

Nr 38

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45); given den 15 februari 1974.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

Under konungens frånvaro:

BERTIL

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45). Förslaget innebär att principen om kanalisering av ansvaret för atomskada till innehavare av atomanläggning kan upprätthållas i betydligt större utsträckning än f. n. vid skada som uppkommit under sjötransport av atomsubstans. Den föreslagna lagstiftningen bygger på 1971 års konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner denna konvention.

Förslag till

Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)

Härigenom förordnas i fråga om atomansvarighetslagen (1968: 45) dels att 3, 14 och 15 §§ skall ha nedan angivna lydelse, dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 14 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Denna lag äger ej tillämpning på atomskada i följd av atomolycka som inträffat i annan stat än konventionsstat.

Utom såvitt avser 14 § tredje stycket och 14 a § äger denna lag ej tillämpning på atomskada i följd av atomolycka som inträffat i annan stat än konventionsstat.

I fråga om ansvarighet för innehavare av atomanläggning i Sverige äger lagen tillämpning på atomskada som uppkommit i annan stat än konventionsstat endast om atomolyckan inträffat i Sverige. I fråga om ansvarighet för innehavare av atomanläggning utom riket gäller beträffande ansvarighetens utsträckning i rummet vad som föreskrives i anläggningsstatens lag.

Konungen kan beträffande stat som ej är konventionsstat förordna, att ersättning för atomskada som uppkommer i den staten icke skall utgå i Sverige i vidare mån än ersättning i samma stat skulle utgå för atomskada som uppkommer här. Sådant förordnande leder dock *icke till inskränkning i ansvarighet som grundas på internationellt fördrag som avses i 14 § tredje stycket och som Sverige har tillträtt.*

Konungen kan beträffande stat som ej är konventionsstat förordna, att ersättning för atomskada som uppkommer i den staten icke skall utgå i Sverige i vidare mån än ersättning i samma stat skulle utgå för atomskada som uppkommer här. Sådant förordnande *får dock ej tillämpas i den mån tillämpningen skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.*

Angående rätt i vissa fall för den som utgivit ersättning för atomskada att utan hinder av bestämmelserna i denna paragraf kräva ersättningen åter från innehavare av atomanläggning meddelas bestämmelser i 15 §.

14 §

Anspråk på ersättning för atomskada, som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag eller motsvarande lagstiftning i an-

Anspråk på ersättning för atomskada, som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag eller motsvarande lagstiftning i an-

Nuvarande lydelse

nan konventionsstat, får ej göras gällande mot annan än innehavaren av atomanläggningen eller den som meddelat försäkring mot hans ansvarighet, om annat icke följer av 16 § andra punkten.

Föreslagen lydelse

nan konventionsstat, får ej göras gällande mot annan än innehavaren av atomanläggningen eller den som meddelat försäkring mot hans ansvarighet, om annat icke följer av 14 a § eller 16 § andra punkten.

Anspråk på ersättning för atomskada, för vilken anläggningsinnehavaren enligt 11 eller 12 § eller motsvarande bestämmelse i annan konventionsstats lag icke är ansvarig, får göras gällande endast mot fysisk person som orsakat skadan uppsåtligen. För sådan skada på transportmedel som avses i 12 § andra stycket är dock anläggningsinnehavaren ansvarig enligt allmänna skadestandsregler.

Beträffande ansvarighet för atomskada i följd av atomolycka under transport av atomsubstans eller atomskada som i övrigt uppkommer i följd av begagnande av fartyg eller annat transportmedel utgör bestämmelserna i första och andra styckena icke hinder mot tillämpning av internationellt fördrag, vilket var i kraft eller öppet för undertecknande, ratifikation eller anslutning den 29 juli 1960, eller av bestämmelse grundad på sådant fördrag. Konungen kan förordna, att detta skall gälla även i fråga om annan bestämmelse i konventionsstats lag, som i huvudsak motsvarar föreskrift i sådant fördrag.

Ansvarighet för atomskada, som icke omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag och som uppkommit i följd av atomolycka under transport med fartyg av atomsubstans eller i övrigt i följd av begagnande av fartyg, får ej göras gällande här i riket, om den som innehar eller driver atomanläggning är ansvarig för skadan enligt lagen i stat som är bunden av den i Wien den 21 maj 1963 avslutade konventionen om ansvarighet för atomskada eller enligt sådan i annan främmande stat gällande lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla hänseenden är lika förmånlig för skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Utom såvitt gäller ansvarighet för fysisk person som vållat skadan uppsåtligen skall i nu angivna fall detsamma gälla i fråga om atomskada som avses i 11 § eller 12 § första stycket eller som uppkommit på det transporterande fartyget, även om den som innehar eller driver anläggningen på grund av de särskilda bestämmelserna härom i Wienkonventionen eller mot dessa konventionsbestämmelser svarande föreskrifter i tillämplig nationell lagstiftning icke är ansvarig för skadan.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Angående ersättning av statsmedel meddelas bestämmelser i 28—35 §§.

