomst.* Institutet dyker upp först i Tokyoutkastet (jfr 8:4 och 10:1) och upptogs därifrån i Atenkonventionen (8:4). På denna väg har det kommit att medtas först i 1973 års sjölagsändringar och sedan i 1983 års sjölagsändringar.

4. *Självriskregelns ändamål.* När termen självrisk används med avseende på försäkringsavtal, brukar institutet sägas ha två huvudsyften, nämligen ”antingen att uppmuntra försäkringshavaren till försiktighet, dvs att tillgodose preventionen mot skador, eller att bespara försäkringsgivaren besväret och kostnaden med reglering av småskador.” (Hellner, Försäkringsrätt, 2 uppl 1965, s 252.)

När konventionen och motsvarande bestämmelse i SjöL har infört institutet självrisk i ansvarssystemet, har därmed uppenbarligen inte åsyftats någon preventionsverkan, utan *ändamålet har helt varit att bespara sjötransportören besväret och kostnaderna för att reglera de minsta skadeståndskraven.* Detta får i sin tur en positiv inverkan på premienivån för sjötransportörens ansvarsförsäkring, en kostnad som i

och för sig är avsedd att "bakas in" i passagerarens pris för transporten och därför i sista hand gagnar även passagerarna. Bagatellartade skador har ansetts vara mer eller mindre oundvikliga i passagerarfart, och det kan vara svårt att bevisa att sådana småskador verkligen uppstått under den tidsperiod som sjötransportörens tvingande ansvar omfattar.

5. *Kritik mot regeln om avdrag för självrisk.* Överförd på sjötransportörens ansvar för passagerare verkar avdraget för självrisk på ett inte alldeles lyckligt sätt.

Vad gäller *dröjsmålsskador* har kritiskt anförts, att avdraget för självrisken blir för den vanlige passageraren en överraskande ekonomisk påfrestning. (*Sisula-Tulokas* s 347.) Det är just de smärre dröjsmålsskadorna, i form av överraskande extra övernattningskostnader eller liknande, som ger upphov till för passageraren oförutsedda utgifter. Att själv försäkra denna del av eventuell skada leder för honom till alldeles för höga försäkringspremier, eftersom de många små och dåliga riskerna blir försäkringsmässigt dyra att försäkra separat. Alla små oförutsedda utgifter blir obehagliga överraskningar för passageraren – han har exempelvis inte tillräckliga kontanter kvar i landets valuta etc och vad han i första ögonblicket mest behöver hjälp med är "out of the pocket-expenses". (Jfr ovan *Inledning* under 12.)

Vad beträffar *sakskador* på bilar och annat resgods gäller, att även sådana avdrag kan träffa passageraren på ett överraskande sätt. Resgods försäkringen och bilkaskoförsäkringen bör vara samordnade på ett sätt som tar udden av denna effekt. Mot lagstiftningens utformning på denna punkt har åberopats preventionshänsyn, och bevishänsyn har underkänts som argument redan på den grund att regeln i 191 § 1 st SjöL (att det åligger den skadelidande att bevisa att skadan uppkommit under befordringen och vilken omfattning den har) nog verkar som "en effektiv utsileringsmekanisme fra de mindre funderte krav mot redet" (*Larssen* s 34).

6. *Sjötransportören har en obetingad rätt att göra avdrag för självriskbeloppen.* Atenkonventionen förutsätter att sjötransportören och passageraren träffar ett särskilt 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 befodringsavtalet.” (SOU 1981:8 s 124.)

Det är därför som sjötransportören har fått en obetingad rätt att göra avdrag för vissa självriskbelopp. Utredningens resonemang om det osäkra i att en avtalsklausul ingår som del i det individuella avtalet genom bara en hänvisning tycks i sin generella form avvika från numera allmänt antagna tankegångar om referensklausuler och möjligheten av en materiell prövning enligt 36 § AvtL. (Jfr *Grönfors*, *Avtalslagen*, 1984, s 40–41 och 187–188.)

7. Självriskbeloppens storlek. Självriskbeloppet för varje fordon som skadas är 150 SDR (vid lagstiftningstillfället ca 1 200 kronor), medan det för annan resgodsskada resp skada på grund av försening av passagerare eller resgodis är 20 SDR (vid lagstiftningstillfället ca 160 kronor).

Ibland kan det vara tvivelaktigt *vad som skall betraktas som ett enda fordon*, vars begränsningssumma skall bestämmas. Gäller det en passagerarbil med påkopplad husvagn, kan det försvaras att de båda fordonen räknas som ett fordon, i vart fall om frakten beräknas för helheten. Likaså när lastbil med påhängsvagn med avseende på frakten behandlas som en sammanlagd summa längdmeter. Samtidigt är det klart att även en fristående husvagn eller påhängsvagn utgör ett fordon i lagbestämmelsens mening. (Jfr *Larssen* s 32.) En fränkoppling av släpvagn från dragbilen enbart under själva sjötransporten bör däremot inte resultera i någon rätt till två begränsningssummor utan – för den händelse två begränsningssummor krävs – nekas i egenskap av en åtgärd som syftar till att kringgå regeln att begränsningssumman skall bestämmas särskilt för varje fordon.

Cykel måste räknas som annat resgodis. Skulle en cykel behandlas som fordon, skulle detta medföra att hela eller nästan hela värdet föll inom självrisken, 160 SDR (vid lagstiftningstillfället ca 1 200 kronor) och passageraren praktiskt taget skulle gå miste om hela ersättningen – ett resultat som naturligtvis inte är avsett och ej heller skulle kunna rättspolitiskt accepteras. (Jfr *Larssen* s 31.) Med *fordon* i denna bestämmelses mening avses därför i *huvudsak passagerarbilar och motorcyklar*, medan *lättare och mindre färdmedel, som cyklar och mopeder, får räknas som annat resgodis*.

8. Självriskbeloppet skall avräknas från skadan innan frågan om begränsning av ansvarsbeloppet prövas. Detta gällde även enligt 1973 års sjölagsändringar.

9. *Regeln är tvingande till sjötransportörens förmån.* Ingenting hindrar honom att avstå från självriskavdraget, vilket till resultatet är detsamma som att avtala om högre begränsningssummor än de av lagen angivna. Särskilt vid förseningsskador är det praktiska läget det, att just smärre oväntade utgifter för passageraren på grund av dröjsmål är svåra att möta. (Se närmare ovan under 5.) Flygbolagen har härvid i sina utarbetade rutiner visat hur man praktiskt och mänskligt kan hantera extra förseningskostnader och visar därmed upp ett mönster, där självriskavdraget helt saknar berättigande.

Att 193 § inte har undantagits i uppräknningen av lagrum i 200 § måste bero på att passagerarens självrisk inte är någon hans rättighet som inte får inskränkas. Formuleringen i 200 § träffar därmed inte 193 §.

10. *Allmänna passagerartransportvillkor.* I de svenska allmänna transportvillkoren vid transport av passagerare och resgods (nedan *bilaga 3*) har inte desto mindre friskrivning skett för självrisken så långt den tvingande lagstiftningen tillåter. Ingenting hindrar naturligtvis sjötransportören från att i en uppgörelse i efterhand ändå avstå från att göra gällande sin rätt att dra av självriskbeloppet.

194 §

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 uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 125; Prop 1982/83:159 s 95 och NJA II 1983 s 278–279.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 48; Prop 1973:137 s 142 och NJA II 1975 s 344–345.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 120 § under 10 och 122 § under 7; Sjölagskommentaren Redaransvar vid 237 § under 3.

1. *Ansvarsbegränsningens bortfall.* Här återspeglas den sedan gammalt hyllade allmänna obligationsrättsliga principen, att fördelen av ansvarsbegränsning inte kan ges åt en skadegörare som med uppsåt eller i

särskilt kvalificerade fall av vårdslöshet orsakat skadan. Motiveringen är ibland, att den motsatta ståndpunkten vore omoralisk eller i varje fall stridande mot vad som kan förtjäna rättsordningens stöd.

2. *Äldre rätt.* Haagreglerna (art 4:5 e) och Warszawakonventionen (art 25), reviderad lydelse genom Haagprotokollet 1955, innehåller motsvarande regel. Men passagerarregeln i SjöL saknade en regel om ansvarsbegränsningens bortfall fram till 1973 års sjölagsändringar.

3. *Tillkomst.* Efter modell av nämnda internationella konventioner överfördes en bestämmelse av motsvarande innehåll till passagerarreglerna. Tokyoutkastets bestämmelse (art 11) upptogs i 1973 års sjölagsändringar och den 1983 reviderade lydelsen är kalkerad på Atenkonventionen (art 13).

4. *Bestämmelsens ändamål.* Försäkringsvärlden är intresserad av att en summamässig ansvarsbegränsning görs så effektiv (*unbreakable*) som möjligt, så att inte oväntade extrarisker dyker upp, något som också i längden måste återspeglas i premiesättningen. I vissa länder åter betraktas det principiellt som omoraliskt och stridande mot skadeståndets funktion i samhället, att den som är skadegörare inte själv skall behöva ersätta hela den skada han orsakat. Man skall i varje fall som skadegörare *inte* i förväg skyddas mot eller kunna friskriva sig själv från vad som kan betecknas som *uppsåt eller grov vårdslöshet*.

5. *Formeln.* Beskrivningen av hithörande fall av kvalificerad medverkan genom grov vårdslöshet (lat *culpa lata*) har vållat svårigheter. Erfarenheterna av Warszawakonventionens formulering 1929 var, att domstolarna genom en utvidgande tolkning lätt sprängde begränsningen till det fåtal fall på gränsen till uppsåt (lat *dolus*), som konventionsskriparna avsåg att träffa. Detta skapade i sin tur excessrisk, som måste försäkras och som genom ovissheten angående omfattningen kom att driva försäkringspremierna i höjden. I syfte att komma tillrätta härmed utarbetades en ny och mera precis formel i Haagprotokollet 1955 (jfr prop 1960:34 s 84–85), och denna upptogs sedan i 9:24 LFL. Det är denna formel som närmast stått modell till bestämmelsen.

I LFL anges att bortfraktarens begränsningsrätt bortfaller, förutom vid uppsåtligt handlande, när skadan har orsakats ”med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig

aktsamhet och hänsyn". Häre vidtogs 1973 den redaktionella förenklingen, att detta beskrevs som "grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma." Någon saklig skillnad var inte åsyftad. (Prop 1973:137 s 142 nederst.)

Atenkonventionen art 13 införde tillägget "sådan" framför "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." (Prop 1982/83:159 s 95.)

Motsvarande tillägg gjordes inte i 5 kap SjöL om godsbefordran, därför att den till grund för denna senare bestämmelse liggande konventionstexten inte innehåller ordet "sådan". "Allmänna principer om adekvat kausalitet torde dock medföra att skillnaden mellan lagtexterna kommer att få endast ringa betydelse i den praktiska tillämpningen." (A st.)

"Uttrycket 'och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma' torde strängt taget vara överflödigt med hänsyn till den restriktivitet som iakttas i svensk rätt när det gäller att beteckna ett vårdslöst förfarande som grovt vårdslöst. Särskilt mot bakgrund av att Atenkonventionen enligt förslaget inte skall ratificeras kunde därför övervägas att slopa uttrycket i förevarande paragraf. Någon sådan ändring har dock inte gjorts. Det får nämligen anses vara ett starkt önskemål att de bestämmelser i sjölagen som behandlar denna fråga är såvitt möjligt enhetliga." (A st.)

Till belysning av tolkningen av begreppet grov vårdslöshet i svensk rätt kan hänvisas särskilt till *Hellner*, Försäkringsgivarens regressrätt (1953) s 57 ff och biltransportmålet NJA 1986 s 61 (särskilt de utförliga utläggningarna av Svea HovR).

6. *Bara sjötransportörens grova egenfel medför ansvarsbegränsningens bortfall.* De situationer som åsyftas sammanhålls av att det är *sjötransportören själv* som har handlat på det särskilt kvalificerade sättet, vad som med en engelsk term brukar kallas *privity-fallen*. Jfr *Tingvoll* ND 1979 s 29 Frostating (nedan under 7).

Motsvarande regler vid godsskador enligt 120 § SjöL tolkas så, att personkretsen görs snäv. Verkställande direktör och andra på högsta affärsledande nivå omfattas, t ex styrelsens ordförande och firmatecknare. Troligen omfattas även teknisk direktör och shipping manager, men därmed är gränsen troligen uppnådd. (Jfr om egenfel *Ole Lund*, Egenfel og globalbegränsning, AfS Bd 8 s 295 ff.)

7. *Egenfel av personer för vilka sjötransportören svarar medför likaledes ansvarbegränsningens bortfall.* Den personkrets för vars handlande sjötransportören svarar är betydligt mera vidsträckt än hans anställda, to m mycket vidsträckt. Den anges närmare i 233 § SjöL. (Kommenteras i Sjölagskommentaren Redaransvar.) Liksom vid godsansvaret enligt 122 § 3 st SjöL gäller vid passagerarskador enligt 197 § 2 st SjöL, att begränsning inte kan åberopas av den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Det nu sagda *förutsätter att talan förs direkt mot sjötransportörens "medhjälpare"* (fr *l'action direct*, eng *direct action*). Man kan inte stämma in enbart sjötransportören själv och hävda att hans rätt att begränsa sitt ansvar enligt 194 § har gått förlorad genom att medhjälparen orsakat skadan uppsåtligen eller grovt vårdslöst. Detta illustreras tydligt av rättsfallet *Tingvoll* ND 1979 s 29 Frostating, där lagmansrätten uttalar om ansvarbegränsningens bortfall i händelse av uppsåt eller grov oaktsamhet enligt 194 §: "At denne sistnevnte bestemmelse bare gjelder når slik skyld er utvist av bortfrakteren selv, og ikke når skylden alene kan tillegges det mannskap som rederen svarer for etter den generelle regel i § 233, synes klart komme til uttrykk i § 194, jfr uttrykket 'bortfrakteren selv'."

8. *Bestämmelsen är tvingande* till passagerarens förmån. Bestämmelsen om ansvarbegränsningens bortfallande är en byggsten i det tvingande ansvaret för sjötransportören. Denne kan alltså inte genom särskilt avtal minska sitt ansvar i fall som inte omfattar bara gränsområdet till uppsåtligt egenfel. Detta framgår också uttryckligen av uppräknningen i 200 §.

195 §

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 125; Prop 1982/83:159 s 95 och NJA II 1983 s 279; SOU 1971:90 s 51–52, 58; Prop 1973:137 s 143 och NJA II 1975 s 345.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 555 överst.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 122 § under 3–4.

1. *Ansvarsbegränsningen är oberoende av ansvarsgrunden.* Bestämmelsen utsäger, att ansvarsbegränsningen inte sprängs utan förblir intakt, om ersättningstalan grundas på annan juridisk grund än fraktavtalet (kontrakt), exempelvis utomobligatorisk skadeståndsskyldighet (delikt).

2. *Äldre rätt.* Efter tyska förebilder räknade man med att talan på annan grund än befodringsavtalet, exempelvis brottslig handling (deliktuell grund), föll utanför ansvarsbegränsningen. Detta orsakade en rad problem. (Härom kan hänvisas till en uppsats av *Hult*, Juridisk debatt, 1952, s 213 ff.) Hur långt svensk rätt därvidlag verkligen godtog den tyska rättens ståndpunkt är kanske inte helt klart.

3. *Tillkomst.* I moderna transporträttsliga konventioner ingår normalt ett stadgande om att bestämmelserna om frihet från eller begränsning av en bortfraktares ansvar gäller, oavsett på vilken rättsgrund talan om ersättning förs. Inom sjörätten infördes en sådan bestämmelse i Visbyreglerna, närmast efter förebild av Warszawakonventionen om luftbefordran. Vad passageraransvaret beträffar möter en motsvarande bestämmelse i Tokyoutkastet (12:1) och den inflöt därefter i Atenkonventionen. 1983 års version innehåller bara redaktionella förändringar jämförd med 1973 års sjölagsändringar.

4. *Bakgrund.* Denna beskrivs i Sjölagskommentaren Godsbefordran. Till det däri anförda kan numera tilläggas ytterligare ett engelskt avgörande, *Godina v Patrick Operations*, [1984] 1 Lloyd's Rep 333. Genom detta bekräftas de tidigare avgörandena angående *Himalaya*-klausulernas rättsverkan (se vidare nedan 196 §).

5. *Till här åsyftade bestämmelser hör även preskriptionsregler.* Härom hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 122 § under 4 och Sjölagskommentaren Redaransvar vid 233 § under 4 med anmärkning om avgörandet NJA 1983 s 836 (annan mening tidigare *Hellner*, Skadeståndsrätt, 4 uppl 1985, s 152). Även *reklamationsregler* hör hit liksom de för passageraransvaret karakteristiska *reglerna om självrisk* (se ovan under 193 §).

6. *Bestämmelsen är tvingande.* Uppräkningen i 200 § av bestämmelser

som är tvingande i den meningen, att avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter saknar rättsverkan, gör inte något undantag för denna 195 §. Nu är det ju inte särskilt praktiskt att tänka sig denna bestämmelse avtalad bort till passagerarens nackdel, men väl till hans fördel – han skulle få möjlighet att göra gällande obegränsat ansvar. Men ansvarsbegränsningen är utformad så heltäckande som möjligt och avser att slå igenom mot tredje man. Den är i detta avseende snarast tvingande *till sjötransportörens* (och hans medhjälparens) *förmån*. Detta är en fördel, som sjötransportören har fått ”till gengäld” för sitt stränga ansvar mot passagerarna och denna fördel ingår som ett oundgängligt led i ansvarets utformning. När intet undantag görs för 195 § i 200 § betingas detta av, att ansvarssystemet som helhet åsyftas, inte bara detaljen tredjemansverkan. Se vidare nedan vid 200 § under 5 med uttalande av DepCh.

196 §

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 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 person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 125–126; Prop 1982/83:159 s 96 och NJA II 1983 s 279.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 50; Prop 1973:137 s 143–144 och NJA II 1975 s 345–346.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 123 § under 6 och Ramberg, Spedition och fraktavtal (1983) s 93–111.

1. *Mer än en transportör.* Om en persontransport helt eller delvis utförs av annan än den avtalande transportören, uppkommer flera ansvarspro-

blem, som här regleras på ett sätt som överensstämmer med principerna om ansvaret vid godstransporter med mer än en transportör.

Första stycket fastslår sålunda, att den som åtagit sig hela transportsträckan också är ansvarig som huvudtransportör gentemot passageraren.

Andra stycket bestämmer att den utförande transportören är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som huvudtransportören, där den utförande transportören befordrar med fartyg. Därtill erinras om att den utförande transportören inte binds av sådant ansvar utöver det lagstadgade ansvar som huvudtransportören kan ha åtagit sig gentemot passageraren, såvida inte åtagandet av ytterligare ansvar har gjorts skriftligen.

Tredje stycket slutligen slår fast att, där ansvar åvilar både den avtalande och den utförande transportören, sådant ansvar för dem är solidariskt.

2. *Äldre rätt.* Före 1973 års sjölagsändringar fanns inga bestämmelser i hithörande ämne.

3. *Tillkomst.* Reglerna infördes i samband med 1973 års sjölagsändringar. Modellen var hämtad från motsvarande regler om godsbefordran. ”Ehuru förhållandena vid godsbefordran enligt konossement i viktiga avseenden är helt andra än vid passagerarbefordran förtjänar detta principiella problem att lösas på samma sätt i båda fallen.” (SOU 1971:90 s 50.)

4. *Liksom enligt motsvarande regel om godstransporter reglerar denna bestämmelse ansvaret för mer än en transportör bara såvitt angår sjötransportörens ställning.* I övrigt faller kombinerade eller multimodala transporter utanför Sjöl:s tillämpningsområde. (Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 123 § under 1.) Om den förste transportören är en busstransportör och har avtalat om hela transporten, kan denna paragraf alltså inte tillämpas, i vart fall inte direkt. Kanske kommer man till ett likartat resultat genom att bygga på analogier från andra transporträttsliga regler, kanske ser man principerna här som uttryck för en rättsanalogi eller en allmän transporträttslig princip.

5. *Den avtalande sjötransportören förblir ansvarig även om någon annan helt eller delvis utför transporten.* Liksom vid godstransporter kan den avtalande transportören inte bli befriad från sitt transportöransvar bara

genom att låta någon annan utföra transporten. (Se särskilt Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 123 § under 2.) Ansvaret sägs skola vara detsamma som om den avtalande transportören själv utfört hela transporten. (A st under 4.)

6. *Den utförande sjötransportören ansvarar för sin del av transporten.* Ansvaret följer därvid samma regler som gäller för den avtalande transportören. Ett *vidare gående ansvar* som den avtalande transportören åtagit sig binder inte den utförande transportören, annat än om han *skriftligen samtyckt* till det. Denna sista regel, som saknar en motsvarighet i godsansvarsreglerna, har hämtats från Atenkonventionen (art 4:3).

