



Förstärkt skydd för fartygspassagerare

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2014/15:95 Förstärkt skydd för fartygspassagerare.

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods samt att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det förbehåll som ingår i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006. Det lämnas också förslag till nödvändiga lagändringar i bl.a. sjölagen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention samt att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det ovan nämnda förbehållet. Utskottet föreslår vidare att riksdagen antar regeringens lagförslag.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	6
Förstärkt skydd för fartygspassagerare	6
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	8
Propositionen	8
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	9

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Förstärkt skydd för fartygspassagerare

Riksdagen

a) godkänner

1. 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

2. att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det förbehåll som ingår i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006,

b) antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),

2. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,

3. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364),

4. lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:95 punkterna 1–6.

Stockholm den 23 april 2015

På civilutskottets vägnar

Caroline Szyber

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Caroline Szyber (KD), Ewa Thalén Finné (M), Hillevi Larsson (S), Jessika Roswall (M), Lars Eriksson (S), Roger Hedlund (SD), Carl-Oskar Bohlin (M), Eva Sonidsson (S), Emma Hult (MP), Thomas Finnborg (M), Leif Nysmed (S), Mikael Eskilandersson (SD), Johanna Haraldsson (S), Maria Strömkvist (S), Nina Lundström (FP) och Helena Lindahl (C).

Redogörelse för ärendet

Skadeståndsansvar och försäkringskyldighet vid transporter av passagerare till sjöss

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (Atenförordningen) innebär att transportörer åläggs ett strikt ansvar för personskador vid sjöfartsolyckor och en skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet för person- och sakskador vid transporter av passagerare till sjöss. Förordningen tillämpas sedan den 31 december 2012.

Regeringen beslutade den 4 november 2010 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som behövs med anledning av Atenförordningen. Utredaren skulle också ta fram ett underlag rörande Sveriges tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. De materiella bestämmelserna i 1974 års Atenkonvention i dess lydelse enligt 2002 års protokoll och ett antal slutbestämmelser i protokollet utgör 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Atenkonventionen). I IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen anges att konventionen bör ratificeras med visst förbehåll.

Inte bara stater utan även regionala organisationer för ekonomisk integration, som Europeiska unionen (EU), kan tillträda 2002 års protokoll. EU har anslutit sig till protokollet, vilket har godkänts genom två rådsbeslut (rådets beslut 2012/22/EU av den 12 december 2011 om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med undantag för artiklarna 10 och 11 och rådets beslut 2012/23/EU av den 12 december 2011 om Europeiska unionens anslutning till 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, med avseende på artiklarna 10 och 11).

I den särskilda utredarens uppdrag ingick också att lämna förslag till de författningsändringar som behövs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (försäkringsdirektivet).

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

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

Uppdraget i övrigt redovisades i mars 2012 i betänkandet Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt (SOU 2012:8). Betänkandet har remissbehandlats. Förslaget i betänkandet att marknadsföringslagens (2008:486) sanktionssystem ska användas när transportören inte lämnar information har även behandlats i departementspromemorian Lag om resenärers rättigheter (Ds 2013:44). Promemorian har remissbehandlats.

Under den fortsatta beredningen av betänkandet uppmärksammades bl.a. att det krävs ytterligare lagändringar, utöver förslagen i betänkandet, för att anpassa svensk rätt till Atenförordningen och Atenkonventionen. Delvis andra lösningar behövs också när det gäller Atenförordningens tillämpningsområde m.m. I Regeringskansliet upprättades därför en promemoria med utkast till lagrådsremiss, benämnd Skadeståndsansvar och försäkringsskyldighet vid transporter av passagerare till sjöss. Promemorian har remissbehandlats.

I den nu aktuella propositionen behandlar regeringen betänkandets och promemorians förslag att Atenförordningen ska tillämpas på ytterligare transporter. Dessutom behandlas förslaget att Sverige ska tillträda 2002 års protokoll till Atenkonventionen och de författningsändringar som föranleds av konventionen eller som behövs med anledning av Atenförordningen.

Ändringar i sjölagen till följd av Rom I-förordningen

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

En sakkunnig person fick i uppdrag att utreda vilka lagändringar som är nödvändiga med anledning av bl.a. Rom I-förordningen. Utredaren överlämnade i mars 2013 departementspromemorian Lagvalsregler på obligationsrättsens område – Rom I- och Rom II-förordningarna (Ds 2013:21). Promemorian har remissbehandlats.