14 a §

Bestämmelserna i 14 § tillämpas ej i den mån sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

15 §

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av fördrag eller bestämmelse som avses i 14 § tredje stycket eller på grund av lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 15 februari 1974.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, HOLMQVIST, ASPLING, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, SIGURDSEN, ZACHRISSON, HJELM-WALLÉN.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *ändring i lagstiftningen om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans m. m.* och anför.

Inledning

Bestämmelser om ansvarighet för skada orsakad av atomolycka finns i atomansvarighetslagen (1968: 45). Enligt denna lag svarar innehavaren av en atomanläggning oberoende av vållande för sådan skada. Anspråk på ersättning för skadan får i princip inte göras gällande mot annan än anläggningsinnehavaren. Ansvaret kanaliseras alltså till denne. Ansvarigheten omfattar inte bara skada orsakad av olycka som inträffar inom anläggningen utan, under vissa förutsättningar, även skada orsakad av atomsubstans under transport till eller från anläggningen. Principen om kanalisering av ansvaret till anläggningens innehavare har emellertid inte kunnat genomföras till fullo i dessa fall på grund av att ansvarighet kan föreligga enligt internationellt fördrag på transporträttens område. Uppkommer atomskada i samband med transport av atomsubstans kan således — förutom anläggningens innehavare — i vissa fall även transportören bli ansvarig för skadan.

Reglerna i atomansvarighetslagen grundar sig på den i Paris år 1960 avslutade konventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt ett år 1964 avslutat tilläggsprotokoll (Pariskonventionen). Pariskonventionen, som trädde i kraft år 1968, har tillträtts av nio stater, däribland Sverige. På detta rättsområde finns ytterligare en konvention, nämligen den i Wien år 1963 avslutade konventionen om ansvarighet för atomskada (Wienkonventionen). Denna har ännu inte trätt i kraft. Paris- och Wienkonventionerna överensstämmer i sak nära inbördes. Båda innehåller en bestämmelse om undantag från kanalisationsprincipen vid atomskada som uppkommit under transport av atomsubstans. Undantaget innebär att konventionernas kanaliseringsregler inte inverkar på bestämmelser om ansvarighet som finns i internationella fördrag vilka avslutats innan resp. konvention öppnades för undertecknande.

Den dubbla ansvarighet som f. n. gäller enligt Pariskonventionen eller därpå grundad nationell lagstiftning och vissa internationella sjörättsliga konventioner har i praktiken visat sig medföra svårigheter att anordna sjötransporter av atomsubstans. För att undanröja dessa svårigheter avslutades den 17 december 1971 vid en diplomatisk konferens i Bryssel en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans (1971 års konvention). Denna konvention innebär att ansvarighet för atomskada som uppkommer vid sjötransport av atomsubstans skall kanaliseras till innehavare av atomanläggning under förutsättning att ansvarighet för denne föreligger enligt Paris- eller Wienkonventionen eller enligt sådan nationell atomansvarighetslagstiftning som är lika förmånlig för skadelidande som någon av dessa konventioner.

Vid nordiska överläggningar i Köpenhamn den 26 september 1972 har man enats om att 1971 års konvention bör tillträdas av de nordiska länderna. I allt väsentligt har enighet också uppnåtts om innehållet i lagstiftningen.

I en inom justitiedepartementet upprättad promemoria (Ds Ju 1973: 19) föreslås att Sverige tillträder 1971 års konvention. Promemorian innehåller också förslag till den lagstiftning som föranleds av ett svenskt tillträde till konventionen.¹ I promemorian återges de engelska och franska texterna av konventionen jämte svensk översättning. Promemorian torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga A*.

Promemorian har remissbehandlats. Därvid har yttranden avgivits av hovrätten för Västra Sverige, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens vattenfallsverk, delegationen för atomenergifrågor, Aktiebolaget Atomenergi, Aktiebolaget Asea-Atom, Svenska kraftverksföreningen, Sveriges redareförening, Svenska atomförsäkringspoolen, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges industriförbund och Sveriges advokatsamfund.

Samtliga remissinstanser har godtagit förslaget att Sverige skall tillträda 1971 års konvention samt det i promemorian framlagda lagförslaget.