7. *Den avtalande och utförande sjötransportörens ansvarighet är gemensamt begränsad.* Detta sades uttryckligen i 1973 års version. "Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits in i förevarande paragraf. Av 197 § första stycket andra meningen framgår emellertid att någon ändring i sak inte är avsedd. Av denna bestämmelse följer nämligen att de ersättningsbelopp som bortfraktaren och den utförande transportören sammanlagt skall betala inte får överstiga de gränser för ansvarigheten som anges i 192 §." (Prop 1982/83:159 s 96.)

8. *Den avtalande och den utförande sjötransportören ansvarar båda solidariskt.* Även detta överensstämmer med godsansvarsreglerna och kan kanske numera ses som uttryck för en allmän transporträttslig princip.

9. *Bestämmelsen är tvingande i sin egenskap av en del ingående i det till förmån för passageraren tvingande ansvarssystemet. Men har det avtalats att bestämd del av transporten skall utföras av annan namngiven sjötransportör än den avtalande, får denne förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av transporten som utförs av den andre.* Samma sak gäller om passageraren enligt avtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än den avtalande transportören. I exempelvis färjtrafik förekommer, att returresan enligt biljetten kan företas med annan sjötransportör, som samseglar med den avtalande. (Prop 1973:137 s 83, 84–85.) Det sagda framgår av 201 § 3 st SjöL, som motsvarar 168 § 3 st i fråga om godsansvaret. En jämförelse mellan dessa båda bestämmelser ger vid handen, att passagerarregeln är mera strikt genom att kräva *namngiven annan sjötransportör* för att friskrivningen skall vara verksam. "Inskränkningen har ansetts vara

befogad med hänsyn till att passageraren klart skall kunna veta när en sådan ansvarsfriskrivning som här avses kan komma i fråga.” (Prop 1982/83:159 s 97 nederst.) Även Hamburgreglerna 1978 (art 11:1) har på denna punkt den mera strikta utformningen (*is to be performed by a named person other than the carrier*).

En verksam ansvarsfriskrivning befriar likväl inte sjötransportören från allt ansvar. Fortskaffningsplikten (jfr 184 § SjöL) ”kan han inte frita sig från på detta sätt. Han svarar för att han väljer undertransportör med omsorg.” (Prop 1973:137 s 84, jfr DepCh mot slutet av samma sida och *Grönfors*, Successiva transporter, 1968, s 115.) Även andra speditionella funktioner påvilar honom alltjämt, och skillnaden mellan transportöransvar och speditöransvar är därför inte så stor som man kan vilja tro i förstone. (Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 71 § under 13.)

197 §

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 196 eller 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 de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 192 §.

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 125–126; Prop 1982/83:159 s 95–96 och NJA II 1983 s 280.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 51; Prop 1973:137 s 143 och NJA II 1975 s 347–348.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 122 §.

1. *Himalaya-bestämmelsen.* I slutet av 1950-talet blev det vanligt att konossementen innehöll en ”paraplybestämmelse”, enligt vilken varje medhjälpare som arbetade för transportören skulle, där talan riktades direkt mot denne, åtnjuta samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som sjötransportören själv. Utgångspunkt var ett par

engelska rättsfall, det första från 1954 om passagerarfartyget Himalaya. Motsvarande bestämmelser har införts i flera internationella konventioner.

Första stycket motsvarar reglerna om godsansvar i 122 § 2 st SjöL.

Andra stycket motsvarar reglerna om godsansvar i 122 § 3 st SjöL. (Bestämmelsen i 122 § 1 st motsvarar i passagerarreglerna 195 § som har kommenterats ovan.) Formuleringen av 197 § 2 st följer formeln i 194 § (kommenterad ovan vid 194 § under 5).

2. *Tillkomst.* I 1973 års version var detta 196 § men bestämmelsen flyttades vid 1983 års sjölagsändringar till 197 §. "Eftersom Himalaya-bestämmelsen gäller också den utförande transportören och hans folk, har bestämmelserna tagits in i omvänd ordning i förslaget." (Prop 1982/83:159 s 95–96.) En lagrådsanmärkning rörande en formulering i paragrafen avvisades av DepCh och lagutskottet anslöt sig till hans mening. (LU 1982/83:39 s 13.)

3. *Principerna.* Här kan hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 122 § under 3–7. De där nämnda engelska rättsfallen har bekräftats genom avgörandet *Godina v Patrick Operations*, [1984] 1 Lloyd's Rep 333, jfr kommentaren härtili av *Powles* i JBL 1985 s 64–68.

På grund av stadgandet om anställdas skälighetsansvar i 6:2 skadeståndslagen (1972:207) åtnjuter anställda (arbetstagare och med dem jämställda) ett långtgående skydd redan enligt svensk nationell rätt. SjöL:s särskilda stadgande i denna paragraf får ses som ett komplement med samma rättspolitiska målsättning och som en utåt iakttagbar och igenkännbar regel för främmande domstolar, när dessa har att tillämpa 6 kap SjöL enligt sin egen internationella privaträtt.

4. *Bestämmelsen är tvingande* i sin egenskap av en del ingående i det till förmån för passageraren tvingande ansvarssystemet. Detta framgår av uppräknningen i 200 § och därtill kommentaren vid 195 § under 6.

198 §

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

Förarbeten: SOU 1971:90 s 51–52; Prop 1973:137 s 144 och NJA II 1975 s 348; SOU 1973:51 (Skadestånd 5); Prop 1975:12 och NJA II 1975 s 493 ff.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 555.

Litteratur: Prop 1972:5 s 84–96; *Bo von Eyben*, Kompensasjon for personskade (1983) och Erstatningsudmåling – Personskade – Tab af forsørger (1984); *Gomard & Wad*, Erstatning og godtgørelse efter erstatningsansvarsloven og voldsofferloven (1986); *Hellner*, Skadeståndsrätt (4 uppl 1985) s 267–306; *Jørgensen*, Erstatning for personskade og tab af forsørger (3 udg 1972); *Lødrup*, Erstatningsberegningen ved personskader (2 utg 1983) och i Rett og retssak, Festschrift till Rolv Ryssdal (1984) s 575–585; *A. Vinding Kruse & Jens Møller*, Erstatningsansvarsloven (1985); *A. Vinding Kruse*, Erstatningsretten (4 udg 1986) s 361–365, 436–534, 535–551.

1. *Taleberättigade vid personskador.* Här erinras om att hithörande frågor styrs av allmänna regler i svensk rätt. Det saknas skäl att i denna specialkommentar mera utförligt behandla hithörande frågor. I stället hänvisas till den allmänna skadeståndsrätten och den omfattande litteraturen därom. (Beträffande den likartade regeln om personskador i 9:17 LFL hänvisas till *Bogdan* i Festschrift till Sveriges advokatsamfund 1887–1987, 1987, s 156.)

2. *Äldre rätt.* Enligt 1936 års sjölagsändringar skulle skadeståndet för personskador bestämmas efter de allmänna regler därom som då gällde, nämligen ”i strafflagen stadgade grunder”.

3. *Tillkomst.* Denna bestämmelse går tillbaka på Tokyoutkastet (art 12:2 och 3). Berättigad att få ersättning efter 5:2 skadeståndslagen är den som bör gottgöras för uteblivet underhåll.

4. *Bestämmelsen är tvingande* eftersom den ingår i ansvarssystemet till skydd för passagerarna och deras efterlevande. Detta framgår av uppräkningsen i 200 §, jfr kommentaren ovan vid 195 § under 6.

199 §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgoods samt om

möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 337 §.

Bestämmelser om preskription finns i 368 §.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 126; Prop 1982/83:159 s 96 och NJA II 1983 s 281 överst.

Förarbeten till äldre rätt: SOU 1971:90 s 58; Prop 1973:137 s 144 och NJA II 1975 s 348–349.

1. *Hänvisning till bestämmelser om laga domstol och preskription.* Sådana bestämmelser har av systematiska skäl placerats i andra sammanhang av SjöL än 6 kap. Därför hänvisas här till dessa bestämmelser.

2. *Forumbestämmelserna* i 337 § 2 st som det härmed hänvisas till lyder:

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

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

2. 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; eller

4. i den stat där befodringsavtalet 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.

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

Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.”

Vägledande för dessa bestämmelser har varit att ge passageraren som konsument ett rimligt val mellan alternativ, av vilka åtminstone något skall framstå som någorlunda bekvämt och lättillgängligt och inte alltför kostsamt. *Bestämmelserna är tvingande* i den meningen att ”vissa avtal, som begränsar kärandens val av forum i fråga om en framtida tvist om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods, i stor utsträckning är ogiltiga.” (Prop 1982/83:159 s 129.) Se vidare

därom *Siesby* i AfS Bd 4 s 313 ff och Bd 5 s 417 ff och Sørentliche lovkonflikter (1965, även i AfS Bd 9) samt *Rasmussen*, Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter, Marius nr 90 (1984).

3. *Preskriptionsbestämmelserna* innehålls i 368 § 1 st punkterna 6 och 7, som lyder: "Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om — —.

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

7. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran, inom två år från det godset förts iland eller, om det gått förlorat, skulle ha förts iland;"

DepCh har bl a uttalat:

"Tokyoukastets art. 14 föreskriver som huvudregel en preskriptionstid av två år och förslaget ger uttryck för detta. Ersättning på grund av passagerares kroppsskada skall således preskriberas två år från ilandstigningen och ersättning på grund av hans dödsfall två år från det ilandstigningen skulle ha ägt rum. Avled han efter ilandstigningen på grund av skada som inträffat under resan, skall preskriptionstiden vara två år från dödsfallet men högst tre år från ilandstigningen. Ersättning på grund av förlust av eller skada på resgods skall preskriberas två år från det godset förts iland eller skulle ha förts iland. Egentligen ger konventionstexten ingen utgångspunkt för fristen i det fall att resgodset gått förlorat utan att också fartyget gått förlorat. Men det får antas bero på förbiseende och i lagförslaget räknas preskriptionstiden vid förlust av resgods i samtliga fall från den dag resgodset skulle ha förts iland. Jag har funnit det ändamålsenligt att för enkelhets skull underkasta ersättningsanspråk för dröjsmålsskada samma preskriptionsregler som anspråk enligt konventionsbetingade regler. Ifrågavarande bestämmelser har tagits in i första stycket under punkterna 6 och 7.

I Haag-Visbyreglerna föreskrivs (art 3:6 bis) att regresstalan, tex bortfraktares regresstalan mot underbortfraktare, får föras även efter utgången av den preskriptionstid som gäller för fordran på grund av fraktavtalet, under förutsättning att en längre preskriptionstid gäller för regresstalan enligt domstolslandets lag. Fristen för regresstalan får dock

inte understiga tre månader räknat från den dag då regressborgenären infriade anspråket eller mottog stämning. De nu nämnda bestämmelserna infördes i konventionen genom Visbyreglerna (art. 1:2 och 3) och häremot svarande bestämmelser har i paragrafen tagits in som ett särskilt fjärde stycke. Därvid har konventionens minimifrist utsträckts från tre månader till ett år.

Såväl Haag-Visbyreglerna som Tokyoutkastet innehåller vissa regler om förlängning av preskriptionstiden. Enligt Haag-Visbyreglerna (art. 3:6) kan parterna efter det att den skadebringande händelsen inträffat komma överens om förlängning av preskriptionstiden. Tokyoutkastet innehåller en särskild regel enligt vilken fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid skall prövas enligt domstolslandets lag med den reservationen att talan aldrig får väckas senare än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum. Häremot svarande bestämmelser har tagits in i femte och sjätte styckena.

Bestämmelsen om rätt för parterna att, sedan fordringen tillkommit, överenskomma om förlängning av preskriptionstiden har gjorts generell och gäller således alla preskriptionstider som behandlas i paragrafen. Eftersom de sjörättsliga preskriptionstiderna i allmänhet är på ett eller två år och kan avbrytas bara genom att talan väcks, föreligger ett praktiskt behov av att i vissa fall, tex när förlikningsförhandlingar pågår, kunna överenskomma om förlängning av preskriptionstiden så att domstolsförfarande ej behöver inledas för att preskriptionen skall avbrytas. Bestämmelsen har utformats efter förebild av ett föreliggande utkast till lag om fordringspreskription som har tillkommit i nordiskt samarbete. I enlighet härmed har möjligheten att träffa avtal om förlängning begränsats i två avseenden. Dels kan avtalet inte gälla för mer än tre år åt gången och dels kan den ursprungligen gällande preskriptionstiden inte genom sådana avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år. Dessa begränsningar i rätten att överenskomma om förlängning av preskriptionstiden har inte bedömts strida mot Haag-Visbyreglerna. Motsvarande bestämmelser har i samband med detta lagstiftningsärendet också tagits in i den norska preskriptionslagen. Jag vill tillägga att bestämmelsen får övervägas på nytt när slutlig ställning tas till det föreliggande utkastet till ny preskriptionslag. Särskilt kan det då bli aktuellt att upphäva den om en allmän bestämmelse om förlängning av preskriptionstid tas in i preskriptionslagen. I anslutning till bestämmelserna som begränsar rätten att förlänga preskriptionstiden har vidare tagits in den nyss berörda regeln i Tokyoutkastet som föreskriver att talan inte får väckas senare än tre år från det ilandstigning

eller ilandföring ägt rum eller skulle ägt rum.

Den på Tokyoutkastet byggda föreskriften att frågor om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid skall prövas enligt svensk lag (*lex fori*) har gjorts generell. Motsvarande bestämmelser finns också i 1910 års konvention om bärgning och sammanstötning.” (Prop 1973:137 s 150–151.)

Rörande preskription av passagerarkrav i sjöfart hänvisas till avgörandet *Stena Nordica* NJA 1971 s 216 SHD, med kommentar av *Grönfors* i SvJT 1977 s 611–613.

4. *Passagerarkapitlet upptar inga reklamationsregler.* Vid de nordiska departementsöverläggningarna i samband med 1973 års sjölagsändringar enades man om att slopa de i sjölagskommitténs förslag ingående reklamationsreglerna. Sådana regler skulle ha innebörden att passagerarna vid underlåten reklamation hade ”bevisbördan för att skadan eller dröjsmålet uppstått under befordringen. Denna bevisbörda ligger på passageraren under alla förhållanden.” (Prop 1973:137 s 107.)

5. *Bestämmelserna är tvingande* därför att de ingår som delar i själva det till passagerarnas förmån tvingande ansvarssystemet. Den tvingande karaktären anges uttryckligen i 200 § SjöL.

Om avtalsvillkors giltighet

Underrubriken. 5 kap SjöL om godsbefordran har lagtekniskt löst uppgiften att dra gränsen mellan tvingande och dispositiva bestämmelser på följande sätt. Inledningsvis sägs i 72 § att bestämmelserna är dispositiva så långt som motsatsen inte särskilt anges. Och de anslutande bestämmelserna i 168–170 §§ anger omfattningen av det tvingande ansvaret. Vid 1973 års sjölagsändringar följdes samma uppläggning av passagerarkapitlet så, att 172 § fastslog principen om dispositivitet, varefter 200 och 201 §§ angav de tvingande reglernas omfattning.

Vid 1983 års sjölagsändringar lades detta mönster om, därför att flertalet regler i framför allt hela ansvarssystemet, gjordes *tvingande i all för svenska intressen väsentlig fart*. DepCh uttalade härom:

”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 i 172

§ är därför i viss mån vilseledande. Vidare bör regleringen av i vilken mån kapitlets bestämmelser är tvingande finnas samlade på ett ställe i kapitlet. På grund härav har 172 § upphävts och bestämmelser om i vilken utsträckning avtalsvillkor, som strider mot reglerna i detta kapitel, är giltiga har samlats i 200 och 201 §§.” (Prop 1982/83:159 s 90.)

200 §

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 något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

Förarbeten: SOU 1981:8 s 126; Prop 1981/82:159 s 96–97 och NJA II 1983 s 281–282.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 553; SOU 1971:90 s 52–53; Prop 1973:137 s 144–145 och NJA II 1975 s 349–354.

Litteratur: Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 169 och 170 §§.

1. *Den tvingande regleringens omfattning.* Yttergränserna för det tvingande området anges i denna paragraf.

Första stycket gör bestämmelserna om ordning och säkerhet ombord fullt ut tvingande, oberoende av i vilken fart fartyget går.

Andra stycket anger det tvingande ansvarssystemets geografiska tillämplighet.

Tredje stycket fastslår att övriga regler är dispositiva.

Beträffande lydelsen av lagtexten kan följande anmärkas. I den ursprungliga författningstexten (1983:699), som här återges, heter det ”Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater”, en formulering som i vart fall inte säkrar lagskrivaren en plats i den

språkvårdande Svenska Akademien. I omtrycket av SjöL (1985:176) har tryckfelet ”eller Norge eller till från” insmugit sig. I lydelsen enligt 1973 års sjölagsändringar (1973:1202) heter det ”Finland och Norge eller mellan dessa stater, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i någon av dessa stater”.

2. *Äldre rätt.* Enligt 1936 års sjölagsändringar var passageraransvaret tvingande enbart i inrikes fart, 171 § 3 st SjöL.

3. *Tillkomst.* Ett tvingande passageraransvar infördes först genom 1973 års sjölagsändringar, grundade på Tokyoutkastet, och omfattningen utsträcktes väsentligt genom 1983 års sjölagsändringar.

4. *Föreskrifter om ordning och säkerhet under resan är tvingande.* Dessa återopas i 178 § SjöL, som har kommenterats ovan. Dels fastslås passagerarens skyldighet att inrätta sig efter sådana ordningsregler, dels efter vissa regler om undersökning av brott ombord och av vissa tvångsmedel, som direkt riktar sig mot besättningsmedlemmarna men här sägs skola ha sin tillämpning även på passagerare. Det är fråga om grundläggande regler om disciplin ombord, som är mer eller mindre ”universella” och självklara.

5. *Det tvingande ansvarssystemets geografiska tillämplighet.* Till detta ansvarssystem hör inte bara de i detta kapitel placerade bestämmelserna 181–198 §§ utan även bestämmelsen om laga domstol i 337 § 2 st och om preskription i 368 § 1 st punkterna 6 och 7 – allt detta bestämmelser som av systematiska skäl placerats i andra sammanhang inom SjöL än 6 kap, jfr ovan 199 § SjöL.

Av de uppräknade bestämmelserna innehåller några en reglering av sjötransportörens rättigheter. Avvägningen av parternas inbördes rättigheter och skyldigheter måste göras totalt för hela ansvarssystemet för att detta skall uppnå den åsyftade balansen. ”Hänvisningen blir för dessa bestämmelser del av betydelse såtillvida som bortfraktaren ej kan utvidga dessa rättigheter tex genom att betinga sig retentionsrätt i resgods för skada som godset orsakat ombord.” (Prop 1973:137 s 145.)

Det geografiska tillämpningsområdet har bestämts till
dels inrikes och internordisk passagerarfart,
dels annan passagerarfart om svensk lag är tillämplig på befordringen
enligt allmänna svenska lagvalsregler.

I förarbetena uttrycks detta på följande sätt:

”De svenska reglerna är således tvingande vid all trafik till eller från Sverige även om utländsk rätt i andra hänseenden är tillämplig på befodringsavtalet, 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 befodrningen. Frågan om tillämplig lag skall bedömas enligt svenska internationellt privaträttsliga regler. För att svensk lag skall bli tillämplig krävs enligt dessa regler att befodrningen har en viss anknytning till Sverige. En sådan anknytning kan vara att befodringsavtalet har ingåtts i Sverige mellan svenska parter. Om sådana anknytningsfakta föreligger, skall passageraren enligt förevarande lagrum ha det skydd som de svenska rättsreglerna är avsedda att ge.” (Prop 1982/83:159 s 97.)

Vad passagerarfart inom landet och mellan de nordiska länderna inbördes beträffar framstår det väl närmast som en självklarhet att ”nordisk skyddsstandard” skall tillhandahållas inom hela Norden. Men det räcker inte härmed. Från Norden till dess närmaste grannar drivs ytterligare färjlinjer, som tjänar som broar till och från området med ”den nordiska skyddsstandarden”. Man kan erinra om det enorma antal passagerarresor som görs varje år inom Norden och till Nordens grannar. (Ovan *Inledning* under 1 mot slutet.) Därför har det i det senare ledet lagts till sådana resor som har självklart stark anknytning till det nordiska området med dess enhetliga ”skyddsstandard” för passagerare.

Ett steg vidare i riktning mot en uttunning av förbindelserna med oss är det, om passagerarfarten inte berör det nordiska området utan ligger utanför. Om svensk lag enligt svenska internationellt privaträttsliga lagvalsregler ändå skall användas på rättsförhållandet, exempelvis därför att ett avtal om passagerarkryssning i Karibiska havet ingåtts mellan en svensk sjötransportör och en svensk passagerare, blir den tvingande svenska regleringen av passageraransvaret tillämplig.