I den nu aktuella propositionen behandlar regeringen promemorians förslag till ändringar i 15 kap. sjölagen (1994:1009) till följd av Rom I-förordningen. Övriga delar har behandlats i propositionen Lagvalsregler på civilrättens område – Rom I- och Rom II-förordningarna (prop. 2013/14:243). De lagändringarna trädde i kraft den 1 mars 2015.

Övrigt

Lagrådet har yttrat sig över lagförslagen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och lagförslaget i bilaga 2.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Utskottets överväganden

Förstärkt skydd för fartygspassagerare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods samt att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det föreslagna förbehållet. Riksdagen antar vidare regeringens lagförslag.

Propositionen

I propositionen konstaterar regeringen att antagandet av Atenförordningen innebär kraven på transportörerna vid sjötransporter av passagerare har skärpts inom EU, vilket har medfört en stärkt ställning för passagerarna vid olyckor till sjöss. De skärpta reglerna innebär bl.a. att transportörerna har ett strikt ansvar (ansvar oberoende av vållande) för personskador vid sjöfartsolyckor och att de ska ha försäkring som täcker ansvaret. Transportörerna ska också tydligt informera passagerarna om deras rättigheter. I propositionen föreslår regeringen ytterligare tillämpning av Atenförordningen som innebär att dessa förbättringar för passagerarna ska gälla för fler inrikes transporter till sjöss än vad som nu är fallet. Samtidigt beaktas sjöfartsnäringens förutsättningar och behov.

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

Regeringen föreslår dessutom att Sverige tillträder 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Regeringen lämnar förslag till de lagändringar som behövs till följd av konventionen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Utskottets ställningstagande

Det har inte väckts någon motion med anledning av propositionen. Utskottet anser att riksdagen av de skäl som anges i propositionen bör godkänna 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods samt att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det förbehåll som ingår i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av

Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006. Vidare bör riksdagen anta de framlagda lagförslagen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2014/15:95 Förstärkt skydd för fartygspassagerare:

1. Riksdagen godkänner 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods.
2. Riksdagen godkänner att Sverige vid ratificeringen av protokollet gör det förbehåll som ingår i IMO:s förbehåll och riktlinjer för genomförande av Atenkonventionen, antagna av Internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté den 19 oktober 2006 (avsnitt 6).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i marknadsföringslagen (2008:486).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)¹
dels att 15 kap. 1 a och 2 §§ ska upphöra att gälla,
dels att rubrikerna närmast före 15 kap. 4 och 17 §§ ska utgå,
dels att nuvarande 15 kap. 1, 3, 4–28, 29 och 30 §§ ska betecknas
 15 kap. 5, 4, 6–30, 35 och 36 §§,
dels att 3 kap. 25 §, 7 kap. 2 och 2 a §§, 9 kap. 5 §, de nya 15 kap. 4–
 30 §§, den nya 15 kap. 35 § och den nya 15 kap. 36 §, 19 kap. 1 § och
 21 kap. 4 § och rubriken till 15 kap. ska ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före nuvarande 15 kap. 29 § ska sättas
 närmast före den nya 15 kap. 35 §,
dels att det ska införas nio nya paragrafer, 15 kap. 1–3 och 31–34 §§,
 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §, och närmast före 15 kap. 6, 19 och 31–
 34 §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***3 kap.**

25 §

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

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

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

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

7 kap.2 §²

Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som

Redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som

¹ Senaste lydelse av 15 kap. 1 a § 2014:1352.

² Senaste lydelse 2012:353.

omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 1–4 §§, intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Som försäkring anses också en betryggande självförsäkring. Försäkringen eller säkerheten ska även täcka fordran på ränta och ersättning för rättegångskostnader.

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

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

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

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

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

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

2 a §³

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

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. *Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga 1 till Europaparlamentets*

³ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Lydelse enligt SFS 2013:328

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §

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

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

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 250 000 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

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

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

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

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, ska motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon som bärgaren svarar för.

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

*Nuvarande lydelse***15 kap. Om befordran av passagerare och resgods***Föreslagen lydelse***15 kap. Om transport av passagerare och resgods***1 §*

Detta kapitel innehåller bestämmelser om transport av passagerare och resgods.

Kapitlet tillämpas i den utsträckning en fråga inte regleras av

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss,

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

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

2 §

Förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, ska även tillämpas på en transport inom Sverige med ett fartyg som har en annan fartygsklass än A eller B och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare.

Vid en transport som avses i första stycket gäller dock inte

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

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

3. kravet på certifikat enligt artikel 4a i bilaga I till förordningen.