Hovrätten för Västra Sverige tillstyrker att Sverige tillträder konventionen och anför att atomansvarighetslagens undantag från principen om fullständig ansvarskanalisering inte är motiverat av något sakligt betingat önskemål om dubbel ansvarighet. Enligt hovrättens mening erbjuder atomansvarighetslagens ansvarssystem ett tillräckligt skydd för de skadelidande, vilka därför inte torde ha något behov av att kunna utkräva ansvar också enligt sjötransporträttsliga konventioner. *Sjöfartsverket* anser det angeläget att en fullständig ansvarskanalisering

¹ Det i promemorian framlagda lagförslaget, som bortsett från ett par obetydliga redaktionella ändringar överensstämmer med förslaget i denna proposition, har här utelämnats.

till anläggningsinnehavaren vid sjötransport av atomsubstans snarast genomförs och tillstyrker därför att Sverige tillträder konventionen. *Delegationen för atomenergifrågor* anför att svårigheterna att få erforderlig försäkring medfört vissa problem för en del transportörer då det gällt att genomföra transporter av klyvbart material. Då dessa problem torde komma att undanröjas genom 1971 års konvention tillstyrker delegationen att Sverige tillträder denna. *Aktiebolaget Atomenergi* framhåller att den dubbla ansvarigheten i vissa fall för bolagets del har lett till svårigheter när det gällt att få redare att åta sig sjötransport av atomsubstans på vilken Pariskonventionen varit tillämplig. Denna praktiska svårighet beträffande sjötransporter synes nu bli undanröjd genom 1971 års konvention. Såvitt bolaget kan finna torde konventionen innebära påtagliga praktiska fördelar när det gäller att fastställa skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans. Bolaget tillstyrker därför att Sverige tillträder konventionen. Även *Aktiebolaget Asea-Atom* tillstyrker förslaget att Sverige tillträder konventionen och framhåller att denna utgör ett steg i rätt riktning mot att lösa de speciella ansvarsfrågor och därav följande praktiska svårigheter som sammanhänger med tillverkning, marknadsföring och försäljning av atomreaktorer och nukleärt bränsle på en internationell marknad. Med tanke på framtida energiförsörjning både inom och utom Sverige är det angeläget att eliminera de ofullständigheter som finns i nu gällande nationella och internationella regler om atomansvarighet, så att kraftindustrins utveckling inte hämmas av irrationella faktorer av detta slag. Bolaget framhåller med hänvisning härtill betydelsen av att det inledda arbetet fortsätter och påskyndas så att de principer som ligger till grund för Pariskonventionen så snart som möjligt får generell tillämpning. *Sveriges ångfartygs assurans förening* framhåller att 1971 års konvention förefaller att utgöra ett betydelsefullt steg i syfte att befria redare från det skadeståndsansvar som kan uppkomma vid sjötransport av atomsubstans.

Frågan om fortsatt behov av ansvarsförbindelser har behandlats av *Sveriges redareförening*. Föreningen framhåller att systemet med ansvarsförbindelser torde komma att bestå under avsevärd tid, både på grund av att ett antal länder kanske inte ansluter sig till 1971 års konvention och genom att konventionen endast avser utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Vidare påpekar redareföreningen att den fullständiga kanalisationsprincipen genomförs endast för sjötransporter, vilket med hänsyn till utvecklingen av kombinerade transporter kan förorsaka svårigheter genom att kravet på ansvarsförbindelser senare utsträcks till andra länkar i transportkedjan än sjötransporter. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges ångfartygs assurans förening*.

Den i departementspromemorian föreslagna lagtexten har lämnats utan erinran under remissbehandlingen, dock att *hovrätten för Västra Sverige* anför att uttrycket "de skadelidande" i 14 § tredje stycket bör ersättas av "den skadelidande".

Föredraganden

Den nuvarande utformningen av reglerna om ansvar för skada vid transport av atomsubstans har vållat vissa praktiska problem. Den omständigheten att den som utför en sjötransport av atomsubstans kan drabbas av skadeståndsansvar för atomskada har lett till att det inte sällan varit svårt att få redare att åta sig sådana transporter. Det har ofta förekommit, att redaren som villkor för ett sådant åtagande krävt att anläggningsinnehavaren utfärdar en ansvarsförbindelse — antingen utan beloppsbegränsning eller begränsad till mycket högt belopp — för det skadeståndsansvar redaren kan komma att åläggas enligt sjörättsliga konventioner. En sådan ansvarsförbindelse har ansetts nödvändig på grund av att det för redarna inte varit möjligt att erhålla försäkring till täckning av ansvar för atomolycka. I syfte att undanröja nu berörda svårigheter avslutades år 1971 en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans. Inom justitiedepartementet har upprättats en promemoria vari föreslås att Sverige tillträder denna konvention. Av promemorian framgår att man vid nordiska överläggningar i allt väsentligt enats om innehållet i den lagstiftning som föranleds av ett tillträde till konventionen.