Vad som fordras för att anknytningsmomenten till Sverige skall anses vara så tungt vägande att svensk rätt är tillämplig på passageraravtalet utläggs närmare av *Bogdan*, Svensk internationell privat- och processrätt (2 uppl 1985) s 104–106 med hänvisning till äldre rättslitteratur, jfr s 94–95. I svenska järnvägsrättsliga lagförarbeten har hävdats, att skada som inträffat under ”järnvägsbefordran” med tåg färja kan tas upp av svensk domstol enbart om skadan inträffat ombord på svensk färja. Men om anknytningen till ett främmande land är stark (talan förs mot

utländsk järnväg eller tvisten på annat sätt har anknytning till utlandet), kan den omständigheten att färjan var svensk inte vara tillräckligt skäl att svensk rätt skall tillämpas. (SOU 1974:89 s 82, jfr s 86 och 128–129.) Svåra bedömningar kan tydligen bli nödvändiga i situationer av hithörande slag. (Jfr *Grönfors*, Landrätten går ombord, Marius nr 100, 1985.)

6. *Lex fori-metoden tillämpas.* När förutsättningarna för den tvingande regleringens tillämpning föreligger är det de i 6 kap SjöL angivna reglerna som direkt skall tillämpas. Dessa är gemensamma för Norden men bygger inte på någon för de nordiska länderna folkrättsligt bindande konventioner. Den sk lex fori-metoden blir därför den helt naturliga. Den är också så mycket enklare att tillämpa än när man – som fallet är vid godsbefordran – på grund av vissa i lagen preciserade internationellt privaträttsliga regler ibland måste använda de tvingande reglerna sådana de har återgivits i en annan konventionsstats lagstiftning. (Hithörande problem diskuteras utförligt nedan *bilaga 5* vid 169–170 §§ under 3.)

7. *I övrigt är bestämmelserna i passagerarkapitlet dispositiva.* Detta innebär att de viker för avtal eller sedvänja. Innebörden av detta kommenteras närmare i Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 72 § under 4–5. Jfr nedan 201 §.

201 §

Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

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

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

Förarbeten: SOU 1981:8 s 127; Prop 1982/83:159 s 97 och NJA II 1983 s 282–283.

Förarbeten till äldre rätt: NJA II 1936 s 553–556; SOU 1971:90 s 49–51; Prop 1973:137 s 145–146 och NJA II 1975 s 349–354.

Litteratur: Sjölagskommentaren 'Godsbefordran vid 168 §; Lødrup, Luftrett II (1977, Institutt for privatrett, Oslo universitet, stencilserie nr 25) s 223–233; Ulfstein, Bortfrakters ansvar ved skader på passasjerer, Marius nr 5 (1975).

1. *Gränsen för ansvarsfriskrivning inom området för den tvingande regleringen.* Även inom ramen för den tvingande regleringen tillåts vissa friskrivningar fläckvis. Vad som gäller därom preciseras i denna paragraf.

Första stycket gäller ansvarets början och slut, där friskrivning tillåts för tiden innan passageraren går ombord och efter det att han gått i land. Detta motsvarar godsreglernas uttryck före lastningens början och efter lossningens slut i 168 § 2 st 1 p SjöL.

Andra stycket preciserar på motsvarande sätt det tvingande ansvarets början och slut vad beträffar handresgods.

Tredje stycket ger regeln för tillåten friskrivning för den avtalande transportören i fråga om transport som helt eller delvis utförs av annan. Bestämmelsen motsvarar 168 § 3 st SjöL om godstransporter med mer än en transportör.

2. *Äldre rätt.* Före 1973 saknades motsvarighet till dessa bestämmelser, eftersom ett tvingande passageraransvar bara förekom i inrikes fart.

3. *Tillkomst.* Paragrafen infördes genom 1973 års sjölagsändringar. Vid 1983 års sjölagsändringar gjordes några redaktionella justeringar.

4. *Det tvingande passageraransvarets början och slut.* Sjötransportören får förbehålla sig ansvarsfrihet för passagerarskador "för tiden innan passageraren gått ombord eller efter det han kommit iland, dvs närmast för uppehåll i terminal". (Prop 1973:137 s 145 nederst.) Just terminalanordningarna vid modern färjtrafik har i hög grad inspirerats av motsvarande anordningar på flygplatser. Det tvingande luftbefordringsansvarets början och slut har blivit föremål för en vidlyftig rättspraxis, som genom de faktiska likheterna mellan terminalanordningarna är värda att tjäna till ledning inom sjörätten. (*Lødrup* a st.)

Mönstret blir då följande. I väntutrymmen av olika slag är terminalägaren eller den som driver terminalen utan att äga den ansvarig på samma sätt som en butiksägare, därför att lokalen upplåtits till allmänhetens bruk. En passkontroll kan vara belägen inom de allmänna utrymmena och de därefter för de resande avsedda väntrummen ändå stå under terminalens tillsyn. I sådant fall har därför ombordstigningen inte påbörjats. (Annan mening tydligen *Ulfstein* s 9 överst.) Först när passageraren har passerat sjötransportörens spärr (med biljettkontroll) och påbörjat ombordstigningen genom därtill anpassade gångar (*gangways*) börjar sjötransportörens tvingande ansvar. Det är då sjötransportörens folk som har ledning och tillsyn. Och ansvaret upphör inte före det att landstigningen fullbordats genom att passageraren har passerat hela gången och trätt in i terminalens allmänna passagerarutrymmen.

Ansvarsfriskrivning får inte ske vid landstigning genom särskilda sjötransporter mellan fartyg och land, exempelvis med livbåtar eller snabba motorbåtar ("barkasser") som fartyget medför eller som rekvideras från närmaste hamn. Som förutsättning för friskrivningens ogiltighet gäller därvid, att transporten antingen omfattas av biljettpriset eller åtminstone utförs med transportmedel som sjötransportören ställer till förfogande.

Vidare gäller det sagda bara själva landstigningsoperationen. En bussutflykt till lands omfattas inte av det tvingande ansvaret för passagerare till sjöss, vare sig utflykten ingår i biljettpriset eller sjötransportören ställer bussar till förfogande (men det förekommer i kryssningsfart att sjötransportören genom frivillig särskild försäkring täcker in vissa landutflykter som ingår i kryssningsprogrammet). Däremot kan sjötransportören naturligtvis tänkas falla under nationella tvingande rättsregler i sin egenskap av landtransportör. (Jfr kommentaren vid 188 § under 7.)

5. *Början och slutet av det tvingande ansvaret för handresgods.* Regle-

ringen härav kan förefalla förvånande, därför att vårdsituationen – den rättspolitiska utgångspunkten – kan skifta flera gånger. Om sjötransportörens folk tar handresgodset om hand och för det ombord, skall godset ändå anses som handresgods och den resande alltså anses ha vården av godset genom sjötransportören eller hans folk som "besittningsbiträde". Och detta gäller *både inom terminalområdet och inom sjötransportörens eget arbetsområde*. Den lägre summamässiga ansvarsgränsen för handresgods gäller hela tiden. (Se vidare kommentaren ovan vid 171 § under 7 och 189 § under 4.)

I förarbetena 1983 uttalas:

"I *andra stycket* finns regler för ansvarsfriskrivning beträffande passagerarens handresgods. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med motsvarande regler i första stycket i dess nuvarande lydelse. Det tillägget har dock gjorts att förbehåll om ansvarsfrihet inte är tillåtet för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren är ombord eller vistas i terminalbyggnad, på kaj eller annan hamnanläggning (jfr art 1:8). Handresgods som finns i eller på ett av passageraren medfört fordon omfattas inte av bestämmelsen.

De speciella risker som föreligger vid godstransport av levande djur finns inte när sällskapsdjur befordras med en passagerare. Det har därför inte ansetts föreligga några skäl att behålla den möjlighet som nu gäller i fråga om generell ansvarsfriskrivning för levande djur (första stycket sista meningen i paragrafens nuvarande lydelse). Det bör vidare påpekas att levande djur inte har undantagits från ansvarsbestämmelserna i 1978 års konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)." (Prop 1982/83:159 s 97.)

6. *Den avtalande sjötransportörens möjlighet att friskriva sig från den del av transporten som utförs av annan.* Det uppställs stränga krav för att den avtalande sjötransportören skall kunna erkännas uppträda bara som transportförmedlare och alltså inte bära transportöransvar för det för honom främmande transportavsnittet. Om detta framhålls i 1983 års förarbeten:

"Till skillnad från vad som gäller f n avses emellertid i första meningen endast de fall då det har avtalats mellan parterna att en bestämd del av beföringen skall utföras av en annan namngiven redare. Inskränkningen har ansetts befogad med hänsyn till att passageraren klart skall kunna veta när en sådan ansvarsfriskrivning som här avses kan komma i fråga." (Prop 1982/83:159 s 97 nederst.) Se vidare ovan kommentaren till 196 § under 9.

7. *De svenska färjevillkoren.* Med hänsyn till det stora antalet passage-
 rarresor med färjor och andra fartyg till och från Sverige har *Sveriges*
Redareförening efter förhandlingar med *Konsumentverket* den 1 juni
 1980 antagit allmänna *Transportvillkor vid transport av passagerare och*
resgods med avgångs- eller bestämmelseort i Sverige. Villkoren, som i
 korthet brukar kallas *färjevillkoren* och finns avtryckta i sin helhet nedan
 i *bilaga 3*, baserar sig på 1973 års sjölagsändringar. På ett lättillgängligt
 sätt har villkoren framställts i en liten illustrerad broschyr med titeln
 ”Ska du åka båt? Viktig information från Sveriges Redareförening.”
 Med hänsyn till de genom 1983 års sjölagsändringar höjda ansvarsbelop-
 pen, som ju är tvingande och slår igenom oberoende av att lägre summor
 avtalats, måste de hittills angivna gränserna höjas för att bli rättvisande.

Hänvisningar till friskrivningar måste vara så klara, att passagerarna
 har möjlighet att ta del av att friskrivningar har skett. I allmänhet godtas
 referensklausuler i biljetter (se närmare *Grönfors*, *Avtalslagen*, 1984, s
 40–42), men även anslag ombord kan tjänstgöra som nödvändiga
 ”varningssignaler” och tillräcklig information. Med avseende på passa-
 geraravtal får man exempel i rättsfallen *Sandnes* ND 1964 s 169 Bergen,
Vester ND 1968 s 212 SöHa och *Olav* ND 1970 s 372 DHR, jfr *Fotöfärjan*
NJA 1974 s 1, uttalanden i rättsutlåtande avtryckt på s 6 (målet
 avgjordes i SHD på helt annan grund).

Bilagor

- 1. Atenkonventionen (1974) 155**
- 2. Tokyoutkastet (1969) 170**
- 3. De svenska färjevillkoren 181**
- 4. De allmänna resevillkoren 189**
- 5. Supplement till Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (1982) 196**

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974

1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passage- rare och deras resgods

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 I

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

De fordragsslutande staterna.

VILKA FUNNIT det onskvärt 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 I

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 redarens 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, svavarfarkoster undantagna, som används till fart i öppen sjö;

4. med "passagerare" förstås varje person som befordras med fartyg;

(a) enligt ett befordringsavtal, eller

(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 framst avser godsbeordran, 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 drojsmål 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 utskieppning 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) 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 resgodis som inte utgör handresgodis, tiden från det resgodset har tagits om hand av bortfraktaren eller hans anställda eller medhjälpare, i land eller ombord, till dess att det har utlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller medhjälpare;

9. med "internationell befordran" förstås varje befordran där, enligt befodringsavtalet, avgångs-orten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater, eller i en och samma stat, om fartyget enligt befodringsavtalet eller fastställd turlista skall anlöpa hamn i 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 fördragslutande stats flagga eller är registrerat i en fördragslutande stat, eller

(b) befodringsavtalet har träffats i en fördragslutande stat, eller

(c) den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belagen i en fördragslutande stat.

2. Oaktat vad som sägs under punkt 1 i denna artikel är denna konvention inte tillämplig när befodrningen är underkastad ansvarsbestämmelserna i en annan internationell konvention som avser befodrning av passagerare eller resgodis med annat transportmedel, i den mån dessa bestämmelser är bindande för befodrning 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

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 within the scope of their employment

resgods, om den händelse som orsakade skadan inträffade under befördringen och berodde på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller andra som han anlitat för befördringen, när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

2. Bevisbördan för att den händelse som har orsakat förlusten eller skadan har inträffat under befördringen och för omfattningen av förlusten eller skadan skall ligga på karanden

3. Om en passagerare har avlidit eller åsamkats kroppsskada eller om handelsgods 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 befördringen 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 karanden.

ARTIKEL 4

Utförande transportör

1. Om utförandet av befördringen eller en del av denna har anfortrots en utförande transportör förblir bortfraktaren ändå ansvarig för hela befördringen enligt bestämmelserna i denna konvention. Dessa bestämmelser skall dessutom gälla för den utförande transportören¹ beträffande den del av befördringen som han utför

2. Såvitt gäller den befördran som utförs av den utförande transportören svarar bortfraktaren för handlande eller underlåtenhet av den utförande transportören och av hans anställda och andra som han anlitat för befördringen, 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 befördringen". Eftersom konventionen i huvudsak utarbetats med den engelska texten som grundtext har översättningen baserats på denna

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 ålaggs 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 här till.

4. När både bortfraktaren och den utförande transportören är ansvariga skall ansvaret, i den utsträckning ansvar foreligger, vara solidariskt.

5. Vad som foreskrivs 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

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 fordragsslutande 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 fordons-skada 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. 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. Ranta 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 beföringen 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

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 luggage.

2 I fråga om befördran 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 befördringen, vilka handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande, förpliktats 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 anställda eller medhjälparen i fråga förpliktats 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 uppsåtligt eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

2. Bortfraktarens eller utförande transportörens anställda eller andra som de anlitat för befördringen har inte rätt att åberopa dessa ansvarsgränser om det visas att de, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligt eller ock hänsynslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

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

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

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) 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 beföringen, från den dag passageraren skulle ha stigit iland och, ifall kroppsskada under beföringen 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 bestamma villkoren för forlängning 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 förslängas 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 karandens val, väckas vid någon av nedan uppräpnade domstolar, förutsatt att domstolen är belägen i en fordragsslutande stat:

(a) domstolen för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse; eller

(b) domstolen för avgångs- eller bestämmeisorten enligt beföringsavtalet, eller

(c) domstol i den stat där karanden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den

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 skiljemen.

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 valmönjlighet 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 medhjälparens rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner om ansvarsbegränsning för agare 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) 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

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

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 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 befodringsavtal av den innebörd som anges i artikel 1.

ARTIKEL 22

Förbehåll

1. Fördragsslutande stat kan, vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande av eller anslutning till denna konvention skriftligen förklara att den inte skall tillämpa konventionen när passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten.

2. Förklaring som lämnas enligt punkt 1 i denna artikel kan när som helst återkallas genom skriftlig underrättelse till organisationens generalsekretär.

ARTIKEL 23

Undertecknande, ratifikation och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter till och med den

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 fördragslutande 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

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 andra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fordragsslutande staterna sammankalla en konferens bestående av de fordragsslutande staterna för att revidera eller andra denna konvention

3. Stat som ansluter sig till denna konvention efter ikraftträdandet av en ändring vilken har godkants 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. Organisationen 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 därfor;

(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 signatarstater 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

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 thirteenth 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 depone-
ras tillsammans med det undertecknade originalet.

TILL BEKRAFTELSE HARAV har undertecknade, därtill vederborligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

UPPRATTAD I ATEN den 13 december 1974.

Tokyoukastet (1969)

International draft Convention for the unification of certain rules relating to the carriage by sea of passengers and their luggage.

Article 1

In this Convention the following expressions insofar as they apply, have the meaning hereby assigned to them:

1. "carrier" includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of:

a) a charter party or a contract under a bill of lading;

b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. "ship" means only a seagoing vessel;

4. "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage.

Utkast till internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma regler i fråga om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Artikel 1

I denna konvention, såvitt den är tillämplig, har följande uttryck nedan angivna innebörd:

1. "bortfraktare" omfattar den fartygsägare eller redare, befraktare eller annan, som driver fartyget i ägarens ställe, vilken träffat ett befodringsavtal;

2. "befodringsavtal" betyder ett avtal träffat av eller på vägnar av en bortfraktare för befodrning av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods med undantag av:

a) certeparti eller avtal enligt konossement;

b) befodringsavtal som är underkastat den internationella konventionen om befodrning på vägnar av resande och resgods;

3. "fartyg" betyder endast fartyg, som används till fart i öppen sjö;

4. "passagerare" betyder endast person som befodrmas med fartyg enligt ett befodringsavtal;

5. "luggage" means any article or vehicle with the exception of live animals carried by the carrier under a contract of carriage.

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the 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 strikes or lock-outs;

8. "carriage" covers the following periods:

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his 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 auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. Carriage does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include that period so far as cabin luggage is concerned if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent.

b) with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of redelivery 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 dif-

5. "resgods" betyder varje föremål eller fordon, med undantag för levande djur, som befordrats av bortfraktaren enligt ett befordringsavtal;

6. "handresgods" betyder resgods, som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller i sin vård. Med undantag för tillämpningen av artikel 8 mom. 1 omfattar handresgods sådant resgods som passageraren har i eller på sitt fordon;

7. "förlost av eller skada på resgods" omfattar ekonomisk förlust, som härrör av att resgodset ej återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men omfattar icke drojsmål som beror av strejk eller lockout;

8. "befordran" omfattar följande perioder:

a) i fråga om passageraren och hans handresgods den tid passageraren och hans resgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskräpning och den tid passageraren och hans resgods är under sjötransport från land till fartyg eller tvärtom, om biljettpriset omfattar denna transport eller den därtill använda farkosten ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren. Befordran omfattar icke den tid passageraren befinner sig i en stationsanläggning eller på kaj eller i eller på annan hamninstallation men omfattar dock denna tid såvitt gäller handresgods, om detta är i bortfraktarens, hans anställdas eller företrädarens vård där.

b) i fråga om allt annat resgods som ej utgör handresgods tiden från det resgodset avlämnats till bortfraktaren, hans anställda eller företrädare iland eller ombord tills det återlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller företrädare;

9. "internationell befordran" betyder varje befordran för vilken enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämelseorten är belägna i två skilda stater eller i en och

ferent States, or in a single State if there is an intermediate port of call in another State;

10. "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if:

1. the ship is registered in a contracting State, or
2. the contract of carriage has been made in a contracting State, or
3. the place of departure, according to the contract of carriage, is in a contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transport of the passengers and their luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator as the case may be and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in this Article.

Article 4

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 his luggage if the incident which caused the damage so suffered occurs in the course of the carriage and is due to

samma stat, om hamn i annan stat skall anslutas under resan;

10. "fordragsslutande stat" betyder stat vars ratifikation av eller anslutning till denna konvention har trätt i kraft och vars uppsägning därav icke har trätt i kraft.

Artikel 2

Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran, om:

1. fartyget är registrerat i fordragsslutande stat eller
2. befodringsavtalet har träffats i fordragsslutande stat eller
3. den avtalsenliga avgångsorten är belägen i fordragsslutande stat.

Artikel 3

1. När bortfraktaren är fartygets agare, skall han med tillbörlig omsorg sörja för — och svara för att hans anställda och företrädare i sin tjänstutövning sörjer för — att fartyget är i sjövärdigt skick, behörigen bemannat, provianterat och utrustat vid befodringsens början och vid varje tillfälle under densamma samt att passagerarens och resgodsets sakra befodrning tryggas i alla andra avseenden.

2. När bortfraktaren ej är fartygets agare, skall han svara för att agaren eller, i förekommande fall, redaren eller annan som driver fartyget i agarens ställe samt deras anställda och företrädare i sin tjänstutövning iakttar tillbörlig omsorg i de avseenden som anges i denna artikel.

Artikel 4

1. Bortfraktaren skall svara för skada som härrör av passagerarens död eller kroppsskada och förlust av eller skada på hans resgods, om den händelse som orsakar skadan inträffar under befodrningen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans

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 passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in paragraph 1 of this Article, 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 arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. In respect of all other luggage, the fault or neglect of the carrier, his servant and agents, shall be presumed, unless there is proof to the contrary, in all cases of loss or damage, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage.

4. In all other cases the burden of proving the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents shall lie with the passenger.

Article 5

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

2. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewelry, ornaments or works of art.

Article 6

If the carrier proves that the death or personal injury to the passenger or the loss of or

anställda eller företrädare under tjänstutövning.

2. Bevisbordan för att den händelse som orsakat förlusten eller skadan inträffat under befordringen och för förlustens eller skadans omfattning skall ligga på passageraren.