3 §

Bestämmelser som kompletterar förordning (EG) nr 392/2009 och 2002 års Atenkonvention finns i 31–34 §§, 20 kap. 14 a § och 21 kap. 6 a §. Sådana bestämmelser finns också i 5 kap. 8 a § och 6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Bestämmelserna tillämpas även för en transport som avses i 2 §.

3 §

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

4 §

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos *transportören* eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och då tillfogas skada av det slag som avses i 19 eller 20 §, ska bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för *transportören* tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

1 §

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

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

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

handresgods: resgods som

5 §

I detta kapitel avses med

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

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

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

handresgods: resgods som

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

passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på något annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet i eller på sitt fordon.

Transporten

4 §

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

Resgods får inte befordras på däck.

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

6 §

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

Resgods får inte transporteras på däck.

5 §

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

7 §

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

6 §

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

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

8 §

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

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

7 §

Passageraren är skyldig att 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.

9 §

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

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

8 §

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

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

9 §

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

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

10 §

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

11 §

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än

10 §

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

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

11 §

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

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

12 §

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

13 §

Transportören är inte skyldig att lämna ut *något* annat resgods än

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

12 §

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

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

13 §

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

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

14 §

Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas.

handresgods förrän passageraren har *betalat* för resan och för kost eller *andra tjänster* under resan. *Om passageraren inte betalar, får transportören lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att transportörens krav och förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.*

14 §

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

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

15 §

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

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

16 §

Om passageraren inte påbörjar resan eller avbryter den, ska det avtalade biljettpriset ändå betalas.

Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och *bortfraktaren* har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

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

15 §

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

16 §

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

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

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

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

17 §

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

18 §

Om passageraren avbryter resan på grund av ett förhållande som avses i 16 § första stycket andra meningen eller *om* avtalet *hävs* enligt 15 § eller, sedan resan har börjat, enligt 17 §, *ska* biljettpriset sättas ned. *Förhållandet* mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader *ska då* beaktas.

Om transportören har tagit emot betalning utöver vad han eller hon har rätt till enligt första stycket, *ska transportören* betala tillbaka överskottet.

17 §

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

18 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgodset går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av *honom* eller någon som *han* svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämföras dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämelseorten.

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

19 §

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

20 §

För att gå fri från ansvarighet måste *bortfraktaren* visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *honom* eller någon som *han* svarar för. I fråga om person-

Transportörens ansvar**19 §**

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

20 §

Transportören är ansvarig för skada till följd av att resgodset går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören* svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämföras dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämelseorten.

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

21 §

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

22 §

För att gå fri från ansvarighet måste *transportören* visa att *en* skada som avses i 19 eller 20 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av *transportören* eller någon som *transportören*

skada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock *det som nu har sagts* endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock *detta* endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

21 §

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

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

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

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

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

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

22 §

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

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

Avräkning enligt första stycket

23 §

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

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

1. 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
2. 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som *transportören* har tagit emot för säker förvaring,

i fråga om annat resgods.

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

24 §

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

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

Avräkning enligt första stycket

skall ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

23 §

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

24 §

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

25 §

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

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

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

26 §

Förs talan mot någon som *bortfraktaren* svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är *denne berättigad* till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet

ska ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 23 § prövas.

25 §

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

26 §

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

27 §

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

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

I den *utsträckning* både *transportören* och *den* som avses i andra stycket är *ansvariga*, svarar de solidariskt.

28 §

Om talan *förs* mot någon som *transportören* svarar för enligt 27 § eller 7 kap. 1 §, *har* *denne rätt* till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som

som *bortfraktaren*. De ersättningsbelopp som *bortfraktaren* och de personer som *han* svarar för *skall* betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.

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

27 §

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

28 §

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

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

transportören. De ersättningsbelopp som *transportören* och de personer som *transportören* svarar för *ska* betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 23 §.

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

29 §

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

30 §

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

Försäkringskyldighet för vissa utländska fartyg

31 §

Artikel 4a.1 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, och artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention ska tillämpas även på en transport med ett utländskt fartyg från en annan stat än som avses där, om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

För en transport som avses i 2 § gäller första stycket med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2.

Certifikat och försäkringsbevis**32 §**

Befälhavaren ska se till att det ombord på fartyget finns ett sådant certifikat som ska medföras enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga I till förordning (EG) nr 392/2009, i den ursprungliga lydelsen, eller artikel 4a.5 eller 4a.15 i 2002 års Atenkonvention.

Vid en transport som avses i 2 § ska befälhavaren ombord på fartyget i stället medföra ett bevis om att transportörens skyldighet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till förordningen, med de begränsningar som följer av 2 § andra stycket 1 och 2, är fullgjord.