Såsom framhålls i promemorian finns det från sakliga synpunkter inte något motiv för den dubbla ansvarighet som f. n. gäller. Ansvaret för innehavare av atomanläggning är nämligen så högt och dessutom täckt av obligatorisk ansvarsförsäkring att det av hänsyn till de skadelidande inte föreligger något behov av dubbel ansvarighet. Undantagen från kanalisationsprincipen i Paris- och Wienkonventionerna har tillkommit enbart därför att det varit nödvändigt att respektera de folkrättsliga förpliktelser som de transporträttsliga konventionerna innebär. Förslaget att Sverige skall tillträda 1971 års konvention har godtagits av samtliga remissinstanser.

Sveriges redareförening och Sveriges ångfartygs assurans förening har i sina remissyttranden framhållit att 1971 års konvention inte medför att behovet av ansvarsförbindelser kommer att bortfalla. Det är givetvis riktigt att en fullständig lösning av problemet med den dubbla ansvarigheten vid sjötransport av atomsubstans inte kan uppnås utan att ett stort antal stater tillträder 1971 års konvention. Vidare gäller, som de berörda remissinstanserna också påpekat, att 1971 års konvention är tillämplig endast på sjötransporter och att problem kan uppkomma i samband med kombinerade transporter. Jag vill dock framhålla att de praktiska svårigheter som hittills förelegat i stort sett enbart gällt sjötransporterna och detta trots att den dubbla ansvarigheten föreligger också vid sådana luft- och landtransporter som regleras av internationella konventioner. Vidare kan påpekas att det i de fall då den kompletterande befordringen regleras av nationell transporträttslig

lagstiftning finns anledning anta att kanalisationsprincipen upprätthålls på samma sätt som enligt den svenska atomansvarighetslagstiftningen och att det transportansvar som annars skulle ha gällt alltså bortfaller. Riskerna för att det skall bli svårt att anordna kombinerade transporter torde därför inte vara så stora. Jag vill också erinra om att vissa internationella konventioner på transporträttens område innehåller särskilda bestämmelser om ansvarighet för atomskada och att frågan om sådan ansvarighet ägnas uppmärksamhet vid revisioner av de transporträttsliga konventionerna.

Även om det kan dröja lång tid innan behovet av särskilda ansvarsförbindelser vid transport av atomsubstans kommer att helt bortfalla måste 1971 års konvention anses utgöra ett viktigt steg mot genomförandet av principen att ansvar för atomskada alltid skall kanaliseras till anläggningsinnehavaren. Det finns också anledning anta att konventionen kommer att tillträdas av flertalet västeuropeiska stater.

På grund av det anförda biträder jag i likhet med remissinstanserna det i departementspromemorian framlagda förslaget att Sverige skall tillträda 1971 års konvention.

I promemorian (s. 36) uttalas att 1971 års konvention endast avser utomobligatoriskt ansvar och att dess regler om ansvarsbefrielse inte gäller den som på kontraktsrättslig grund kan göras ansvarig för atomskada. Utan hinder av kanalisationsprincipen kan således, framhålls det i promemorian, ett kontraktsrättsligt ansvar för annan än anläggningsinnehavaren bestå vid sidan av dennes ansvarighet. Detta uttalande kan ge anledning till missförstånd. Jag vill erinra om att konventionens regler om ansvarsbefrielse gäller ansvar som grundas på internationellt fördrag eller nationell lag rörande sjötransport av atomsubstans och således omfattar såväl obligatoriskt som utomobligatoriskt ansvar. Dessa regler utesluter emellertid inte att vid sidan av anläggningsinnehavaren annan på grund av särskilt avtal kan vara ansvarig för atomskada. En leverantör av behållare avsedda för sjötransport av atomsubstans kan t. ex. särskilt ha åtagit sig att gentemot en redare svara för ersättning för atomskada som uppkommit i samband med transport av behållaren.

Konventionen bör införlivas med svensk rätt genom ändringar i atomansvarighetslagen i enlighet med vad som föreslagits i promemorian. Jag biträder också förslaget att undantag från kanalisationsprincipens tillämpning skall göras endast då detta påkallas av Sveriges folkrättsliga förpliktelser. Sverige bör sålunda i fortsättningen inte utnyttja rätten att med internationella fördrag på transporträttens område jämställa nationell lagstiftning vilken innehåller bestämmelser av huvudsakligen samma innehåll som föreskrifterna i sådana fördrag (jfr reservation nr 2 till Pariskonventionen).

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats *förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen*.

Förslaget överensstämmer, bortsett från ett par obetydliga redaktionella ändringar, med förslaget i promemorian. I fråga om den närmare innebörden av de enskilda bestämmelserna i förslaget hänvisar jag därför till specialmotiveringen i promemorian.