3. Sådant fel eller sådan försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare som avses i mom. 1 av denna artikel skall antagas föreligga i brist på motbevis, om passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på handresgods inträffat till följd av eller i samband med forlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I fråga om allt annat resgods skall fel eller försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare antagas föreligga i brist på motbevis vid varje fall av förlust eller skada, oberoende av vad slags händelse som orsakat förlusten eller skadan.

4. I alla andra fall skall bevisbordan för fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller företrädare ligga på passageraren.

Artikel 5

1. Trots bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på fordon vilken orsakas eller härrör av handling, fel eller försummelse av befälhavaren, någon av besättningen eller annan anställd eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen.

2. Utan uttrycklig och skriftlig överenskommelse skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på penningar, värdehandlingar och andra värdesaker såsom guld och silver, klockor, juveler, smycken och konstföremål.

Artikel 6

Om bortfraktaren visar att fel eller försummelse av passageraren orsakat eller medver-

damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed (500.000) francs. Where in 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 these payments shall not exceed the said limit.

2. Nevertheless, the national legislation of any contracting State may fix, as far as the carriers who are subjects of such State are concerned, a higher per capita limit of liability.

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 francs per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 francs per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding paragraphs shall in no case exceed 16.000 francs per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

kat till dennes död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods, äger domstolen i överensstämmelse med dess nationella lag helt eller delvis befria honom från ansvarighet.

Artikel 7

1. Bortfraktarens ansvarighet för passagerares död eller kroppsskada skall i intet fall överstiga (500.000) francs. Om skadestånd enligt domstolslandets lag utdöms i form av periodiska utbetalningar, skall dessa utbetalningars kapitalvärde ej överstiga nyssnämnda gräns.

2. Det oaktat får varje föredragsslutande stats nationella lagstiftning, såvitt gäller bortfraktare som är medborgare i den staten, föreskriva högre ansvarighetsgräns per capita.

Artikel 8

1. Ansvarigheten för förlust av eller skada på handresgods skall i intet fall överstiga 10.000 francs för passagerare.

2. Ansvarigheten för förlust av eller skada på fordon, inbegripet allt resgods som fraktas i eller på fordonet, skall i intet fall överstiga 30.000 francs för fordon.

3. Ansvarigheten för förlust av eller skada på annat resgods än som angivits i de föregående momenten skall i intet fall överstiga 16.000 francs för passagerare.

4. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma, att bortfraktarens ansvarighet skall gälla med avdrag om högst 1.500 francs i fall av fordonsskada och högst 100 francs för passagerare i fall av förlust av eller skada på annat resgods, varvid beloppet ifråga skall avräknas från förlusten eller skadan.

Article 9

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.

2. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

Article 10

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 awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 10 (1), if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be

Artikel 9

1. Franc som avses i denna konvention skall anses hänföra sig till en enhet bestående av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet.

2. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt mynt bestäms av domstolslandets lag.

Artikel 10

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre gränser för ansvarighet än som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

2. Räkta på skadestånd samt rättegångskostnader som godkänts och fastställts av domstol i rättegång om skadestånd skall icke falla inom de gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

3. De gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 skall tillämpas på sammanlagda beloppet av de krav som på grund av en och samma händelse framställts av eller på vägnar av en passagerare, hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon som stod under hans vård.

Artikel 11

Bortfraktaren skall icke vara berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt artiklarna 7, 8 och 10 mom. 1, om det visas att skadan orsakats genom en handling eller underlåtenhet av honom med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 12

1. Krav på skadestånd får, oavsett grunden därfor, endast resas med iakttagande av de villkor och begränsningar som anges i denna konvention.

2. Krav på skadestånd för passagerares kroppsskada får endast resas av eller på vag-

made by or on behalf of the passenger.

3. In the case of death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;

b) in the case of apparent damage to luggage:

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

(ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;

c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be timebarred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

nar av passageraren.

3. I fall av passagerarens död får krav på skadestånd resas endast av hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon, som stod under hans vård, och endast under förutsättning att dessa äger föra talan enligt domstolens lag.

Artikel 13

1. Passageraren skall skriftligen underrätta bortfraktaren eller hans företrädare:

a) i fall av kroppsskada inom femton dagar från dagen för utskieppningen;

b) i fall av uppenbar skada på resgods:

(i) i fråga om handresgods före eller vid tiden för utskieppningen;

(ii) i fråga om allt annat resgods före eller vid tiden för utlamningen;

c) i fall av forlust av eller skada på resgods vilken ej är uppenbar, inom femton dagar från dagen för utskieppning eller utlamning eller från den tid då denna skulle ha ägt rum.

2. Underlåter fordringsägaren att iakttaga reklamationsfristerna i denna artikel, skall han i brist på motbevis antagas ha utskieppats oskadad och ha mottagit resgodset i oskadat skick.

3. Skriftlig underrättelse behöver ej lämnas, om resgodsets tillstånd undersökts gemensamt vid mottagandet.

Artikel 14

1. Talan om skadestånd på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller forlust av eller skada på resgods skall preskriberas efter en tid av två år.

2. Preskriptionstiden skall räknas:

a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;

b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event 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, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

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, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, 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 himself is entitled to invoke under this Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

a) i fall av kroppsskada, från dagen för passagerarens utskjoppning,

b) i händelse av dödsfall under beföringen, från den dag passageraren skulle ha utskjoppats och, ifall kroppsskada under beföringen leder till passagerarens död efter utskjoppningen, från dagen för dödsfallet men får ej överstiga tre år från utskjoppningsdagen;

c) i fall av förlust av eller skada på resgods, från dagen för utskjoppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskjoppningen skulle ha ägt rum.

3. Domstolslandets lag skall bestamma villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstid; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av tre år från dagen för utskjoppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskjoppning skulle ha ägt rum.

Artikel 15

1. Vacks talan mot någon anställd hos eller företrädare för bortfraktaren på grund av skada som avses i denna konvention, äger han, om han visar sig ha handlat i tjänstutövning, gora gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

2. I sådant fall skall sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ej överstiga sagda gränser.

3. Det oaktat skall anställd hos eller företrädare för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställda eller företrädaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant 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 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Artikel 16

1. Före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset äger beforderingsavtalets parter överenskomma att talan om skadestånd, efter kändens val, får väckas endast vid:

a) domstolen i den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga roll; eller

b) domstolen i avgångsorten eller bestämmelseorten enligt beforderingsavtalet; eller

c) domstol i den stat där kändens har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess jurisdiktion.

2. Efter den händelse som orsakat skadan äger parterna fritt överenskomma om att hänskjuta tvist om skadestånd till viss domstol eller till skiljedom.

Artikel 17

Varje överenskommelse, som träffats före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet gentemot passageraren eller att bestämma lagrens an som fastställts i denna konvention, utom så som föreskrivs i artikel 8, mom. 4, liksom varje sådan överenskommelse som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörda eller inskränka kändens val mer än som medges i art. 16 mom. 1, skall vara ogiltig; en sådan överenskommelses ogiltighet skall dock inte föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations:

a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or

b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with this Article shall not be bound by the provisions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

Artikel 18

1. Bestämmelserna i denna konvention skall ej inverka på bortfraktarens, hans anställdas eller företrädarens rättigheter och skyldigheter enligt internationella fördrag angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö, eller enligt nationell lag angående sådan begränsning.

2. Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nuklear skada.

Artikel 19

Denna konvention skall tillämpas på befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet i kommersiellt syfte och inom ramen för vad som anges i artikel 1.

Artikel 20

1. Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra ett av följande förbehåll:

a) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerare men icke på befordran av passagerares resgods eller

b) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerares resgods men icke på befordran av passagerare.

2. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel skall icke vara bunden av de bestämmelser i konventionen som utesluts genom förklaringen och de övriga fördragsslutande parterna skall icke vara bundna av de uteslagna bestämmelserna i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådant förbehåll.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdraw of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

3. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel äger när som helst återtaga förbehållet genom underrättelse till den belgiska regeringen med verkan att den skall även vara fördragsslutande part i fråga om de bestämmelser i konventionen som dessförinnan varit uteslutna. Återtagande av förklaring skall träda i kraft tre månader efter det att den deponerats.

Artikel 21

Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. att icke tillämpa bestämmelserna i denna konvention när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten;

2. att parten, när den sätter konventionen i tillämpning, äger i sin nationella lag föreskriva i vilken form och omfattning upplysning om villkoren i denna konvention skall inflyta i befodringsavtal, som träffats inom gränserna för dess territorium angående resa vars avgångsort är belägen inom sagda gränser.

Till färjerederier anslutna till Sveriges Redareförening

Befordringsvillkor vid färjetrafik

På begäran av konsumentombudsmannen har diskussioner förts i syfte att uppnå enhetliga transportvillkor för passagerare och resgoods som befordras med svenska rederier anslutna till Sveriges Redareförening. Färjerederierna har tidigare tillställts förslag som arbetats fram efter upprepade sammanträden mellan KO och Redareföreningen och beretts tillfälle att framföra synpunkter på innehållet i dessa förslag.

På grundval av de synpunkter som framförts från färjerederierna och efter ytterligare kontakter med KO har Sveriges Redareförening nu förbundit sig att rekommendera samtliga anslutna färjerederier att *fr. o. m. sommarsäsongen 1981* tillämpa bifogade transportvillkor för passagerare och resgoods.

Sveriges Redareförening får därför härmed rekommendera samtliga berörda rederier att redan nu vidtaga lämpliga åtgärder för att säkerställa att bifogade transportvillkor kommer att tillämpas fr. o. m. inledningen av sommarsäsongen 1981.

Införandet av nya eller ändrade transportvillkor bör givetvis också komma till allmänhetens kännedom på lämpligt sätt. Redareföreningen har därför i samråd med KO beslutat att i denna del rekommendera färjerederierna följande:

1. Inför sommarsäsongen 1981 då de nya villkoren skall tillämpas bör samtliga färjerederier uppmärksamma allmänheten på de nya villkoren bl a genom att:
 - a) I samband med annonsering särskild omtala att nya villkor gäller och ange dessa i huvuddrag.
 - b) Tillse att samtliga återförsäljare och andra berörda parter inom landet informeras om de nya villkoren och har tillgång till erforderligt antal exemplar innan säsongen inleds.
 - c) Under hela 1981 bör i annonsering påpekas att nya villkor gäller och var de finns tillgängliga.
2. Passagerare skall särskilt uppmärksammas på de begränsningar i rederiernas ansvar som även de nya villkoren innehåller och i den mån rederierna icke själva tecknar erforderliga tilläggsförsäkringar för passagerare bör dessa tydligt och klart uppmärksammas på det behov som kan föreligga för passagerare själv att teckna försäkringar.

3. Färjerederierna bör utarbeta en gemensam box för de nya transportvillkoren och då i sådan form att passagerare kan förväntas uppmärksamma villkoren och stimuleras att tillgodogöra sig deras innehåll.
4. Transportvillkoren skall finnas tillgängliga
 - a) ombord i färjor
 - b) i terminalerna
 - c) i de broschyrer som trycks inför sommarsäsongen 1981
 - d) på resebyråer
 - e) på biljetter som är av sådan storlek att villkoren med bibehållen läslighet kan återges.
5. I de fall biljettens storlek icke medger infogande av villkoren skall biljetten innehålla en hänvisning till de nya transportvillkoren med angivande av på vilka platser villkoren enligt närmast föregående punkt kan erhållas.

Redareföreningen får således härmed också uppmana färjerederierna att iakttaga här upptagna rekommendationer angående spridande av kunskap om de nya villkoren. Det förutsättes att man vid sammanträdet med föreningens färjesektion den 15 september närmare kommer att diskutera frågan om transportvillkor och då också punkten 3 ovan, som kräver beslut angående vem som skall svara för att enhetlig box för transportvillkoren framtages.

SVERIGES REDAREFÖRENING

(Erik Nordström)

Antagna i juni
1980 av Sveriges
Redareförening
efter förhandling-
ar med Konsu-
mentverket

SVENSKA FÄRJEREDERIERS TRANSPORTVILLKOR FÖR PASSAGERARE OCH RESGODS vid transport av passagerare och resgods med avgångs- och/eller bestämmelseort i Sverige

Definitioner

- 1.1 Med "resgods" avses varje föremål, inbegripet fordon, som transporteras för passagerarens räkning och ej är att hänföra till last.
- 1.2 Med "handresgods" avses resgods som passageraren för med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under transporten, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon.
- 1.3 Med "last" avses dels gods som passageraren inte kan föra med sig under transporten eller förvara i sitt fordon, dels gods som upptar utrymme i fartygets lastrum eller i fordon inlastat gods med en vikt överstigande 150 kilogram som förs med som ett led i kommersiell verksamhet, dels bussar och liknande fordon i yrkesmässig linje- eller beställningstrafik för kollektiv transport av passagerare.

2. Tillämplig lag

2.1 Svensk lag

Svensk lag skall, med nedan under 2.2 angivet undantag, tillämpas på transport som utföres av Rederiet.

2.2 Utländsk lag och speciella bestämmelser

Vid sjötransport som utföres av annan transportör än Rederiet på sätt som anges i 6.5 kan utländsk lag bli tillämplig. Vid transport med järnvägsfärja på så kallad genomgångsbiljett tillämpas särskilda bestämmelser om vilka järnvägen kan lämna upplysning.

3. Platsbokning och bindande avtal

- 3.1 Plats för passagerare och fordon skall i fjärrtrafik bokas på förhand. Utan förhandsbeställning kan plats ombord ej utlovas. Med fjärrtrafik avses all annan trafik än vad som anges i 3.2.
- 3.2 Bokning av plats för passagerare och fordon tillrådes även i närtrafik för den som obetingat måste resa med en speciell tur enär plats annars ej kan utlovas vid varje enskilt tillfälle. Med närtrafik avses trafik på Danmark, Gotland, Norge och Åland.
- 3.3 Bindande avtal sluts mellan passageraren och Rederiet genom
 - a) bokning som bekräftats av Rederiet, eller, om bokning ej erfordras, genom
 - b) betalning av resans pris, eller, om vederlag ej utgår, genom

- c) påbörjande av ombordstigning på fartyget eller annat transportmedel som tillhandahålles av Rederiet.

4. *Avbeställning*

- 4.1 I avbeställning inbegrips att passageraren inte checkar in eller förvägras utresa.
- 4.2 Avbeställningsavgift per person och/eller fordon utgår enligt följande tabell:

Avbeställning	Avgift
30–15 dagar före avresan, avresedagen inräknad	Högst 50 kronor
14 dagar – dagen före avresedagen	50 kronor plus 10 % av resans pris dock högst resans pris.
På avresedagen	Resans pris

Nedsättning enligt 185 § andra stycket sjölagen kan förekomma i vissa fall.

På linjer med stor turtäthet utgår ej avbeställningsavgift i närtrafik. Vad som är närtrafik anges i 3.2.

- 4.3 Vid resa tur och retur beräknas avbeställningsavgiften med hänsyn till tidsrymden mellan avbeställningsdagen och varje avresedag för sig.
- 4.4 Vid avbeställning på grund av sjukdom, olycksfall, dödsfall eller annan skälig anledning debiteras ingen avgift. Rederiet bör under rättas om sådant hinder inom rimlig tid.

5. *Biljett och fartyg*

- 5.1 Biljett skall uppvisas vid incheckning i samband med ombordstigning och vid busstransport om denna inkluderats i priset. Arrangemang såsom paketresa, busstransport, hotellvistelse, utflykter och måltider ingår i biljettens pris endast om det är särskilt angivet.
- 5.2 Rederiet har rätt att utföra transporten med ordinarie linjefartyg eller annat lämpligt fartyg.

6. *Rederiets ansvar*

- 6.1 Rederiet är ansvarigt för skada eller förlust på grund av händelse under befordringen eller på grund av försening, om skadan eller

förseningen har vållats genom fel eller försummelse av Rederiet eller någon för vilken detta svarar. Av 191 § sjölagen följer att Rederiet för att undgå ansvarighet i flera fall måste visa att fel eller försummelse ej har förekommit. Vad beträffar ansvaret för försening skall beaktas att publicerade tidtabeller är uppgjorda med hänsyn till normala förhållanden.

I de fall Rederiet tillhandahåller anslutningstransport med annat transportmedel än fartyg, ansvarar Rederiet för skada eller förlust enligt de regler som gäller för detta transportmedel.

6.2 Rederiets ansvar är vid skada, förlust eller försening begränsat i enlighet med sjölagens bestämmelser.

Begränsningarna av ansvarigheten enligt 6.3 och 6.4 samt förbehållet om självrisk enligt 6.6 kan inte åberopas, om det visas att någon i rederiledningen vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

6.3 Sjlöagens begränsningsbelopp uttrycks i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Värdet på SDR anges i dagspressen under rubriken Valutakurser. I det följande anges de belopp som Rederiets ansvar uppgår till dels i SDR, dels i svenska kronor enligt den kurs som gällde den 2 juni 1980 (1 SDR = 5.49442 kronor).

1) Personskada och dödsfall	46 666,67 SDR	256 406 kr
2) Försening av passagerare	1 066,67 SDR	5 861 kr
3) Skada på, förlust eller försening av		
a) handresgods ej förvarat i eller på fordon	666,67 SDR	3 663 kr
b) fordon jämte resgods förvarat i eller på fordon	3 333,33 SDR	18 315 kr
c) annat resgods	1 066,67 SDR	5 861 kr

Begränsningarna kan inte åberopas i fall som anges i 6.2, andra stycket.

Begränsningarna gäller för varje resa utom beträffande handresgods, där begränsningen avser varje skadebringande händelse. Begränsningen gäller inte eventuell ränta eller rättegångskostnader. Vid omfattande olyckor kan reglerna i 10 kap sjölagen leda till ytterligare begränsningar.

6.4 Friskrivningar

Rederiet fritar sig från allt ansvar såvitt rör

a) passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att

han gått iland med undantag för vad som anges under 6.1, andra stycket;

- b) handresgods för tiden innan resgodset förs ombord och efter det att det förts iland med undantag för vad som anges under 6.1, andra stycket.

Friskrivningarna kan inte åberopas i fall som anges i 6.2, andra stycket.

Rederiet är ej skyldigt att ersätta penningar, konstföremål och andra dyrbara föremål annat än om Rederiet mottagit egendomen för förvaring.

6.5 *Friskrivning från ansvar för sjötransport som utförs av annan än Rederiet*

Om av biljetten framgår eller om det eljest är avtalat eller klart förutsatt, att transporten helt eller till bestämd del skall utföras av annan än Rederiet förbehåller sig Rederiet frihet från ansvarighet för skada, förlust eller försening orsakad av händelse under den del av beföringen som utförs av den andre. Detsamma gäller om passageraren enligt ingånget avtal har rätt att helt eller delvis anlita annan transportör än Rederiet.

6.6 *Självrisker*

Rederiet förbehåller sig att passageraren själv skall stå risken intill angivna belopp:

1) för varje fordon som skadas	100 SDR	549 kr
2) för varje annan resgodsskada	13,33 SDR	73 kr
3) för skada på grund av försening	13,33 SDR	73 kr

Självriskerna kan inte åberopas i fall som anges i 6.2, andra stycket, och inte heller vid totalförlust.

7. *Last*

Last transporteras enligt bestämmelserna i 5 kap sjölagen. För last utgår frakt enligt tariff.

8. *Farligt gods. Ersättningsskyldighet för passageraren*

Resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller annat gods får inte tas ombord som resgods eller handresgods utan måste bokas som last och transporteras enligt särskilda föreskrifter. Enligt 179 § sjölagen har passageraren skyldighet att

upplysa Rederiet om godsets farliga beskaffenhet före resans början. Rederiet har rätt att allt efter omständigheterna, utan ersättningsskyldighet, låta föra iland farligt resgods eller oskadliggöra eller förstöra det om det tagits ombord utan att Rederiet kände till dess beskaffenhet.

Har resgods orsakat skada för Rederiet eller skada på fartyget är passageraren ersättningsskyldig om skadan beror av att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

9. *Levande djur*

Levande djur får ej införas till England. Till annan destination kan transport ske endast efter särskild överenskommelse med Rederiet.

10. *Reklamation*

Eventuella klagomål bör genast framföras till någon av befälet ombord. Skadeståndsanspråk skall framställas till Rederiet inom skälig tid efter inträffad skada eller förlust.

11. *Behörig domstol*

Talan i anledning av tvist, som inte biläggs i godo, får, efter kärandens val, endast väckas vid domstol

1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;
2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten för sjötransporten;
3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; eller
4. i den stat där transportavtalet slöts, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

12. *Preskription*

Nedanstående fordringar upphör om talan inte väcks vid behörig domstol (Se klausul 11) i fråga om:

1. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran.
alt a) inom två år från ilandstigningen; eller,

- alt b) om passageraren avlidit under transporten, inom två år från den dag ilandstigningen skulle ha ägt rum; eller,
- alt c) om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen;

2. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid passagerarbefordran.

alt a) inom två år efter det godset förts iland; eller,

alt b) om det gått förlorat, inom två år från det godset skulle ha förts iland.