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

Avgift vid certifiering**33 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat enligt förordning (EG) nr 392/2009.

Sanktioner när information inte lämnas**34 §**

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

29 §

Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

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

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

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

35 §

Bestämmelserna i 9 § får inte åsidosättas genom avtal.

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

Vid en transport inom Sverige gäller det som följer av andra stycket i fråga om passagerarens rättigheter enligt 19–29 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena, oavsett vilket lands lag som i övrigt är tillämplig på avtalet.

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

30 §

Trots bestämmelserna i 29 § får *bortfraktaren* förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan *denne* går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan *fartyg* och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som *bortfraktaren* ställer till förfogande.

I fråga om handresgodis som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *bortfraktaren* förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodiset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan

36 §

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

I fråga om handresgodis som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan *transportören* förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodiset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan

transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av *bortfraktaren* medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

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

transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av *transportören* medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

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

19 kap.

1 §⁴

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

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

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

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

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

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

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid *passagerarbefordran*: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under *befordringen*, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller,

6. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid *passagerartransport*: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under *transporten*, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om

⁴ Senaste lydelse 2013:328.

om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

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

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

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

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

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

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

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

passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

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

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

ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

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

ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 35 § andra och tredje styckena finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

20 kap.

14 a §

En transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten att ha en försäkring eller att ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller enligt vad som följer av 15 kap. 2 eller 31 §, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

En befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certi-

fikat ombord på fartyget enligt 15 kap. 32 § första stycket, döms till böter.

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

Vid en transport med ett utländskt fartyg gäller denna paragraf endast om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

21 kap.

4 §

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

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

2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämelseorten,

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

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

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

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

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

Talan om ansvarighet på grund av ett avtal om *transport* av passagerare eller resgods får väckas endast vid

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

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

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

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

Om det inte finns någon sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast

den orten.

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

Särskilda bestämmelser om domsrätt finns i artikel 17 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

6 a §

När en fråga uppkommer om verkställighet av en dom som avses i artikel 17a.2 i 2002 års Atenkonvention tillämpas det förfarande som framgår av 6 § andra-femte styckena. Det som sägs i 6 § andra stycket 2 om 1992 års ansvarighetskonvention och bunkerkonventionen ska i stället avse 2002 års Atenkonvention.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

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

Lydelse enligt prop. 2014/15:58 *Föreslagen lydelse*

18 §

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

1. sjölagen (1994:1009),
2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,
3. lagen (2010:510) om lufttransporter,
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
5. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller
6. lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

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

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

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss,
2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,
3. sjölagen (1994:1009),
4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,
5. lagen (2010:510) om lufttransporter,
6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
7. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller
8. lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

8 a §¹

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

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

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

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

6 kap.

2 §

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

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

1. *ett certifikat som det ska ha enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 7 kap. 3 §,*
2. *ett bevis som det ska ha enligt 7 kap. 3 § sjölagen (1994:1009),*
3. *ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar*

¹ Senaste lydelse 2012:355.

i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen,

4. ett certifikat som det ska ha enligt artikel 4a.5 eller 4a.15 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, eller

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

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

Vid en transport med ett utländskt fartyg gäller första stycket 3–5 endast om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

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

Bestämmelser om marknadsföring finns bl.a. i

- lagen (1992:1672) om paketresor,
- tobakslagen (1993:581),
- *sjölagen (1994:1009)*,
- lagen (1995:1571) om insättningsgaranti,
- lagen (1996:1006) om anmälningsskyldighet avseende viss finansiell verksamhet,
- lagen (1996:1118) om marknadsföring av kristallglas,
- lagen (1999:268) om betalningsöverföringar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
- lagen (1999:158) om investerarskydd,
- lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informations-samhällets tjänster,
- lagen (2004:299) om inlåningsverksamhet,
- prisinformationslagen (2004:347),
- lagen (2005:59) om distansavtal och avtal utanför affärslokaler,
- försäkringsavtalslagen (2005:104),
- lagen (2005:405) om försäkringsförmedling,
- lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
- lagen (2010:510) om lufttransporter,
- radio- och tv-lagen (2010:696),
- alkohollagen (2010:1622),
- konsumentkreditlagen (2010:1846),
- lagen (2011:914) om konsumentskydd vid avtal om tidsdelat boende eller långfristig semesterprodukt,
- lagen (2013:1054) om marknadsföring av modersmjölk ersättning och tillskottsnäring, och
- lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2014:1348.