Med anledning av den av hovrätten för Västra Sverige föreslagna redaktionella ändringen av 14 § tredje stycket vill jag anföra följande. Enligt 1971 års konvention gäller att kanalisationsprincipen skall tillämpas om anläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan enligt nationell atomansvarighetslagstiftning som i alla hänseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Frågan om en viss nationell lagstiftning är lika förmånlig för de skadelidande som någon av konventionerna skall avgöras på grundval av en abstrakt bedömning. Framkommer det härvid att skillnaderna mellan atomansvarighetskonventionerna, å ena, samt den nationella lagstiftningen, å andra sidan, är så stora att den nationella lagstiftningen sedd som helhet måste anses vara mindre förmånlig än konventionerna, skall kanalisationsprincipen inte tillämpas. Detta gäller även om den skadelidande i det enskilda fallet skulle vara tillförsäkrad ersättning på lika förmånliga eller förmånligare villkor än som gäller enligt konventionerna. I promemorieförslaget har kravet att jämförelsen skall ske efter en abstrakt bedömning kommit till uttryck genom föreskriften att den nationella lagstiftningen skall vara lika förmånlig för *de skadelidande* som Paris- eller Wienkonventionen. För att ytterligare understryka detta har i lagtexten gjorts den ändringen att uttrycket "de skadelidande" ersatts med "skadelidande".

Den föreslagna lagstiftningen bör träda i kraft samtidigt med 1971 års konvention. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om lagens ikraftträdande.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. antaga förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45),
2. godkänna den i Bryssel den 17 december 1971 antagna konventionen om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

PM

Bilaga A

med förslag till ändring i
lagstiftningen om skadeståndsansvar
vid sjötransport av atomsubstans m.m.

1 Inledning

Bestämmelser om ansvarighet för skada orsakad av atomolycka finns i atomansvarighetslagen (1968: 45). Denna lag grundar sig på den i Paris den 29 juli 1960 avslutade konventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt det i Paris den 28 januari 1964 avslutade tilläggsprotokollet (i det följande benämnd "Pariskonventionen"). Denna konvention, som trädde i kraft år 1968, har tillträtts av Sverige. Pariskonventionen syftar till en regional reglering för Väst-europa av skadeståndsansvaret vid atomolyckor. På detta rättsområde finns även en världsomfattande konvention, den i Wien den 21 maj 1963 avslutade konventionen om ansvarighet för atomskada (i det följande benämnd "Wienkonventionen"). Wienkonventionen har ännu inte trätt i kraft. De båda konventionerna överensstämmer i fråga om de grundläggande principerna och i stor utsträckning även när det gäller utformningen av de enskilda bestämmelserna.

Enligt dessa konventioner skall ansvarighet för atomskada åvila innehavaren av en atomanläggning oberoende av vållande. Ingen annan än anläggningsinnehavaren skall i princip kunna göras ansvarig för sådan skada. Ansvarigheten omfattar inte bara skada orsakad av olycka som äger rum inom anläggningen utan under vissa förutsättningar även skada orsakad av atomsubstanser under transport till eller från anläggningen. Principen att ingen annan än anläggningens innehavare skall vara ansvarig har emellertid inte kunnat genomföras till fullo i dessa fall på grund av att ansvarighet kan föreligga enligt äldre internationellt fördrag på transporträttens område. Uppkommer atomskada i samband med transport av atomsubstans kan således — förutom anläggningens innehavare — även transportören bli ansvarig för skadan.

Den 17 december 1971 avslutades vid en diplomatisk konferens i Bryssel en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans. Denna konvention innebär att endast innehavare av atomanläggning skall vara ansvarig för skada som uppkommer vid sådana transporter.

I föreliggande promemoria föreslås att Sverige tillträder 1971 års konvention. Samtidigt framläggs förslag till vissa ändringar i atomansvarighetslagen som föranleds av ett svenskt tillträde till konventionen.

Nordiska överläggningar i ämnet har hållits i Köpenhamn den 26 september 1972. Därvid har i allt väsentligt uppnåtts enighet om innehållet i lagstiftningen.

Lagförslaget samt konventionen i de engelska och franska versionerna jämte inom justitiedepartementet utarbetad översättning till svenska har fogats vid denna promemoria som *bilaga 1*¹ och 2.

¹ Lagförslaget i bilaga 1, som bortsett från ett par obetydliga redaktionella ändringar överensstämmer med förslaget i denna proposition, har här utelämnats.