13. *Försäkringar*

Passagerare rekommenderas att teckna så kallad Combiförsäkring för resan och utlandsvistelsen samt bilfärjeförsäkring för fordon under sjöresan. Uppllysningar härom fås på resebyråer och i vissa fall vid incheckning i Rederiets terminal.

Allmänna resevillkor för sällskaps- och gruppresor antagna 16.6.1975 av Svenska Resebyråföreningen (SRF) och Researrangörsföreningen i Skandinavien (RiS) efter överläggningar med Konsumentombudsmannen (KO)

I.

Dessa allmänna resevillkor skall finnas angivna i arrangörens huvudbroschyr. Annan programbroschyr än huvudbroschyr, där villkoren av utrymmesskäl ej kan redovisas fullständigt, skall innehålla uppgift om var villkoren kan erhållas.

2. För resa av speciell typ eller på grund av andra särskilda omständigheter kan särskilda villkor ersätta motsvarande allmänna villkor. I sådana fall skall arrangören i den broschyr som användes vid marknadsföringen av resan tydligt ange, att särskilda villkor ersätter motsvarande allmänna villkor.

3. För att undvika oklarhet om vilka villkor som gäller för resan skall avtal mellan arrangör och resenär, som förändrar, modifierar eller upphäver resevillkor, som enligt programbroschyren eller anvisning i denna tillämpas för resan, avfattas skriftligt. Det åligger arrangör att i sin huvudbroschyr på lämpligt sätt fästa uppmärksamheten på denna bestämmelse.

II. Anmälan och betalning

1. Anmälan är för resenären bindande först då han erlagt av arrangören fastställd och i programbroschyren angiven anmälningsavgift.

I och med anmälningsavgiftens erläggande godtar resenären samtliga de resevillkor som arrangören tillämpar för resan.

2. För arrangören blir anmälan bindande en vecka efter det att anmälningsavgiften kommit arrangören tillhanda, därest arrangören icke före utgången av denna tid meddelat resenären att arrangören icke önskar bli bunden.

3. Den återstående betalningen för resan skall resenären erlägga senast 7:e dagen före avresedagen, såvida icke annan tidpunkt finnes föreskriven i programbroschyren. Samtidigt med att denna betalning fullgöres åger resenären rätt att utfå gällande färdhandlingar.

III. Pris och prisändringar

1. Det angivna priset gäller de i programbroschyren angivna prestationerna. Tillägg för t. ex. utflykter, enkelrum eller annan särskild inkvartering såväl som avdrag för t. ex. barnrabatter får göras endast efter i programbroschyren angivna grunder.

2. Pass, visa, vaccinering o. dyl. ingår normalt icke i en sällskapsresa och skall följaktligen ombesörjas och betalas av resenären.

3. Inträffar, efter det anmälan blivit bindande för arrangören men före avresan, prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören dels berättigad att företa därav föranledda höjningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på nya eller ökade skatter och allmänna avgifter eller ändrade växelkurser och dels skyldig att företa därav föranledda sänkningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar beror på borttagna eller sänkta skatter och allmänna avgifter. Om vid tillämpningen av detta villkor III 3) prisförändringar som beror på ändrade växelkurser skulle ge arrangören rätt till en förhöjning som är mindre än 1 % av resans pris, skall något pristillägg icke utgå i anledning av dessa prisförändringar.

4. Inträffar – utan att III 3) är tillämpligt – efter det att anmälan blivit bindande för arrangören prisförändringar på en eller flera av de prestationer som enligt programbroschyren ingår i resan, är arrangören berättigad att företaga därav föranledda höjningar av priset för resan om och i den mån dessa prisförändringar har sin grund i rent force majeure-betonade förhållanden, d.v.s. i förhållanden vilka arrangören inte bara saknar möjlighet att råda över utan inte heller hade kunnat förutse vid den tidpunkt då anmälan blev bindande för arrangören. Rätt till prishöjning enligt detta villkor III 4) föreligger endast gentemot resenär som genom arrangörens försorg blivit underrättad om prishöjningen senast 30:e dagen före avresedagen. Resenär som erhållit dylik underrättelse äger, om prishöjningen enligt detta villkor III 4) uppgår till mer än 5 % av resans pris, rätt att uppsäga avtalet och därvid återfå den erlagda likviden. Sådan uppsägning skall dock för att bli gällande vara arrangören tillhanda senast under 4:e dagen efter den dag då resenären blev underrättad om prishöjningen. Om den eller de prishöjningar, som kan komma ifråga enligt detta villkor III 4), skulle innebära en förhöjning som är mindre än 1 % av resans pris, skall något pristillägg icke uttagas.

IV. Avbeställning och ändringar, företagna av resenären

1. Avbeställer resenären resan tidigare än 30 dagar före avresan – avresedagen inräknad – återbetalas anmälningsavgiften med avdrag av en av arrangören fastställd och i programbroschyren angiven expeditonsavgift.

2. Avbeställer resenären senare än vad som ovan angivits men tidigare än 14 dagar före avresan – avresedagen inräknad – är anmälningsavgiften, dock högst 20 % av totala priset för resan om anmälningsavgiften är större än 100:– kr. förverkad. Sker avbeställningen senare, men mer än 24 timmar före avresan, har arrangören rätt att dessutom tillgodoräkna sig 50 % av totala priset för resan. Sker avbeställningen inom 24 timmar före avresan äger arrangören rätt att tillgodoräkna sig det totala priset för resan.

3. Ingår avbeställningsskydd i resan och avbeställer resenären före avresan på grund av efter beställningen inträffad, med intyg av ojävig läkare styrkt akut sjukdom, olycksfall eller dödsfall, som drabbat resenären själv eller hans maka, barn, föräldrar, syskon eller person med vilken resenären sammanbor under äktenskapsliknande former, debiteras endast expeditonsavgiften enligt 1 ovan.

4. Sker ingen avbeställning och infinner sig ej resenären på för avresan angiven tid och plats eller kan han icke deltaga i eller fullfölja resan på grund av att han saknar för resan nödvändiga dokument såsom giltigt pass, nödvändiga viseringar, etc. äger arrangören rätt att tillgodoräkna sig det totala priset för resan.

5. Ändringar som innebär annan avresedag eller destination är att betrakta som avbeställning och ny beställning. Det åligger arrangör att i sin huvudbroschyr på lämpligt sätt fästa uppmärksamheten på innebörden av denna bestämmelse.

6. Inträffar efter anmälan till resan men senare än 14 dagar före avresan – avresedagen inräknad – krigshandlingar, inbördeskrig, av behörig internationell eller svensk central myndighet konstaterad livshotande smittosam sjukdom eller därmed jämförliga, för resenären lika ingripande händelser på eller i närheten av resmålet, äger resenären rätt att uppsäga avtalet och därvid återfå den erlagda likviden med avdrag av anmälningsavgiften. Denna rätt tillkommer icke resenären sedan resan anträtts.

7. Av resenären gjord avbeställning skall anses ha ägt rum vid den tidpunkt då meddelandet om avbeställningen kommit arrangören tillhanda. Styrker resenären att han till arrangören under dennes i huvudbroschyren angivna adress sänt meddelande om avbeställning samt att detta meddelande, mot erläggande av full befodringsavgift, inlämnats för befodran med post eller telegraf, skall, om meddelandet försenats eller ej kommit fram, meddelandet likväl anses ha kommit arrangören

tillhanda när det med det valda sättet för befordran normalt bort framkomma till arrangören.

8. Har resenären erlagt full betalning för resan äger han, genom meddelande till arrangören som skall vara denne tillhanda senast 24 timmar före avresan, sätta annan i sitt ställe. Den till vilken resan överlättes måste dock uppfylla de i programbroschyren angivna kvalifikationerna för deltagare i resan. En ytterligare förutsättning för sådan överlåtelse är att både överlåtaren och den till vilken överlåtelsen skett gentemot arrangören påtar sig betalningsansvar för samtliga expeditiionskostnader som detta utbyte av deltagare kan komma att medföra för arrangören.

V. Arrangörens inställande av resa

Resa kan inställas av följande orsaker:

1. På grund av force majeure (katastrof, strejk, upplopp, krigshandlingar eller dylikt), varvid arrangören har att snarast underrätta dem som anmält sig till resan.

2. Till följd av att tillräckligt antal anmälningar icke nåtts eller kvarstår, varvid arrangören har att snarast underrätta dem som anmält sig till resan, dock senast 14:e dagen före avresedagen.

3. Inställes resan enligt 1) och 2) ovan skall hela anmälningsavgiften, inklusive vad resenären i övrigt kan ha erlagt av resans pris samt till arrangören erlagd särskild avgift för avbeställningsskydd återbetalas utan avdrag. Därutöver skall ingen gottgörelse utgå till den som anmält sig till resan.

VI. Resans genomförande

1. Det åligger arrangören att genomföra resan i enlighet med vad som avtalats med resenären. På grund av händelser som ligger utanför arrangörens kontroll, äger dock arrangören rätt att avbryta resor, ändra till andra hotell, övernattningar, transportmedel eller tidtabeller (t. ex. vid förseningar) eller företaga andra ändringar i programmet. Därest så är möjligt skall arrangören delgiva resenären sådana ändringar före avresan och i vart fall så snart ske kan. Dylika ändringar medför icke någon rätt för resenären att helt eller delvis underlåta att betala avtalade avgifter. Därest i VIII 3) angivna förutsättningar föreligger är emellertid resenären berättigad till där angivet prisavdrag.

2. Uppkommer genom arrangörens försummelse fel eller brist i fullgörandet av de prestationer som åvilar arrangören enligt reseavtalet bör resenären utan dröjsmål påpeka felet varefter det åligger arrangören att vidtaga skäligen åtgärder för att på platsen avhjälpa felet eller bristen.

3. Visas väsentligt avtalsbrott från arrangörens sida föreligga, är resenären, om resan ännu icke påbörjats, berättigad att häva reseavtalet. Vid sådan hävning skall bestämmelserna i V ovan, om återbetalning av erlagda avgifter, äga motsvarande tillämpning.

VII. Delvis utnyttjande av arrangörens prestationer

Om resenären uteblir från angivna transporter eller annorledes underlåter att utnyttja de prestationer, som ingår i resan, kan någon gottgörelse icke påräknas.

VIII. Arrangörens ansvar

1. Arrangören är ansvarig för skada, som drabbar resenären, om resenären bevisar, att arrangören på grund av vårdslöshet eller försummelse brustit i fullgörandet av reseavtalet. Arrangören svarar jämväl för sina anställdas vållande där de handlat inom ramen för sina tjänsteåligganden. Vad gäller de företag eller personer (transportföretag, hotell, inkvarteringsföretag, m. m.), vars tjänster arrangören anlitat för resan, svarar arrangören endast inom ramen för ansvarsbestämmelserna under punkt 3) nedan.

2. Arrangören fritar sig helt från ansvar för skada som drabbar resenären på grund av katastrof, strejk eller annan händelse av force majeure-karaktär eller på grund av resenärens egen försummelse. Inträffar händelse av force majeure-karaktär skall arrangören snarast underrätta resenären om den uppkomna situationen samt vidta åtgärder för att så långt som möjligt begränsa resenärens förlust till följd av händelsen.

3. Drabbas resenären av skada, för vilken arrangören varken kan bevisas vara ansvarig enligt punkt 1) ovan eller kan bevisas vara fri från ansvar enligt punkt 2) ovan, föreligger begränsad ersättningsskyldighet för arrangören i form av prisavdrag. Härvid gäller att ersättningen endast utgår för skada som består i att avtalade prestationer uteblivit eller utförts på ett sätt som från standardsynpunkt är underlägset vad som avtalats. Vidare gäller att ersättning för skadan, eller, om flera skador drabbat resenären under samma resa, för skadorna, utgör med sammanlagt högst ett belopp motsvarande det pris resenären betalt för resan.

I fall då arrangören utgivit ersättning enligt denna punkt övertar han intill beloppet av den utgivna ersättningen resenärens skadeståndsfordran gentemot den som vållat skadan.

4. Arrangörens skadeståndsansvar enligt punkterna 1) och 3) ovan omfattar endast direkt ekonomisk skada. För indirekt skada (följdskada) eller skada av icke ekonomisk art (ideell skada) fritar sig arrangören

således från varje ansvar. Har arrangören vållat skadan genom grov vårdslöshet gäller dock inte denna friskrivning.

IX. Resenärens ansvar

1. Varje resenär är skyldig ställa sig till efterrättelse av färdledare eller transportföretagets personal för resans genomförande lämnade anvisningar. Varje resenär är ansvarig för skada förorsakad genom överträdelser av lämnade anvisningar eller föreskrifter.

2. Resenären förbinder sig

att respektera ordningsbestämmelser, som gäller för varje hotell, transportmedel, etc.

att bestrida alla kostnader för eventuell skadegörelse på hotell, transportmedel, etc.

samt att uppträda så att medresenärerna icke störes.

3. Åsidosätter resenären i väsentlig grad något av vad som åligger honom enligt punkterna 1) och 2) ovan, förbehåller sig arrangören rätt att skilja resenären från resan respektive förhindra, att resenären påbörjar resan. Arrangören äger därvid rätt att tillgodoräkna sig det totala priset för resan. Har resan påbörjats när resenären skiljes från densamma, får resenären företaga hemfärd på egen bekostnad utan återbetalningsskyldighet för arrangören.

4. Vid eventuell sjukdom under resan åligger det resenären att själv bestrida alla kostnader i samband med sjukdomen såsom kostnader för eventuell läkarvård, sjukhusvistelse, särskild hemtransport, etc.

Resenär som är medveten om att hans hälsotillstånd icke är gott, är skyldig att före anmälan konsultera läkare samt deltaga i resan på eget ansvar.

X. Försäkringar

Resenären ombesörjer själv det skydd, som han anser erforderligt såsom ansvars-, olycksfalls- och resgods-försäkring.

XI. Reklamation

Eventuella anmärkningar skall framföras omedelbart till ansvarig färdledning. Anspråk på ersättning skall för att vinna beaktande göras inom 2 månader efter resans slut och bör avfattas skriftligt.

Har resenären på grund av omständighet som är att jämställa med vad som enligt svensk lag utgör laga förfall, hindrats att i rätt tid fullgöra vad

honom sålunda ålegat, utlöper tidsfristen för honom 14 dagar efter det att detta laga förfall upphört.

XII. Tvister

Därest resenären har reklamation att framställa och överenskommelse icke kunnat nås med arrangören, har resenären möjlighet att hänskjuta tvistefrågan till Allmänna Reklamationsnämnden. Denna består av opartisk ordförande och lika antal representanter för researrangörer och konsumenter.

**Supplement
till
Sjölagens bestämmelser om
godsbefordran (1982)**

Inledning

Redan har flera ändringar skett i 5 kap sedan publiceringen av kommentaren år 1982. Dels har några paragrafer fått ändrad lydelse, nämligen 81, 86 och 120 §§. Dels har den ursprungliga Brysselkonventionen 1924 (Haagreglerna) uppsagts av samtliga nordiska länder och den svenska KonL upphävts i likhet med de nordiska motsvarigheterna. Denna ändring avspeglas inte i själva lagtexten men ger ett delvis nytt innehåll åt 72 och 169 §§.

För att föra Sjölagskommentaren Godsbefordran à jour kommenteras här nämnda lagrum med utgångspunkt i dagens läge. Detta supplement ersätter därför motsvarande delar av Sjölagskommentaren Godsbefordran.

För att så effektivt som möjligt orientera om dessa ändringar har i flertalet fall en partiell omskrivning av 1982 års text skett, varefter resten av den äldre texten kan läsas i sitt ursprungliga skick. När SDR direkt införts som räkneenhet, har det visat sig bekvämt att helt kort orientera om detta, varefter den ursprungliga texten med det sagda i minnet lätt kan användas i sin helhet. Ironiskt nog är det ändrade innehåll, som 169–170 §§ fått utan att detta avspeglas i någon enda ändring i själva texten, så genomgripande, att det visat sig nödvändigt att i detta supplement återge en *helt* omskriven kommentar till dessa lagrum.

72 §

I den mån ej annat följer av 168 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse endast såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.

[Om befordran i viss utrikes fart gälla i vissa hänseenden bestämmelserna i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges

tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.]

Bestämmelserna i detta kapitel gälla ej i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

Förarbeten: NJA II 1936 s 300–302; Prop 1973:137 s 114 och NJA II 1975 s 259–260.

Litteratur: Bernitz, Handelsbruk och annan sedvänja, i *Bernitz mfl*, Finna rätt (1985) s 144–150; Grönfors, Handelsbruk och annan sedvänja, i *Eek mfl*, Juridikens källmaterial (9 uppl 1979) s 154–165, i Minnesskrift till Hult (1960) s 148–175 och Festskrift till Nial (1966) s 204–225, uppsatserna omtryckta i Transporträttsliga studier (1975) s 59–87 och 134–155; *Karlgren*, Kutym och rättsregel (1960); *Tiberg*, The law of demurrage (3 ed 1979) s 110–166; *Schmidt*, Föreläsningar i sjörätt (1944) s 70.

1. *Precisering av bestämmelsernas tillämpningsområde.* Sedan ramen för bestämmelserna i 5 kap angivits i stora drag genom bestämningarna i 71 §, preciserar denna följande paragraf bestämmelsernas tillämpningsområde i flera olika hänseenden.

Första stycket anger att reglerna är dispositiva.

Andra stycket hänvisar till KonL som numera har upphävts utan att hänvisningen här har utgått. Detta förhållande markeras här genom klamrar på samma sätt som brukas i lagbokseditionen.

Tredje stycket erinrar om att vissa sjötransporter täcks av tvingande regler i andra konventioner som Sverige har ratificerat.

2. *Tillkomst.* Första stycket har sin motsvarighet i 71 § enligt 1936 års sjölagsändringar. I övrigt har lagrummet utformats vid 1973 års sjölagsändringar.

Uppsägningen av Haagreglerna i deras ursprungliga lydelse initierades av Sverige genom en skrivelse från sjölagsutredningen till justitiedepartementet den 22 november 1979. Det sk ”dubbelspåriga” system som då gällde (se nedan i kommentaren till 169–170 §§ under 5) gav upphov till betydande svårigheter vid tillämpningen. Genom uppsägningen skulle vinnas att alla transporter till och från Sverige undantagslöst blev underkastade SjöL:s regler och att området för den tvingande

lagstiftningens omfattning blev klarare bestämt. Eftersom det här gällde en förändring i samnordisk lagstiftning borde uppsägningen ske i samverkan med övriga nordiska länder, påpekades det i skrivelsen.

Bla detta förhållande medförde att ändringen drog ut på tiden. Den svenska KonL upphävdes vid utgången av februari månad 1985 genom lagen (1984:939). Från och med samma tidpunkt upphävdes motsvarande lagar i Danmark, Finland och Norge.

Märkligt nog fick hänvisningen i 72 § 2 st till den nu upphävda lagen stå kvar. Skälet lär ha varit, att man inte önskade gå till riksdagen med enbart en lagändring på denna enda punkt, eftersom lagändringen bara hade redaktionell karaktär. En motsvarande hänvisning stod kvar även i 233 § 2 st sjölagen. I samband med helt andra lagändringar, föreslagna av kommunikationsdepartementet, passade man på att ta bort denna sistnämnda hänvisning till den upphävda konossementslagen. (Prop 1985/86: 85.) Motiveringen var diskret: ”Vissa *följdändringar föranleda* dels av det nu framlagda förslaget och dels *av tidigare genomförda lagändringar* (kurs här) underställs samtidigt riksdagen.” (A prop s 24 nederst.) Men samtidigt kom hänvisningen i 72 § 2 st att lämnas kvar.

(Forts som i Sjölagskommentaren Godsbefordran fram till)

6. *Men vissa regler är tvingande.* Att dispositiva rättsregler – – – återfinns i kungörelsen (1969:91).

CIM-konventionen 1980 har införts i svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Konventionstexten finns där återgiven på franska och i svensk översättning. När det gäller järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tåg färja tillämpas numera järnvägstrafiklagen (1985:192). Förarbeten återfinns i prop 1983/84:117 (järnvägstrafiklagen) och 1984/85:33 (lagen om internationell järnvägstrafik).

81 §

Liggetiden utgör:

1. för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning, två dagar, när bruttodräktigheten inte överstiger 100, fyra dagar när bruttodräktigheten överstiger 100 men inte 190, fem dagar när bruttodräktigheten överstiger 190 men inte 370 och sex dagar när bruttodräktigheten överstiger 370 men inte 700;
2. för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning, två

dagar när bruttodräktigheten inte överstiger 150, tre dagar när bruttodräktigheten överstiger 150 men inte 370 och fyra dagar när bruttodräktigheten överstiger 370 men inte 700.

Har fartyget större dräktighet, utgöre liggetiden den tid som, med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter, skäligen kunnat vid avtalets ingående beräknas åtgå för lastningen.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

Förarbeten: Prop 1981/82:87 och NJA II 1982 s 421.

Förarbeten till äldre rätt: Bet 1887 motiv s 94–95; NJA II 1936 s 315–320; SOU 1972:51 s 32.

Litteratur: se under 80 §.

1. *Liggetidens längd.* Detta stadgande innehåller schablonbestämmelser till ledning för fastställandet av liggetidens längd.

Första stycket upptar fasta tider för det mindre tonnaget.

Andra stycket ger riktlinjer för fastställandet av liggetid för större fartyg efter skälighetsbedömning.

Tredje stycket fastslår principen, att liggetiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Motsättningsvis framgår, att sön- och helgdagar inte medräknas, för så vitt något annat inte har överenskommits mellan parterna.

2. *Äldre rätt.* Motsvarande bestämmelse fanns i 119 § SjöL 1891. Däri upptogs en avsevärt mera omfattande skala rörande liggetidens beräkning för fartyg upp till 2 000 registerton och vidare föreskrevs: "Har fartyget större dräktighet än 2 000 registerton beräknas ytterligare en liggdag för överskjutande dräktighet av högst 400 ton och så vidare."

Vid 1936 års sjölagsändringar diskuterades frågan om liggetidens längd livligt. Den fasta skalan befanns vara otidsenlig. Avgörande för liggetidens beräkning var mindre fartygets dräktighet än lastens mängd, lastnings- och lossningsutrustningen ombord och i land m m. Först efter ett omfattande utredningsarbete och upprepade remisser till näringslivet bestämde man sig för en kompromiss. Den fasta skalan från 1891

bibehölls i omarbetad form för det mindre tonnaget upp till 400 ton, medan en skälighetsbedömning infördes när det gällde större tonnage.

3. *Tillkomst.* Förenta nationernas Mellanstatliga rådgivande organisation IMO (tidigare IMCO), antog den 23 juni 1969 en konvention om skeppsmätning med därtill hörande internationella skeppsmättningsregler. Sverige signerade och ratificerade denna konvention. Sedan erforderligt antal stater med tillräckligt stor andel av världshandelstonnaget tillträtt konventionen, trädde denna i kraft den 18 juni 1982.

Med anledning härav övervägde sjöfartsverket, vad i gällande författningar som måste anpassas till de nya mättningsreglerna. Klart blev därvid, att den enda parameter, som lämpade sig som fast punkt i fortsättningen vara *fartygets bruttodräktighet*, eftersom fastställandet av nettot inrymde så många möjligheter för redaren att variera storleken efter önskan. En övergång från netto- till bruttodräktighet som parameter i avgiftshänseende skedde den 1 januari 1982. Under en övergångstid av ett par år fick fartyg med äldre mätbrev bedömas efter däri angiven bruttodräktighet.

Efter nordiska överläggningar ändrades samtliga nordiska sjölagar så, att man övergick från netto- till bruttodräktighet och att siffrorna därvid anpassades så att de olika värdena motsvarade varandra. Ändringarna måste därför karaktäriseras såsom av redaktionell art. De infördes på hemställan av riksdagens trafikutskott (TU 1981/82:18) genom lagen (1982:252). Jfr Sjölagskommentaren Redaransvar s 114–115.

(Forts som i Sjölagskommentaren Godsbefordran.)

86 §

Ersättningen för överliggetid bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som orsakas av uppehållet. Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning. Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra anteckning på konossementet.

Förarbeten: NJA II 1936 s 334–342; SOU 1972:51 s 33; Prop 1981/82:87 och NJA II 1982 s 421.

Litteratur: Tiberg, The law of demurrage (3 ed 1979) s 546–555, 567–651.

1. *Ersättning för överliggetid.* Bestämmelserna ger reglerna för ersättningens beräkning enligt ett mönster, som motsvarar det för liggetidens beräkning enligt 81 § SjöL.

Första stycket ger hållpunkterna för en skälighetsbedömning avseende större fartyg.

Andra stycket reglerar några modaliteter kring erläggandet av överliggetidsersättning.

2. *Tillkomst.* Sin utformning fick stadgandet efter livliga diskussioner vid 1936 års sjölagsändringar (se ovan vid 81 § under 3). Genom lagen (1982:252) avskaffades ett omfattande första stycke till denna paragraf med en fast skala för små fartyg (under 400 nettoregisterton), en skala som aldrig i praktiken användes och som ansågs obsolet, bl a med hänsyn till de låga beloppen. (DepCh i prop 1981/82:87 s 23.)

3. *Principerna för lagregleringen.* Det förekommer knappast, att parterna inte själva har träffat överenskommelse om överliggetidsersättning (*demurrage*). Därför innehåller bestämmelsen numera inte några belopp. Den enda ledning som ges är, att *demurrage-beloppets storlek sätts i relation till fraktens storlek*, varvid hänsyn skall tas till den faktiska ökningen eller minskningen av kostnader, som orsakas av dröjsmålet.

(Forts som i Sjölagskommentaren Godsbefordran.)

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 666.67 särskilda dragningsrätter (*SDR*) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, 2 SDR för kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR 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 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 stycket. 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.

Tilläggskommentar. Genom lagen (1983:699) företogs i denna paragraf bara den ändringen, att ansvarsbeloppen i *andra stycket* anges direkt i räkneenheten SDR och inte, som vid Haag/Visby-reglernas införande 1973, i räkneenheten Poincaréfrancs. Härigenom slipper man det besvärliga omräkningsförfarande som beskrivits vid 120 § under 9. Därmed har enhetlighet i angivelsen skapats jämfört med 6 kap (passagerare) och 10 kap (redaransvar). Det förklarar också den kuriösa siffran 666,67, som är den exakta motsvarigheten till det först valda och mera lättförståeliga talet 10 000 Poincaréfrancs.

En förutsättning för denna redaktionella lagändring var att Sverige antog 1979 års ändringsprotokoll till Haag/Visby-reglerna (avtryckt i prop 1982/83:159 s 232–241) och så skedde också efter DepCh:s förslag (se a prop s 87–89, LU 1982/83:39 s 15 och NJA II 1983 s 267, 268–269).

(Forts som i Sjölagskommentaren Godsbefordran.)

169 §

Vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller mellan dessa stater gäller lagen i den stat där avgångsorten är. Detta gäller även om konossement ej utfärdats.

Har i annan fart än som avses i första stycket konossement utfärdats i stat som är bunden av 1968 års tilläggsprotokoll till

1924 års internationella konvention rörande konossement (tilläggsprotokollet) tillämpas på tilläggsprotokollet grundad lag i den staten. Om befordringen, ehuru konossementet ej utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet, likväl äger rum från sådan stat, tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har konossement utfärdats enligt certeparti, gäller vad som nu sagts endast såvitt konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och konossementsinnehavaren.

Sker befordran enligt konossement från stat, som icke är bunden av tilläggsprotokollet, till Sverige, Danmark, Finland eller Norge, tillämpas lagen i den stat där den avtalsenliga bestämmelseorten är. Bestämmelsen i andra stycket tredje punkten har motsvarande tillämpning.

170 §

Har i konossement bestämts att på tilläggsprotokollet grundad lag i viss stat, som tillträtt protokollet, skall gälla, tillämpas den lagen utan hinder av 169 §.

Bestämmelse i konossement att tilläggsprotokollet skall gälla för befordringen skall här i landet anses innefatta hänvisning till motsvarande bestämmelser i denna lag.

Förarbeten: Prop 1973:137 s 77–82, 131–133 och NJA II 1975 s 309–313, 315–317.

Litteratur: Gram, Norwegian maritime code (1975) s 63 ff; Selvig i AJCL 12 (1962/63) s 287 ff och 13 (1963/64) s 479 ff; Siesby i AfS Bd 5 s 417 ff och Sørentlige lovkonflikter (1965, även i AfS Bd 9).

1. *Den tvingande regleringen och lagvalet.* I dessa avslutande bestämmelser regleras så att säga den *geografiska utbredningen* av det tvingande transportansvaret.

169 § bestämmer de olika tvingande systemens räckvidd och förhållande till varandra.

170 § anger rättsverkan av s k paramountklausuler i vissa särskilda hänseenden.

2. *Tillkomst.* I nuvarande utformning härrör bestämmelserna från 1973

års sjölagsändringar. Tidigare finns en något annorlunda grundsyn belagd i NJA II 1936 s 429 och 528 samt *Hagbergh*, *Sjölagen* (1974) s 67.

3. *Allmänna överväganden.* I förarbetena diskuteras skälen för de valda lösningarna ganska utförligt. Av vad DepCh uttalar saxas här följande.

”Varken KonL eller Sjöl löser frågan *vilket lands lag som skall tillämpas* på viss befordran. Såvitt gäller Sjöl framgår emellertid av motiven att man förutsatt att dess bestämmelser skulle tillämpas bara om enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler svensk lag var tillämplig. När det gäller KonL saknas svenska motivuttalanden på denna punkt. Enligt förarbetena till den norska konossementslagen avsåg man emellertid att den norska lagstiftningen skulle tillämpas inte bara vid befordran från Norge utan också vid befordran från annan konventionsstat till Norge.

Tidigare har det enligt kommittén inte varit vanligt att i nordisk sjölagsstiftning fastställa normer för lagreglernas tillämplighet i förhållande till främmande rätt. Regler om lagstiftningens tillämplighet finns emellertid numera, enligt vad kommittén påpekat, i de lagregler som genom 1964 års sjölagsändringar infördes på grundval av 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning. Kommittén har tillagt, att detsamma gäller de förslag om lagstiftning angående sjöpanträtt m m och befordran av passagerare och resgoods som kommittén har avlämnat.

I den mån främmande rätt är tillämplig på befordran enligt konossement skall enligt kommittéförslaget antingen konventionen eller på densamma grundad lagstiftning tillämpas om konossementet är utfärdat i Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum från Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum till hamn i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om konossementet föreskriver att Haag/Visby-reglerna eller på dem grundad lagstiftning skall gälla för avtalet. Förbehåll föreslås för de fall då KonL skall tillämpas, dvs i de lägen Sverige – till följd av att Haagreglerna alltjämt gäller – har folkrättslig skyldighet att tillämpa Haagreglerna i stället för Haag/Visby-reglerna.” (Prop. 1973:137 s. 78.)

Något senare utförs tankegångarna mera i detalj:

”Vid de nordiska departementsöverläggningarna har diskuterats om domstolarna i de nordiska länderna alltid skall tillämpa konventionens tvingande regler såsom de har återgivits i det egna landets sjölag (lex fori) eller om de, på grundval av vissa i lagen preciserade internationellt privaträttsliga regler, ibland skall använda de tvingande reglerna sådana

de återgivits i annan konventionsstats lagstiftning. Enligt den senare lösningen skulle svensk domstol tillämpa reglerna i SjöL bara när konossementet utställts i Sverige eller befordringen sker från icke-konventionsstat till Sverige eller annat nordiskt land. I övriga fall skulle huvudregeln vara att domstolen tillämpar konventionslagstiftningen i den konventionsstat där konossementet utställts. Oavsett vilken lösning som valdes skulle bestämmelserna utformas så att man förhindrade att icke-konventionsstats lagstiftning kunde bli tillämplig på befordran som omfattades av Haag/Visby-reglerna (art 10).

Gemensamt för båda lösningarna är att svensk (dansk, finsk eller norsk) lag är tillämplig på befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till ett nordiskt land samt att partshänvisning genom paramountklausul till annan stats konventionslagstiftning respekteras. Vad frågan gäller är om domstolen skall tillämpa det egna landets lag, när konossementet har utställts i annat konventionsland, eller om lagstiftningen i detta land skall tillämpas.

För den förra lösningen (lex fori-lösningen) talar väsentligen att reservation mot konventionen inte är tillåten samt att reglerna i de olika konventionsstaterna därför får antas vara i allt väsentligt överensstämmande, låt vara att vissa skiljaktigheter i tillämpningen kan förekomma. Det kan ifrågasättas om det i detta läge är motiverat att ålägga domstolar och parter skyldigheten att undersöka var och hur motsvarande regler återfinns i annan konventionsstats lag och vilken tolkning som i rättspraxis getts åt dessa regler, något som medför besvär och ökade kostnader. Talan väcks i stor utsträckning vid domstol i det land, till vilket befordringen sker. Skall domstolarna tillämpa lagen i den konventionsstat där konossementet utfärdats kommer detta således i praktiken att medföra att domstolarna i flertalet fall, där konossementet inte innehåller en paramountklausul, kommer att bli tvungna att tillämpa främmande lag. Härtill kommer de uppenbara riskerna för att domstolarna tillämpar den främmande rätten felaktigt på grund av att de inte har tillräcklig information om denna rätts innehåll och hur den skall tolkas. I flertalet länder torde också domstolarna när det gäller konventionsbunden lagstiftning tillämpa lex fori. Det kan i sammanhanget nämnas att såväl de engelska som franska lagar som har antagits för att möjliggöra ratifikation av Haag/Visby-reglerna förutsätter att domstolarna tillämpar lex fori (för fransk del blir det fråga om direkt tillämpning av konventionen).

Som skäl för att tillämpa annan konventionsstats lagstiftning, när konossementet har utfärdats i sådan stat, kan åberopas att i synnerhet

Haagreglerna enligt vad man vet har tolkats olika i konventionsstaterna. Med lex fori-lösningen skulle därför en tvist kunna komma att bedömas olika beroende på i vilket land talan väcks. Det skulle därför vara önskvärt att man i förväg vet vilket lands lag som blir tillämplig. Ett sådant resultat är emellertid bara möjligt att uppnå, om det i konventionen direkt föreskrivs att lagen i det land där konossementet utställts skall tillämpas. Som nämnts torde domstolarna i flertalet länder tillämpa lex fori. Någon enhetlighet uppnås alltså inte genom att de nordiska länderna för sin del tillämpar lagen i det land, där konossementet utställts.

Ett annat skäl, som kan åberopas för tillämpning av lagen i det land där konossementet utställts, är att konventionen inte innehåller en uttömmande reglering av alla de frågor som en befordran under konossement kan ge upphov till. I frågor som faller utanför konventionsregleringen kan domstolen på grund av allmänna lagvalsregler bli tvungen att tillämpa utländsk lag. Det är dock önskvärt att samma lag tillämpas på alla frågor som rör befordringen. Å andra sidan torde konossement ofta innehålla allmänna lagvalsklausuler som hänvisar till annan lag än lagen i det land där konossementet utställts. T. ex. lär lagvalsklausuler som hänvisar till flaggans lag vara vanliga. Det kan också förekomma att konossementet innehåller en paramountklausul som hänvisar till Haag/Visby-reglerna samt en lagvalsklausul av innehåll att befordringen i övrigt är underkastad t. ex. flaggans lag. I samtliga dessa fall blir följden att man trots denna lösning inte uppnår det önskade resultatet att befordringen i sin helhet blir underkastad en och samma lag. Även i de fall där konossementet saknar lagvalsklausuler är det för övrigt tveksamt om allmänna internationellt-privaträttsliga regler i alla tillfällen leder till att lagen i det land, där konossementet utställts, skall tillämpas på frågor som inte regleras i konventionen.

Lex fori-lösningen tillämpas hos oss på andra områden inom transporträtten som är konventionsbundna. Denna princip har således valts i luftfartslagen och lagen om internationella vägtransporter. Den gäller också i fråga om redaransvarets begränsning. På svensk sida hade man av de skäl som förut har nämnts föredragit att tillämpa den också i detta sammanhang. Vid de nordiska departementsöverläggningarna lyckades man emellertid inte uppnå enighet härom utan stannade slutligen för den andra lösningen. Med hänsyn till önskvärdheten av en enhetlig nordisk reglering på denna punkt har jag ansett mig böra biträda detta. Jag har då särskilt beaktat att frågan är av mindre praktisk betydelse för sjötransporternas del, eftersom konossement i regel innehåller en

paramountklausul, vilken under alla förhållanden bör respekteras. Den lösning som nu har valts torde dessutom bara bli temporär. I samband med att ställning skall tas till en eventuell ny konvention om godsbefordran får frågan övervägas på nytt, bl. a. i ljuset av hur den har lösts i andra länder.” (Prop. 1973:137 s. 79–81.)

4. *Territoriell anknytning.* Den geografiska omfattningen av det tvingande transportansvaret bestäms genom angivande av vissa anknytningsfakta som refererar till territoriet. Därvid används två typer av anknytningsfakta, nämligen dels avgångsorten resp. bestämmelseorten för själva godstransporten, dels utställningsorten för konossementet.

Själva anknytningen kan utformas och har utformats på olika sätt i olika konventioner. Vill man minska en konventions tillämpningsområde begagnas en dubbel territoriell anknytning (*the double territorial link*): både avgångs- och bestämmelseorten för en transport skall ligga inom fördragsslutande parter territorium. En ytterligare skärpning innebär det, om man kräver att transportdokumentet också måste vara utställt inom en fördragsslutande parts territorium. Genom att slå av på dessa krav, t. ex. så att endast avgångsort *eller* bestämmelseort berör konventionsstat, vidgar man tillämpningsområdet.

Förevarande bestämmelse ger prov på flera olika modeller.

5. *Det vid 1973 års sjölagsändringar införda dubbelspåriga systemet.* Bibehållandet av KonL innebar, att Sverige i förhållande till länder som var anslutna till Haagreglerna i deras ursprungliga lydelse, tillämpade KonL ”i den utsträckning detta är nödvändigt på grund av våra folkrättsliga förpliktelser i förhållande till de stater som erkänner Haagreglerna men ej Haag/Visby-reglerna . . .” (Prop 1973:137 s 79.) I samband med 1973 års sjölagsändringar företogs några ändringar i KonL:s lydelse (dessa behandlas närmare i a prop s 153–156). KonL kommenteras i sin ursprungliga lydelse utförligt i NJA II 1936 s 573–623.

Huvudregeln var tydligen att SjöL:s bestämmelser skulle tillämpas, alltså Haag/Visby-reglerna, men de gamla Haagreglerna respekteras i vissa fall med hänsyn till att Sverige alltjämt var konventionsstat och i förhållande till andra konventionsstater förpliktat att iaktta 1924 års konventionsregler.

I slarvig sammanfattning brukade man därför säga, att Haag/Visby-reglerna gälde tvingande i internationell fart utom i förhållande till rena Haag-stater, där den gamla konventionen alltjämt gällde. En sådan sammanfattning var klart missvisande. I själva verket var tumregeln

redan efter 1973 års sjölagsändringar att Haag/Visby-reglerna gällde i det alldeles övervägande antalet fall. Bara där en konflikt mellan Haag/Visby-reglerna och de gamla Haagreglerna verkligen uppstod skulle vi fränfalla Haag/Visby-reglerna.

Låt oss ta ett konkret exempel. En transport från Sverige (Haag/Visby-stat) till Iran (Haagstat) med konossement utställt här av svensk redare reglerades från 1973 tvingande av den svenska SjöL (Haag/Visby).

Om redaren däremot var iransk *kunde det däremot komma i fråga att respektera hans önskan att inte tvångsvis underkastas de nya och strängare reglerna utan följa sina egna regler (de gamla Haagreglerna).* Men det kunde också hävdas, att den Haagredare, som ville driva sjöfart från Sverige till sitt eget hemland, borde vara beredd att acceptera de nya Haag/Visby-reglerna. ”Frågan om och i vilka fall Haag-reglerna dock skall tillämpas på sådan befordran bör emellertid överlåtas till rättstillämpningen. Därvid bör särskilt beaktas hur denna fråga har lösts i andra Haag/Visby-stater.” (NJA II 1975 s 489.) Skrivningen var alltså mycket mjuk.

6. *Uppsägningen av Haagreglerna i deras ursprungliga lydelse.* Redan när dåvarande sjölagskommittén lade fram förslag till ny lagstiftning på grundval av Haag/Visby-reglerna (1973 års sjölagsändringar) påpekade den, att ett ”dubbelspårigt” system – ett regelsystem för sjölagstransporter och ett regelsystem för konossementslagstransporter – orsakar juridisk-tekniska komplikationer. Den särskilda konossementslagen (1936:277) borde därför upphävas så snart som möjligt. Kommittén förordade, att frågan om en uppsägning av Haagreglerna i deras ursprungliga avfattning så snart det kunde förutses att Visbyreglerna skulle träda i kraft. (SOU 1972:10 s 38.)