2 Det internationella konventionsarbetet

Under senare hälften av 1950-talet bedrevs inom organisationen för ekonomiskt samarbete (OECE) — numera organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) — arbete på att åstadkomma en västeuropeisk konvention angående skadeståndsansvar på atomenergiområdet. Detta samarbete ledde till att Pariskonventionen öppnades för undertecknande den 29 juli 1960. Som nämnts i det föregående syftar denna konvention endast till en regional reglering av atomansvarighetsfrågorna. Det stod emellertid tidigt klart att det förelåg behov av en världsomfattande konvention om skadeståndsansvar för atomolyckor. I slutet av 1950-talet påbörjades därför inom det internationella atomenergiorganet (IAEA) arbetet på en sådan konvention. Detta arbete ledde till att Wienkonventionen antogs vid en diplomatisk konferens år 1963. Pariskonventionen i dess ursprungliga lydelse och Wienkonventionen överensstämmer beträffande de grundläggande principerna och i allt väsentligt beträffande utformningen av de enskilda bestämmelserna. På vissa punkter förelåg dock skillnader. För att så långt som möjligt bringa Pariskonventionen i överensstämmelse med Wienkonventionen antogs den 28 januari 1964 ett tilläggsprotokoll till Pariskonventionen. Med Pariskonventionen avses i fortsättningen konventionen i dess genom 1964 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse.

Som ett komplement till Pariskonventionen avslutades den 31 januari 1963 i Bryssel en konvention om supplerande statsansvar. Även denna konvention, den s. k. tilläggskonventionen, har reviderats genom ett tilläggsprotokoll den 28 januari 1964.

Pariskonventionen trädde i kraft den 1 april 1968. Den har numera ratificerats av nio stater, nämligen, förutom av Sverige, av Belgien, Finland, Frankrike, Grekland, Norge, Spanien, Storbritannien och Turkiet. Tilläggskonventionen har tillträtts av fem stater, nämligen Frankrike, Norge, Spanien, Storbritannien och Sverige. Den träder i kraft när den har ratificerats av sex signatärstater.¹ Tilläggskonventionen förväntas träda i kraft under år 1974.

Wienkonventionen, som ännu inte har trätt i kraft, har undertecknats av nio stater.² Varken Sverige eller något av de andra nordiska länderna har undertecknat konventionen. Den har ratificerats av fyra signatärstater, Argentina, Egypten, Filippinerna och Kuba. Tre stater, Bolivia, Kamerun samt Trinidad och Tobago, har anslutit sig till konventionen. För ikraftträdande krävs ratifikation av fem signatärstater.

¹ Tilläggskonventionen har undertecknats av Belgien, Danmark, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige och Österrike.

² Wienkonventionen har undertecknats av Argentina, Colombia, Egypten, Filippinerna, Jugoslavien, Kina, Kuba, Spanien och Storbritannien.

Det är f. n. inte möjligt att förutsäga när Wienkonventionen kommer att träda i kraft.

Pariskonventionen och tilläggskonventionen i de franska och engelska versionerna samt översättningar till svenska finns intagna i prop 1968: 25 med förslag till atomansvarighetslag m. m. Wienkonventionen i de franska och engelska versionerna samt översättning till svenska finns intagen i en inom justitiedepartementet år 1966 utarbetad promemoria Atomansvarighet III (SOU 1966: 29).

Både Paris- och Wienkonventionen bygger på principerna att ansvarighet för atomskada skall åvila innehavaren av en atomanläggning oberoende av vållande samt att ingen annan än anläggningsinnehavaren skall kunna göras ansvarig för sådan skada. Den senare principen brukar kallas kanalisationsprincipen eftersom den innebär att allt skadeståndsansvar som kan uppkomma vid en atomolycka kanaliseras till innehavaren. Anläggningsinnehavarens ansvarighet omfattar inte endast skada orsakad av olycka som ägt rum inom anläggningen utan under vissa förutsättningar även skada som orsakats av atomsubstanser som transporteras till eller från anläggningen. Det var emellertid nödvändigt att i både Pariskonventionen och Wienkonventionen göra undantag från kanalisationsprincipen såvitt avser ersättningsanspråk som grundas på sådant internationellt fördrag på transportväsendets område som var i kraft eller öppet för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då Paris- resp. Wienkonventionen avslutades. Detta undantag medför att ansvarighet kan uppkomma både för atomanläggningens innehavare och för den som utför transport av atomsubstans till eller från anläggningen.

Denna dubbla ansvarighet har lett till att det inte sällan varit svårt att få redare att åta sig sådana sjötransporter av atomsubstans på vilka Pariskonventionen är tillämplig. Det har nämligen ofta förekommit, att redare inte ansett sig kunna åta sig att utföra dylika transporter annat än om anläggningsinnehavaren utfärdat en ansvarsförbindelse — antingen utan beloppsbegränsning eller begränsad till mycket högt belopp — för det skadeståndsansvar redaren kan komma att åläggas enligt sjörättsliga konventioner. En sådan ansvarsförbindelse har ansetts nödvändig på grund av att det för redarna inte varit möjligt att erhålla försäkring till täckning av ansvar för atomolycka.