Genom lagen (1973:1203) om ändring i KonL fick KM:t fullmakt att upphäva KonL sedan de på Haag/Visby-reglerna grundade lagändringarna hade trätt i kraft. DepCh anförde (i prop 1973:137 s 47–48): ”Vad beträffar den fortsatta giltigheten av Haagreglerna för vår del måste det tas i beräkning att en del konventionsstater väljer att avvakta det fortsatta internationella arbetet på detta område utan att tillträda Visbyreglerna. I och för sig möter det inte hinder att Sverige och de övriga nordiska länderna säger upp Haagreglerna i samband med tillträdet av Visbyreglerna, som dock på det hela taget ger lastintressena en bättre ställning än Haagreglerna gör. Befordran från stat som tillträtt Haagreglerna men inte Visbyreglerna skulle hos oss kunna underkastas

de senare genom särskild lagvalsregel. En sådan lösning skulle innebära lagtekniska förenklingar. Emellertid kan det också sägas vara skäl att dröja med ställningstagandet tills det visar sig vilken anslutning Visby-reglerna kommer att få. Det kan av politiska skäl vara olämpligt med hänsyn till nuvarande konventionsparter att upphöra att erkänna Haagreglerna som folkrättsligt förpliktande fördrag. I så fall bör Haagreglerna inte sägas upp för närvarande. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har enighet uppnåtts om att inta denna senare standpunkt och jag biträder det valet. Flertalet andra västeuropeiska stater som avser att tillträda tilläggsprotokollet avser, enligt vad jag inhämtat, inte heller att säga upp Haagreglerna f.n. Som kommittén föreslagit torde det emellertid vara ändamålsenligt att Kungl Maj:t redan i detta sammanhang får fullmakt att upphäva KonL när tiden visar sig mogen för att uppsäga Haagreglerna. En sådan uppsägning bör ske gemensamt med de övriga nordiska länderna.”

Den 22 november 1979 avlät den nu sittande sjölagsutredningen en skrivelse till justitiedepartementet och hemställde, att man från svensk sida så snart som möjligt med de övriga nordiska länderna på nytt tog upp frågan om en uppsägning av Haagreglerna och ett upphävande av KonL. Med hänsyn till det vidsträckta tillämpningsområde som Visby-reglerna numera hade fått kunde en uppsägning inte längre befaras få de negativa politiska verkningar som berördes vid 1973 års sjölagsändringar. Det fanns inte heller anledning att befara, att svenska rederier i länder som tillträtt enbart Haagreglerna skulle komma att underkastas strängare regler än andra länders rederier; lagstiftningen och paramountklausulerna på detta område gjorde inte Haagreglernas tillämpning beroende på rederiets nationalitet.

Framställningen resulterade inte i någon omedelbar reaktion från statsmakternas sida. Men upprepade internordiska kontakter ledde slutligen fram till att den svenska KonL upphävdes vid utgången av februari 1985 genom lagen (1984:939). Från och med samma tidpunkt upphävdes motsvarande lagar i Danmark, Finland och Norge.

7. Allmänt om paragrafernas verkan efter uppsägningen av Haagreglerna. Om paragraferna redan före 1985 i realiteten innebar ett genomförande av de nya Haag/Visby-reglerna på praktiskt taget all fart, så innebär övergången till ett enspårigt system (nämligen SjöL:s tvingande regler) detta ännu klarare. Mot bakgrunden av det sagda måste 169–170 §§ sägas innebära en ovanligt omständlig och svårtillgänglig rättsteknik för att fastslå, att *de tvingande Haag/Visby-reglerna skall tillämpas i all*

godsart till sjöss utom sådan som saknar nämnvärd anknytning till Sverige.

Avskaffandet av det dubbelspåriga systemet har märkligt nog skett utan att avsätta några spår i själva lagtexten. Innebörden har däremot förändrats. Den följande kommentaren är disponerad efter uppdelningen i olika fartområden och slår fast vilken territoriell anknytning (ovan 4) som erfordras för att de tvingande reglerna i SjöL skall tillämpas.

8. *Inrikes och internordisk fart.* Vid befordran inom Sverige (eller inom annat nordiskt land) samt mellan Sverige, Danmark, Finland eller Norge gäller *avgångsortens lag*. SjöL:s tvingande transportansvar gäller här även för certepartifart (utan att särskilt förbehåll måste göras, vilket förr krävdes för ansvarsbegränsning). ”Bestämmelsen är tillämplig också på t ex inrikes norsk fart eller befordran från Norge till Danmark om rättsförhållandet kommer upp till prövning vid svensk domstol. Bestämmelsen innebär att *samtliga regler om godsbefordran i lastningslandets lag skall tillämpas*, således inte bara de enligt 168 § tvingande reglerna. Detta har inte ansetts inge några betänkligheter med hänsyn till *den enhetliga nordiska sjölagstiftningen*. Såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket blir lagvalsregeln emellertid inte tvingande.” (Prop 1973:137 s 132.)

Skälen till att inrikes och internordisk fart är helt och hållet omfattad av tvingande reglering utvecklar DepCh på följande sätt: ”Jag vill till en början ansluta mig till förslaget att den inrikes och internordiska farten skall vara underkastad tvingande regler. Det kan naturligtvis ifrågasättas om detta behöver gälla annan befordran än sådan som sker enligt konossement. *Men inrikes och internordisk certepartifart är redan i dag underkastad tvingande regler om transportansvar m m och det har inte anförts några skäl för en ändring därvidlag.* Vad beträffar utrikes fart i övrigt har inte föreslagits tvingande regler rörande befordran enligt certeparti. Jag godtar detta. Den internationella certepartifarten är sedan gammalt ej underkastad tvingande regler. I den mån sådana skulle vara motiverade, bör de grundas på internationellt godtagna normer för sådan fart. Framtiden får utvisa om arbetet inom UNCTAD, där frågan har aktualiserats, kommer att leda till sådana normer.” (Prop 1973:137 s 79.) Detta arbete har inte resulterat i något förslag till konvention om tvingande reglering, motsvarande Hamburgreglerna 1978 om styckegodsbefordran.

9. *Haag/Visby-fart.* Avgörande blir här i första hand, *om konossement*

utfärdats i Haag/Visby-stat. Är så fallet, gäller den tvingande regleringen enligt denna stats Haag/Visby-lagstiftning. Om konossementet visserligen inte har utfärdats i sådan stat men själva godstransporten ändå utgår från Haag/Visby-stat, gäller denna stats Haag/Visby-lagstiftning.

I motiven uttalas härom följande: "Har i annat fall än som avses i första stycket konossementet utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet (protokollstat) tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har tex konossementet utfärdats i Sverige för befordran till Storbritannien blir de bestämmelser i 5 kap som grundas på tilläggsprotokollet tillämpliga, dvs de i 168 § första stycket nämnda bestämmelserna med undantag för 123 och 162 §§. Och har konossementet utfärdats i Storbritannien för befordran till Sverige blir den engelska Haag/Visby-lagen tillämplig." (Prop 1973:137 s 132.)

Vad beträffar 123 § kan ifrågasättas om uppställande av kravet på att den för sin tillämpning skulle kräva att den svenska Haag/Visbylagstiftningen gäller verkligen är konsekvent, med hänsyn till att lagstiftarens ingripande här riktar sig mot tolkningen av den tidigare 123 §. Se närmare kommentaren till 123 § under 6. *Så snart ett hithörande fall kommer upp till bedömning inför svensk domstol, bör 123 § SjöL tillämpas enligt lex fori-principen.*

10. *Ren Haagfart.* Även i förhållande till länder, som är anslutna till Haagreglerna i deras ursprungliga lydelse, tillämpar Sverige numera Haag/Visby-reglerna. Den territoriella anknytningen uppnås, liksom i föregående grupp av fall (9), genom hänvisning antingen till *orten för konossementets utfärdande* eller, då något konossement inte utfärdats, till *avgångsorten* för godstransporten.

11. *Fart från icke-konventionsstat till Norden.* För att ge Visbyreglerna en mer vidsträckt spridning räcker det här med att bestämmelseorten är belägen i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. All import från icke konventionsstat till Norden täcks alltså av SjöL:s tvingande transportansvar. "Detta innebär att inte bara de på Haag/Visby-reglerna byggda bestämmelserna utan även andra regler angående befordran som finns i vederbörande nordiska lands lagstiftning blir tillämpliga.

Eftersom endast de i 168 § första stycket (jfr dansk och norsk text i bilaga 7) nämnda bestämmelserna är tvingande, blir inte heller lagvalsregeln tvingande såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket." (Prop 1973:137 s 132.) Motsvarande princip var genomförd i KonL. Som bestämmelseort räknas, här som eljest, den

avtalsenliga bestämmelseorten. Senare omdestinering påverkar alltså inte lagvalet.

12. *Fart från icke-konventionsstat till utomnordisk stat.* ”Paragrafen innehåller inga regler om lagvalet vid utrikes certepartifart och befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till utomnordisk stat. I fråga om sådan befordran får det alltså avgöras enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler vilket lands lag som skall tillämpas om fraktavtalet eller konossementet inte innehåller någon paramountklausul.” (Prop 1973:137 s 132 nederst.) Se därom vidare nedan under 14.

13. *Kravet på att konossementet skall vara överlåtet.* Den tvingande regleringen har inte haft som mål att reglera den internationella certepartifarten utan att ge konossementet bättre substans genom att skydda godtroende förvärvare. Det tvingande rättssystemet är därför tillämpligt enbart på rättsförhållandet mellan *sjötransportören och innehavaren av konossement*, där sådant särskilt har utfärdats. Se närmare kommentaren till 118 § under 4. En erinran härom har gjorts i 169 § 2 st 3 p och 3 st 2 p.

14. *Paramountklausul.* Så gott som alltid innehåller konossement en s k paramountklausul, varigenom sjötransportören frivilligt underkastar sig Haagreglerna, oavsett om det råder avtalsfrihet (befordringen försiggår i s k fri fart) eller icke. I 170 § stadgas för sådant fall dels att *den utpekade nationella Haagregelslagstiftningen skall tillämpas (oavsett om de förut angivna reglerna skulle leda till annat resultat)*, dels att *direkt hänvisning till Visbyprotokollet här i landet skall förstås som en hänvisning till motvarande bestämmelser i SjöL*. För att spara tid kan det vid bedömningen av ett konkret fall vara lämpligt att börja i denna ände – då löser sig problemet direkt! Beträffande rättsverkan i allmänhet av paramountklausuler hänvisas till Sjölagskommentaren Godsbefordran vid 118 § under 4.

Innehållsförteckning

En kortfattad innehållsförteckning finns ovan s 7

Förord 5

Innehåll 7

Inledning 9

1. Personbefordran till sjöss – från köpmän som följer med sina varor till turister på kryssningsfartyg och jumbofärjor 9 – 2. Avtal om personbefordran 13 – 3. Olika grader av självbestämmande 14 – 4. De båda modellerna: sjörättens regler om godsbefordran och lufträttens regler om passagerarbefordran 15 – 5. Lagbestämmelser om passageraransvar i SjöL 1864 och 1891 15 – 6. Lagbestämmelser om passageraransvar vid 1936 års sjölagsändringar 15 – 7. Avtalsreglering av passagerarbefordran och passagerarbiljetter 16 – 8. CMI:s konventionsförslag och 1973 års sjölagsändringar 23 – 9. Atenkonventionen och 1983 års sjölagsändringar 26 – 10. Konsumentskydd för fartygspassagerare 30 – 11. Sjöpassagerarnas skyddsnivå ur ersättningsrättslig synvinkel 32 – 12. Dröjsmålsskador vid passagerartransport i lagstiftningen och i det praktiska rättslivet 34 – 13. Krav enligt 6 § SjöL är mycket sällsynta 34 – 14. I särskilda situationer kan passagerarkrav uppgå till mycket betydande belopp 35 – 15. Förarbetena till 6 kap SjöL 36 – 16. Passageraravtalet i rättslitteraturen 36 – 17. Kommentarens uppläggnings 37

Sjölagen (1891:35 s 1) med senare ändringar

Sjätte kapitlet

Om befordran av passagerare och resgods

Kapitelrubriken 38

171 §

1. Några grundläggande definitioner 40 – 2. Äldre rätt 40 – 3. Tillkomst 41 – 4. Begreppet bortfraktare 41 – 5. Begreppet passagerare 44 – 6. Begreppet resgods 46 – 7. Begreppet handresgods 48 – 8. Gränsen mellan avtal om godsbefordran och avtal om passagerarbefordran 50 – 9. Passageraravtalets dokumentation 51 – 10. Reglerna omfattar all befordran, även

inrikes befordran och befordran på inre vattenvägar 53 – 11. Bestämmelsen är tvingande 53

172 § upphävd genom lag (1983:699)

1. Tomrum i paragrafföljden 53 – 2. Äldre rätt 54 – 3. Skälet till upphävandet 54

173 §

1. Förhållandet till andra konventioner med tvingande rättsregler 54 – 2. Äldre rätt 55 – 3. Tillkomst 55 – 4. Den tvingande järnvägsrättsliga regleringen 55 – 5. Den sjörättsliga lagstiftningen viker för den tvingande järnvägsrättsliga regleringen 55 – 6. Omlastningsfria biltransporter på fartyg, järnvägsvagn eller luftfartyg 56 – 7. Lastbilens chaufför är passagerare 56 – 8. Busspassagerare på färja 57 – 9. Bestämmelsen är tvingande 57

174 §

1. Begränsningar till sjötransportörens skydd gäller oberoende av ansvarsgrunden 58 – 2. Tillkomst 58 – 3. Personer som inte är passagerare, anställda eller arbetar i fartygets tjänst 58 – 4. Sådana personer skall inte ha bättre skydd än om de vore passagerare 59 – 5. Himalaya-effekten 59 – 6. Lotsar och stuveriarbetare omfattas inte av personkretsen i denna paragraf 59 – 7. Bestämmelsen är tvingande 59

175 §

1. Fartygets sjövärdighet m m 61 – 2. Tillkomst 61 – 3. Sjövärdighetsbestämmelsen 61 – 4. Förbudet mot däckslastning 62 – 5. Deviation 62 – 6. Särförhållanden vid kryssningsfartyg 62 – 7. Sanktion: hävningsrätt 62 – 8. Sanktion: skadeståndsansvar 63 – 9. Bestämmelsen i 1 st är tvingande 63

176 §

1. Befordringsavtal med bestämt fartyg 63 – 2. Tillkomst 63 – 3. Den växlande betydelsen för passageraren av det individuella fartyget 63 – 4. De privaträttsliga sanktionerna: hävning och skadestånd 64 – 5. Stadgandet är dispositivt 64

177 §

1. Substitutionsförbudet för passageraren 65 – 2. Tillkomst 65 – 3. Syftet 65 – 4. Civilrättsliga verkningar 65 – 5. Bestämmelsen är dispositiv 65

178 §

1. Ordning och säkerhet ombord 66 – 2. Tillkomst 66 – 3. Passagerarens lydnadsplikt 66 – 4. Befälhavarens tvångsmedel 67 – 5. Bestämmelsen är tvingande 68

179, 180 och 181 §§

1. Farligt resgods 69 – 2. Tillkomst 69 – 3. Passagerares rätt att medföra resgods i skälig omfattning 69 – 4. Modellen för de följande bestämmelserna är motsvarande regler i godskapitlet 69 – 5. Upplyningsplikt och märkningsskyldighet 70 – 6. Bestämmelserna om upplyningsplikt och märkningsskyldighet är tvingande 70 – 7. Sjötransportörens rätt att vägra medta farligt resgods och hans rätt att avlägsna farligt resgods 70 – 8. Passagerarens culpaansvar avseende skada av resgodset för sjötransportören eller på fartyget 71 – 9. Bestämmelsen om passagerarens skadeståndsansvar enligt 181 § är tvingande till passagerarens egen förmån 71 – 10. Skada av resgodset för andra än passagerare eller annan utom sjötransportören 71

182 §

1. Sjötransportörens retentionsrätt i passagerarens resgods 72 – 2. Tillkomst 72 – 3. Retentionsgrundande fordringar är sådana som avser betalning för resan och för kost eller för annan tjänst under resan 72 – 4. Handresgods omfattas inte 72 – 5. Retentionsrätten är försedd med en uppläggningsrätt och en försäljningsrätt 72 – 6. Bestämmelsen är tvingande 72

183 och 184 §§

1. Hinder på fartygets sida för befodringsavtalets fullgörande 72 – 2. Tillkomst 74 – 3. Bestämt fartyg går förlorat eller kondemneras före resans början 74 – 4. Väsentlig försening medför hävningsrätt för passageraren 74 – 5. Försening och förlust av fartyg under pågående resa 74 – 6. Innebörden av begreppet bestämmelseorten i kryssningstrafik 74 – 7. Sjötransportörens underlåtenhet att uppfylla fortskaffningsplikten medför rätt för passageraren att häva avtalet 75 – 8. Passagerarens uppehälle i land i avvaktan på fortskaffningspliktens fullgörande 75 – 9. Bestämmelserna är tvingande 75

185 §

1. Hinder på passagerarens sida för befodringsavtalets fullgörande 75 – 2. Tillkomst 76 – 3. Reklamationsskyldigheten 76 – 4. Bestämmelsen är tvingande 76

186 §

1. Den ömsesidiga hävningsrätten vid krig och liknande händelser 77 – 2. Tillkomst 77 – 3. Resan skall vara förenad med fara för passageraren eller fartyget 77 – 4. Kapning av fartyg 77 – 5. Bestämmelsen är tvingande 77

187 §

1. Avståndsfrakt vid ofullbordad resa 78 – 2. Tillkomst 78 – 3. En självständig regel har utformats 78 – 4. Bestämmelsen är tvingande 78

188 §

1. Sjötransportörens ansvar för skada på passagerare 82 – 2. Äldre rätt 82 – 3. Tillkomst 83 – 4. Några orienterande anmärkningar om dröjsmålsbegreppet 83 – 5. Innebörden av dröjsmål i kryssningsfart 84 – 6. Personskada som drabbar passagerare 85 – 7. Ansvarsperioden och kausalitetskravet: på grund av händelse under resan 85 – 8. Fel eller försummelse 89 – 9. Ansvarssubjekten vid principalansvaret: sjötransportören eller någon som han svarar för 89 – 10. Särskilt om aktsamhetsstandarden 90 – 11. Särskilt om transportörens ansvar mot lekande barn när de under resan skadar sig och är passagerare 95 – 12. Särskilt om passagerare som av andra skäl inte kan utöva ”sin självbestämning” med omdöme 96 – 13. Särskilt om passagerarskador vid fartygskollision 97 – 14. Reseavtalet och dess förhållande till reglerna om ansvar för passagerarbefordran till sjöss 98 – 15. Möjligheter att skärpa ansvaret till ett rent strikt ansvar 99 – 16. Dröjsmålskada som drabbar passagerare, även om förseningen inte beror på händelse under resan 100 – 17. Ersättningsbara skador och skadevärdering 101 – 18. Bestämmelsen är tvingande 102

189 §

1. Sjötransportörens ansvar för resgods 103 – 2. Tillkomst 104 – 3. Begreppet resgods 104 – 4. Ansvarsperioden 105 – 5. Ansvarstypen är presumtionsansvar 107 – 6. Särskilt om dröjsmålsansvaret 108 – 7. Skadevärderingen 110 – 8. Särskild regel om ansvaret för dyrbarheter 110 – 9. Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån 111

190 §

1. Jämkning vid medvållande på passagerarens sida 112 – 2. Äldre rätt 112 – 3. Tillkomst 112 – 4. Vid personskada får jämkning ske bara om passageraren uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan 113 – 5. Vid resgodsskada gäller den traditionella regeln om jämkning efter skälighet, om passageraren genom eget vållande medverkat till skadan 113 – 6. Utgångspunkten för jämkningsen är det obegränsade skadeståndsbeloppet, som den skadelidande i princip kan kräva 113 – 7. Betydelsen av föreskrifter och instruktioner vid bedömningen av (grovt) medvållande från passagerarens sida 113 – 8. Bestämmelsen är tvingande 114

191 §

1. Presumtionsansvarets gränser i förhållande till vållandeansvaret – nyanseringen av bevisbördan 115 – 2. Äldre rätt 115 – 3. Utgångspunkten enligt allmänna bevisregler är, här som annars, att den skadelidande har att visa dels att skada uppkommit för honom, dels att den uppkommit inom

sjötransportörens arbetsområde 115 – 4. Anonym culpa 116 – 5. Resgods som tagits om hand av sjötransportören 116 – 6. Personer och handresgods 116 – 7. Bestämmelsen är tvingande 118

192 §

1. Den summamässiga ansvarsbegränsningen 119 – 2. Äldre rätt 120 – 3. Tillkomst 120 – 4. Skadevärdering föregår alltid den summamässiga ansvarsbegränsningen 120 – 5. Ansvarsbegränsningens ändamål 121 – 6. Begränsningssystemet: begränsningsbelopp, självrisk och globalbegränsning 122 – 7. Räkneenheten är Special Drawing Rights (SDR) 122 – 8. Begränsningsbeloppen gäller för varje resa 122 – 9. Begränsningsbeloppen avser inte ränta och rättegångskostnader 123 – 10. Personskador 123 – 11. Begränsningsbeloppens storlek vid försening av passagerare och vid resgods-skador 124 – 12. Begränsningsbeloppet vid skada på fordon 124 – 13. De angivna begränsningsbeloppen är alla ensidigt tvingande 125 – 14. Sjötransportören kan åta sig ansvar till högre belopp 125

193 §

1. Självrisk 126 – 2. Äldre rätt 126 – 3. Tillkomst 126 – 4. Självriskregelns ändamål 126 – 5. Kritik mot regeln om avdrag för självrisk 127 – 6. Sjötransportören har en obetingad rätt att göra avdrag för självriskbeloppen 127 – 7. Självriskbeloppens storlek 128 – 8. Självriskbeloppet skall avräknas från skadan innan frågan om begränsning av ansvarsbeloppet prövas 128 – 9. Regeln är tvingande till sjötransportörens förmån 129 – 10. Allmänna passagerartransportvillkor 129

194 §

1. Ansvarsbegränsningens bortfall 129 – 2. Äldre rätt 130 – 3. Tillkomst 130 – 4. Bestämmelsens ändamål 130 – 5. Formeln 130 – 6. Bara sjötransportörens grova egenfel medför ansvarsbegränsningens bortfall 131 – 7. Egenfel av personer för vilka sjötransportören svarar medför likaledes ansvarsbegränsningens bortfall 132 – 8. Bestämmelsen är tvingande 132

195 §

1. Ansvarsbegränsningen är oberoende av ansvarsgrunden 133 – 2. Äldre rätt 133 – 3. Tillkomst 133 – 4. Bakgrund 133 – 5. Till här åsyftade bestämmelser hör även preskriptionsregler 133 – 6. Bestämmelsen är tvingande 133

196 §

1. Mer än en transportör 134 – 2. Äldre rätt 135 – 3. Tillkomst 135 – 4. Liksom enligt motsvarande regel om godstransporter reglerar denna bestäm-

melse ansvaret för mer än en transportör bara såvitt angår sjötransportörens ställning 135 – 5. Den avtalande sjötransportören förblir ansvarig även om någon annan helt eller delvis utför transporten 135 – 6. Den utförande sjötransportören ansvarar för sin del av transporten 136 – 7. Den avtalande och utförande sjötransportörens ansvarighet är gemensamt begränsad 136 – 8. Den avtalande och den utförande sjötransportören ansvarar båda solidariskt 136 – 9. Bestämmelsen är tvingande 136

197 §

1. Himalaya-bestämmelsen 137 – 2. Tillkomst 138 – 3. Principerna 138 – 4. Bestämmelsen är tvingande 138

198 §

1. Taleberättigade vid personskador 139 – 2. Äldre rätt 139 – 3. Tillkomst 139 – 4. Bestämmelsen är tvingande 139

199 §

1. Hänvisning till bestämmelser om laga domstol och preskription 140 – 2. Forumbestämmelserna 140 – 3. Preskriptionsbestämmelserna 141 – 4. Passagerarkapitlet upptar inga reklameringsregler 143 – 5. Bestämmelserna är tvingande 143

200 §

1. Den tvingande regleringens omfattning 144 – 2. Äldre rätt 145 – 3. Tillkomst 145 – 4. Föreskrifter om ordning och säkerhet under resan är tvingande 145 – 5. Det tvingande ansvarssystemets geografiska tillämplighet 145 – 6. Lex fori-metoden tillämpas 147 – 7. I övrigt är bestämmelserna i passagerarkapitlet dispositiva 147

201 §

1. Gränsen för ansvarsfriskrivning inom området för den tvingande regleringen 148 – 2. Äldre rätt 148 – 3. Tillkomst 148 – 4. Det tvingande passageraransvarets början och slut 149 – 5. Början och slutet av det tvingande ansvaret för handresgods 149 – 6. Den avtalande sjötransportörens möjlighet att friskriva sig från den del av transporten som utförs av annan 150 – 7. De svenska färjevillkoren 151

Se vidare *Innehåll* ovan s 7

Förkortningar

AfS	Arkiv for sjørett
AJCL	Americal journal of comparative law
Bet	Betänkande
DepCh	Departementschefen
DHR	Danmarks Højesteret
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
FHD	Finlands Högsta domstol
FJFT	Tidskrift utg av Juridiska föreningen i Finland
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt(-en)
HR	Häradsrätt(-en)
JBL	Journal of business law
JMLC	Journal of maritime law and commerce
JTL	Järnvägstrafiklagen
JustR	Justitieråd(-et, -en)
KonL	Konossementslagen (1936:277)
LFL	Luftfartslagen
Lloyd's Rep	Lloyd's maritime and commercial law quarterly
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NHR	Norges Høyesterett
NJA (C)	Nytt juridiskt arkiv, avd I (nr i notisavdelningen)
NJA II	Nytt juridiskt arkiv, avd II
NRev	Nedre justitierevisionen
Ot prp	(norsk) Odelstingsproposition
Prop	Proposition
RR	Rådhusrätt(-en)
Rt	(norsk) Retstidende
SHD	Sveriges Högsta domstol
SOU	Statens officiella utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
SøHa	Sø- og Handelsretten
TfR	Tidsskrift for rettsvitenskap
TSA	Tidskrift för Sveriges advokatsamfund

Förkortningar

TR	Tingsrätt(-en)
UfR	Ugeskrift for retsvesen
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht

Rättsfallsregister

NJA

1933 s 701	114
1936 s 326	91
1944 s 333	35, 94
1944 s 563	94
1947 s 126	15
1949 s 289	111
1951 s 656	111
1956 s 656	96
1962 s 654	118
1962 s 770	116
1966 C 851	91
1971 s 78	102
1971 s 216	92, 94, 143
1974 s 1	13, 151
1977 s 49	108
1977 s 176	116
1979 s 620	102
1981 s 622	116
1982 s 421	116
1983 s 836	133
1985 s 269	15
1986 s 61	131

ND

1908 s 58	94
1913 s 555	94
1917 s 46	91
1918 s 296	91
1918 s 458	91
1918 s 545	94
1921 s 75	21
1928 s 446	43, 51
1939 s 310	93

Rättsfallsregister

1945 s 353	92
1951 s 51	107
1957 s 166	43
1957 s 232	69
1957 s 343	94
1958 s 62	93
1961 s 278	15
1961 s 295	95
1962 s 157	108
1964 s 169	151
1965 s 308	47
1966 s 297	91
1968 s 212	151
1969 s 179	108
1970 s 372	108, 151
1973 s 141	91
1973 s 343	89
1974 s 352	121
1979 s 29	131, 132
1980 s 134	46
1981 s 264	108

FFR

1952 s 218	93
------------	----

Rt

1969 s 1308	100
-------------	-----

UfR

1940 s 899	92
------------	----

Engelska rättsfall

The Biche [1984] 1 Lloyd's Rep 26 46

Godina v Patrick Operations [1984] 1 Lloyd's Rep 333 133, 138

Sakregister

action direct 132
Achille Lauro 66, 77
adekvat kausalitet 86 ff
aktsamhetsplikt, sjötransportörens 90 ff
allmänna resevillkor 32, 99, 189 ff
anonym culpa 116
anställda i fartygets tjänst, andra än 58–59
ansvarsbegränsning 59, 96, 118 ff, 121
ansvarsbegränsning, bortfall 129 ff
ansvarsfriskrivning 148 ff
ansvarsperiod 85 ff, 105 ff, 111, 149 ff
ansvarssummor 27–30, 31, 119 ff
ansvarstak 35
arbetsskador 100
Atenkonventionen 23, 26 ff, 36, 41, 84, 92, 104, 119, 123–124
avbeställningsrätt, avsaknad av 76
avgångsortens lag 210
avståndsfrakt 78
avtalande sjötransportör 41–43
avtal om passagerarbefordran 13–14, 36–37, 51, 74
avtalslagen 32
avtalsvillkor i konsumentförhållanden 32
avtalsvillkor mellan näringsidkare 43–44

bailment 49
befordringsavtal, bestämt fartyg 63
befordringsplikt 74
befordringsvillkor 16, 64
befordringsvillkor, se även allmänna resevillkor och färjevillkor
befälhavares tvångsmedel 67
beloppsbegränsning 27, 79, 119 ff
bestämmelseort 74
bestämt fartyg 83 ff
bevisbörda 115 ff

Sakregister

bil 47, 49–50, 107–108

biljett 16, 40, 51 ff

bilpassagerare 57

bodmeri 38

bortfraktare 44 ff, 99

brand 79, 82, 89, 117

bristfällig anordning 91

brottslig handling 67, 133

bruttodräktighet 200

Brysselkonventionen om passagerare 23

Brysselkonventionen om sammanstötning 97

busspassagerare 57

cateringverksamhet 90

certeparti 47, 51, 103

certepartifart 210

chaufför 50, 56–57

claiming cargo 13

CIM 55

CMI 23, 45

CMR 56

conflict of conventions 54

COTIF 55

culpa 82, 90 ff

culpa lata 130

culpa levissima 95

cykel 128

defect in the ship, se fel i fartyget

delay 109

delay in delivery 109

deviation 61–63

direct action 132

dokumentation, passageraravtalets 51–53

dolus 130

dräktighet 200

dröjsmålsbegreppet 83–85

dröjsmålsuskador 34, 100–101, 108–110, 116, 127

dyrbarheter 79, 110–111, 124

däckslastning 62, 63

egenfel 131
 ekonomisk skada 101
 emigranttrafik 10–11, 30–31
 Empress of Ireland 36
 ersättningsbar skada 101–102
 exculpera 117
 explosion 79, 117

 farligt resgods 69, 70–71
 fartygskollision 97
 fartygsnämnden 67
 fel i fartyget 26, 89, 92–93, 100, 117
 flygplan 56, 66, 77
 fordon 46, 69, 83, 121, 124–125, 128
 forskare 44, 53
 fortskaffningsplikten 75
 fortskaffningsplikt, se även befodringsplikt
 forum 140
 forum shopping 113
 franchise 126
 fripassagerare 45, 58
 frisedel 16
 friskrivning 150–151
 friskrivningsklausuler 16–23, 79–80
 färjevillkor, svenska 31–32, 99, 129, 151, 181 ff
 förlisning 79, 117
 försäkring 32–34, 35, 100, 127
 försäkringspraxis 90

 gangways 149
 garantiingenjör 45
 Genèvekonventionen om multimodala transporter 109
 geografisk tillämplighet 145–146, 207, 210–212
 globalbegränsning 37, 122
 gratis befodran 42, 46
 grov vårdslöshet 113, 130–131
 Guatemalaprotokollet 87
 gäst 46
 Göta kanal 53

- Haagreglerna 16, 55, 89, 130, 207 ff
Haagprotokollet 1955 till Warszawakonventionen 130
Haag/Visbyfart 210–211
Haag/Visbyreglerna 203 ff
Hamarskjöld 13, 41, 49
Hamburgreglerna 41, 89, 109, 137
handresgods 48 ff, 72, 105–106, 116–117, 120–121, 149–150
hi-jacking, se kapning
Himalaya 59, 133, 137–138
hinder vid fullgörande av avtal 73 ff
hotellavtal 99
hund 105
husvagn 128
huvudtransportör 134 ff
hydrofoibåt 69
hytt 47, 49, 92–93
hävningrätt, passagerarens 62, 64
- ideell skada 101–102
ilandstigning 93–94
IMCO 26, 200
IMO 26, 200
informationsskyldighet, sjötransportörens 64
inre vattenvägar 53
inrikes fart 145–146, 210
internordisk fart 145–146, 210
- jumbofärjtrafik 13
jämkning 112–114
järnvägsvagn 56
- kapning 66, 77, 86
kausalitet 85 ff
kollision, se sammanstötning
kombinerade transporter 135
kommersiella fel 81
kondemnera 63, 74
konflikter mellan konventioner 54
konossement 47, 51, 103, 137, 203 ff, 212
Konsumentombudsman (KO) 24–25, 30–32, 71, 98

konsumentskydd för passagerare 32
 Kronprinsessan Ingrid 12
 konsulatspassagerare 45, 58
 kryssningstrafik 62, 74, 84–85
 Kungsholm 12
 kvasikontraktuellt ansvar 15, 58–59

laga domstol 140–141
 lastbil 50–51, 128
 lastbilschaufför 50, 56–57
 lagvalsregler 146–147
 legitimationshandling 16
 legitimationsverkan 51
 lekande barn 95–96
 lekrum 96
 levande djur 45, 47–48, 69, 105
 lex fori 147, 204 ff
 liberty-klausul 16
 liggetid 201
 lots 44–45, 59
 luftbefordringskonventionen, se Warszawakonventionen
 luftfartyg 56, 66, 77
 lydnadsplikt för passagerare 66
 låst hytt, se hytt

Madridkonferensen 1955 23
 medelbar besittning 49, 106
 medverkanderegler 112–114
 medvållande 83, 112, 113
 moped 128
 motorcykel 128
 multimodala transporter 109, 135
 märkningsskyldighet 70–71

nautisk fel 31, 55, 81, 82, 89, 101, 104
 nettodräktighet 200
 New Yorker 21
 nöjestur 44, 46, 53

Sakregister

objektiverad culpa 91
oceanforskningsfartyg 44
ofullbordad resa 78
ombordstigning 93–94
orsakssamband 117
orsakssamband, se adekvat kausalitet
overbooking 35
overspill, se ansvarstak

P & I försäkring 35
paramountklausul 203, 212
parcel receipt 103
partsbindningsmönster 14
passagerare, begreppet 44 ff
passagerarbiljett, se biljett
passagerarkomfort 10 ff
passagerarens skadeståndsansvar 71
passagerarens självbestämning 14–15, 95–97
passagerarskada 82 ff
passagerarvärdig 61–62, 117
passagerartransportvillkor, se färjevillkor
personskada 28, 33–34, 85, 91 ff, 121, 123–124
personskada, taleberättigad vid 139
Poincaréfranc 26
preskription 59, 133, 141 ff
presumtionsansvar 26, 82, 92–93, 96, 99, 100–101, 115 ff
principalansvar 82, 89–90, 95, 99
privity 131
proratariskt ansvar 97–98
pro rata rate 97
Protection & Indemnity Insurance, se P & I försäkring
psykisk skada 85
påhängsvagn 128

Redareföreningen, se Sveriges Redareförening
reklamation 76, 133, 143
regresskrav 97–98
reklamationsskyldighet 76
rent strikt ansvar 99–100
res ipsa loquitur 93

researrangör 32, 40, 99
 reseavtal 98–99
 Resebyråföreningen 32, 98
 resevillkor, allmänna, se allmänna resevillkor
 resgods 46 ff, 61, 69–71, 103 ff, 116, 120, 121
 retentionsrätt 15, 48, 60, 72
 Ro-Ro 12, 56
 ränta 123
 rättegångskostnad 123

 sakskador 33, 116, 121, 127
 sammanstötning 59, 79, 117–118
 samtycke 45
 SDR 122
 sea waybill 103
 sea-going vessels 53
 självbestämning, passagerarens 14–15, 95–97
 självrisk 93 ff, 122, 126–129
 sjölåneborgenär 38
 sjöman 46
 sjöolycka 26, 36, 117–118
 Sjörättsföreningen i Göteborg 24, 124
 sjöröveri 66, 77
 sjötransportörs egenfel 131
 sjövärdighet 61–63
 skadevärdering 101–102, 110
 skeppsmätning 200
 Special Drawing Rights, se SDR
 statsfartyg 44, 53
 stilleståndsansättning för bil 121
 Stockholm 10
 Stockholmskonferensen 1963 23
 strandning 79, 89, 116–118
 strikt ansvar 71, 91, 99–100
 stuveriarbetare 59
 stuvning av fordon 107–108
 substitution av passagerare 65
 substitutionsklausul 65
 summamässig ansvarsbegränsning 119 ff
 Sundance 36

- super cargo 9
- superkarg(ör) 9, 45
- Sveriges Redareförening 29, 31–32, 99, 110, 151
- Svenska Resebyråföreningen 32, 98

- terminal 149–150
- territoriell anknytning 207
- terrorister 66, 77
- tidscerteparti 43–44, 45
- tillbakaträdande från passageraravtal 75–76
- tillfällig besökare 58
- tillfälligt besittningsbiträde 106
- Titanic 36
- Tokyoukastet 23, 25 ff, 69, 78 ff, 109, 126, 133, 142, 145
- transportfrist 109
- transportkvalitet 31, 62, 94
- transportlöfte 41
- transporttid 109
- transportör 41 ff
- trygghetsförsäkring för arbetsskador (TFA) 100
- tvingande regler 145 ff, 203 ff
- tvångslots 45
- tvångsmedel, se befälhavares tvångsmedel
- tvåpartsavtal 14
- tulländamål 111
- tågfärja 54–57

- unaccompanied car 47, 103
- UNCITRAL 30, 79
- underlåtenhet 89
- undersökningsplikt, sjötransportörens 108
- undertransportör 41, 42, 134–137, 150
- uppehåll i terminal 149–150
- upplysningsplikt 70–71
- utförande sjötransportör 41–43
- utomobligatoriskt ansvar 56, 58, 71, 101

- Warszawakonventionen 42, 46, 48 ff, 93, 123, 130, 133
- Wellamo 110

Venedigkonferensen 1907 23
Visbyreglerna 26, 41, 133, 141–142, 204 ff
vägfärjor 13, 56

yrkesmässig befordran 42, 45, 46, 53

ömsesidig hävningsrätt 77
överliggetid 201

Författarpresentation

Kurt Grönfors är professor i sjörätt och annan transporträtt vid Göteborgs universitet och har där även varit rektor vid Handelshögskolan samt dekanus vid samhällsvetenskapliga fakulteten. Som innehavare av denna lärostol är han även knuten till Uppsalas, Lunds och Stockholms juridiska fakulteter. Han är en av Nordens ledande sjörättsexperter och har haft många utredningsuppdrag samt medverkat i lagstiftningsarbete. Hans författarskap är, sedan fyra decennier, mycket omfattande. Här kan nämnas Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (tills. m. L Gorton) samt Avtalslagen (1984).

Norstedts Blå Bibliotek

- Beckman N – Holmberg C – Hult B – Strahl I: Kommentar till brottsbalken I, II
Berg U – Berggren N-O – Meyerson A – Munck J – Victor D – Örn C: Kommentar till brottsbalken III
Holmqvist L: Hyreslagen
Rittri B: Bostads- och anläggningsarrende
Walin G: Kommentar till föräldrabalken och internationell föräldrarätt
Walin G: Kommentar till ärvdabalken I
Walin G: Kommentar till ärvdabalken II
Walin G – Gregow T – Löfmarck P: Kommentar till utsökningsbalken
Westerlind P: Jordabalken, Kap 1–5
Westerlind P: Kommentar till jordabalken, Kap 6
Westerlind P: Kommentar till jordabalken, Kap 7

Norstedts Gula Bibliotek

- Blom B: Sjölagens bestämmelser om redaransvar
Boström J – Linders J: Lagsökning och betalningsföreläggande
Bouvin Å – Hedman B: VA-lagstiftning
Bouvin Å – Hedman B – Stark H: Expropriationslagen
Bramstång G: Sociallagstiftningen
Corell H – Egerstedt O – Heuman S – Regner G: Sekretesslagen
Dahlgren R – Rune C: Företagshypotek m m
Delin L: Gruvlagstiftningen
Geijer E – Rosenqvist E – Sterner H – Ekman G – Crabo S: Skattehandbok del II. Rättsfallssamling med register

Grönfors K: Avtalslagen
 Grönfors K: Sjölagens bestämmelser om godsbefordran
 Gullnäs I – Larsson S: Den kommunala förköpsrätten
 Hagbergh E: Sjölagen med 1973 års regler
 Hagbergh E: Supplement till Sjölagen med 1973 års regler
 Hagbergh E – Nisell S: Lagen om ekonomiska föreningar
 Hassler Å: Specialprocess
 Hermanson W – Sandler G – Svensson S V – Wennberg B: Taxerings-
 handbok
 Holmquist B – Johnsson J: Vägtrafiklagstiftningen
 Höglund O: Namnlagen
 Jacobsson M – Tersmeden E – Törnroth L: Patentlagstiftningen
 Jonzon S-G – Delin L – Bengtsson B: Naturvårdslagen
 Kedner G – Roos C M: Aktiebolagslagen, Del I, Kap 1–10
 Kedner G – Roos C M: Aktiebolagslagen, Del II, Kap 11–19
 Lundin T: Uppbörd av skatt
 Martenius Å: Konkurrenslagstiftningen
 Thornstedt H – Eklund E: Skattebrott och skattetillägg
 Walin G: Lagen om skuldebrev m m
 Walin G – Gregow T: Ackordslagen m m
 Walin G – Rydin B: Förmånsrättslag m m
 Westerlind P: Vad som är fast egendom
 Westerlind P – Beck-Friis J – Sköllerholm O: Kommentar till konsu-
 mentkreditlagen



ISBN 91-1-867182-9