Enligt Paris- och Wienkonventionerna har redaren visserligen rätt till återkrav mot anläggningsinnehavaren för vad han kan ha utgivit enligt sådan konvention. Detta har dock inte ansetts utgöra tillräcklig garanti. Från redarehåll har hävdats att anläggningsinnehavarens rätt till ansvarsbegränsning enligt konventionerna kan medföra att redaren inte kan få ersättning av denne för hela det belopp han själv nödgats utge. Detta har ansetts gälla särskilt i de fall då redaren inte har rätt att begränsa sin ansvarighet för den skada som orsakats av den transpor-

terade atomsubstansen. I ett flertal fall har redarens krav på säkerhet kunnat tillgodoses endast genom att regeringen i den stat där anläggningen är belägen har garanterat att staten kommer att hålla redaren skadeslös för den ersättning han kan bli ålagd att utge. I de fall då vederbörande regering inte har varit villig att ge sådan garanti har det enda alternativet varit att utföra transporten med krigsfartyg eller med annat transportmedel än fartyg.

Det är inte enbart när det gäller sjötransport av atomsubstans som dubbel ansvarighet kan uppkomma. Även sådana bestämmelser i äldre konventioner som reglerar ansvarigheten vid luft-, landsvägs- eller järnvägstransporter kan komma att tillämpas jämsides med atomansvarighetskonventionerna. Den omständigheten att atomansvarighetskonventionerna inte heller när det gäller sådana transporter utesluter ansvarighet för annan än anläggningsinnehavaren har emellertid hittills inte medfört några praktiska olägenheter av betydelse.

Då Paris- och Wienkonventionerna utarbetades torde man ha utgått från att problemet med den dubbla ansvarigheten skulle komma att lösas genom en ändring av de äldre transporträttsliga konventionerna. Detta visade sig dock inte vara möjligt. Som ovan anförts har den dubbla ansvarigheten medfört särskilda problem vid sjötransport av atomsubstans. Denna fråga togs därför upp till behandling av OECD:s atomenergiorgan (NEA), internationella atomenergiorganet (IAEA) och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). Inom dessa organisationer utarbetades ett konventionsutkast som blev föremål för behandling vid en diplomatisk konferens i Bryssel i november och december 1971. Konferensen ledde till antagandet av en den 17 december 1971 dagtecknad konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans, i det följande benämnd "1971 års konvention". Denna konvention möjliggör i princip ett fullständigt genomförande av kanalisering av ansvarigheten för atomskada som uppkommer i samband med sjötransport.

1971 års konvention, som ännu inte trätt i kraft, har undertecknats av följande tolv stater: Belgien, Brasilien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Jugoslavien, Norge, Portugal, Storbritannien och Sverige. För ikraftträdande fordras att den tillträds av fem stater. Hittills har konventionen tillträtts av endast en stat, Frankrike.

Det kan slutligen nämnas att frågan om ansvarighet för skador orsakade av atomfartyg regleras i en i Bryssel den 25 maj 1962 avslutad konvention om skadeståndsansvar för innehavare av atomfartyg. Denna konvention har ännu inte trätt i kraft.

3 Huvuddragen av de internationella atomansvarighetskonventionerna

Paris- och Wienkonventionerna reglerar ansvarigheten för skador som uppkommer genom drift av landbaserade atomanläggningar. Båda konventionerna bygger på fyra grundläggande principer: 1) ansvarigheten skall åvila innehavare av atomanläggning oberoende av vållande, dvs. på objektiv grund; 2) ansvarigheten skall enligt Pariskonventionen och kan enligt Wienkonventionen begränsas till visst belopp för varje skadeorsakande händelse; 3) ansvarigheten skall vara täckt av försäkring eller annan ekonomisk garanti; 4) ansvarigheten kanaliseras till vederbörande anläggningsinnehavare, dvs. i princip skall ingen annan än denne kunna åläggas ersättningsskyldighet. I fråga om konventionernas närmare innehåll hänvisas till prop. 1968: 25 s. 29 f. I det följande lämnas en redogörelse för de bestämmelser i konventionerna som är av betydelse för förståelsen av 1971 års konvention.

Innehavare av atomanläggning svarar enligt Pariskonventionen oberoende av vållande för person- eller egendomsskada orsakad av en atomolycka vid vilken medverkat atombränsle eller radioaktiv produkt som fanns i hans anläggning (art. 3.a.).¹ Motsvarande bestämmelser finns i Wienkonventionen (art. II.1.a.). Från anläggningsinnehavarens ansvarighet undantas skador på s. k. "on-site-property", dvs. skador på själva anläggningen och på egendom som fanns inom dess område och användes eller var avsedd att användas i förbindelse med anläggningen (art. 3.a.ii.1. resp. art. IV.5.a.). Innehavaren är inte heller ansvarig för skador i följd av krigshandling och vissa därmed jämställda handlingar eller, om inte anläggningsstatens lag föreskriver annat, av en allvarlig naturkatastrof av osedvanlig art (art. 9. resp. art. IV.3.a. och b.).

Enligt Pariskonventionen skall anläggningsinnehavarens ansvarighet vara begränsad (art. 7.a. och b.). Ansvarsbeloppet skall utgöra 15 milj. betalningsenheter (ca 75 milj. kr.) för varje olycka. Konventionsstat kan dock genom nationell lag fastställa ett högre eller lägre belopp, dock lägst 5 milj. betalningsenheter (ca 25 milj. kr.). Wienkonventionen innehåller inte någon regel om obligatorisk ansvarsbegränsning men ger staterna rätt att begränsa ansvarigheten till lägst 5 milj. dollar (ca 22 milj. kr.) per olycka (art. V.).

Innehavarens ansvarighet omfattar också skada i följd av atomolycka under transport av atomsubstans till eller från anläggningen (art. 4.a. och b. resp. art. II.1.b. och c.). Bestämmelserna om innehavarens ansvarighet under transport innebär i huvudsak följande. Vid transport mellan atomanläggningar i konventionsstaterna är den avsändande anläggningsinnehavaren ansvarig till dess ansvarigheten enligt

¹ I fråga om innebörden av begreppen atomolycka, atombränsle och radioaktiv produkt hänvisas till konventionstexterna.

skriftligt avtal mellan avsändare och mottagare övergår på den sistnämnde. Finns inget sådant avtal, övergår ansvarigheten på mottagaren när denne övertar ämnena. Vid transport till atomreaktor som har infogats i transportmedel upphör avsändarens ansvarighet, när innehavaren av transportmedlets reaktor övertar ämnena. Sker transport till mottagare i icke-konventionsstat, upphör avsändarens ansvarighet när ämnena lossas från det transportmedel med vilket de anlänt till den staten. Vid transport till atomanläggning i konventionsstat från atomreaktor som har infogats i transportmedel resp. från avsändare i icke-konventionsstat blir mottagaren ansvarig från det han övertar ämnena resp. från det ämnena lastas på det transportmedel varmed de sänds från den främmande staten. I sistnämnda fall blir dock mottagaren ansvarig bara om transporten har skett med hans skriftliga samtycke.

Transportansvarighetsreglerna gäller också beträffande olyckor som inträffar under tillfällig uppläggning av ämnena i anslutning till transporten. Detta gäller också när uppläggningsen sker i en atomanläggning. Dennes innehavare blir då inte ansvarig för en atomolycka som inträffar i anläggningen och orsakas uteslutande av de upplagda ämnena (art. 5.b. resp. art. II.1. in fine).

En konventionsstat kan i sin lagstiftning bestämma att fraktförare som utför en transport av atomsubstans, med samtycke av innehavaren av anläggning i den staten och under förutsättning att han fullgör föreskriven skyldighet att teckna försäkring eller ställa annan säkerhet, skall vara ansvarig för olyckor under transporten i anläggningsinnehavarens ställe (art. 4.d. resp. art. II.2.).

Vid transportolyckor är anläggningsinnehavaren inte ansvarig för skada på transportmedlet (art. 3.a.ii.2. resp. art. IV.5.b.), om inte annat har bestämts i anläggningsstatens lag (art. 7.c. resp. art. IV.6.).

Som nämnts i det föregående kanaliseras ansvaret till vederbörande anläggningsinnehavare. Anspråk på ersättning för atomskada kan sålunda i princip inte riktas mot någon annan än anläggningsinnehavaren eller dennes försäkringsgivare (art. 6.a. och b. resp. art. II.5). I prop. 1960: 140 (s. 15 f) med förslag till provisorisk atomansvarighetslag gavs en redogörelse för de överväganden som ligger bakom principen om ansvarets kanalisering till anläggningsinnehavaren. I detta avseende hänvisas till 1960 års proposition.

Enligt art. 6.b. resp. II.5 gäller dock undantag från konventionernas kanalisationsregler för anspråk som grundas på sådan internationell konvention på transportområdet som var i kraft eller öppen för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag vederbörande konvention avslutades, dvs. den 29 juli 1960 resp. den 21 maj 1963.

I detta sammanhang bör även nämnas att Grekland, Norge, Sverige och Österrike genom reservation till Pariskonventionen har förbehållit sig rätt att göra undantag från kanalisationsprincipen också för frakt-

föroransvar som grundas på bestämmelser i nationell lagstiftning, vilka i huvudsak motsvarar sådant internationellt fördrag som avses i konventionens undantagsbestämmelse. Reservationen får betydelse i de fall då en stat utsträckt reglerna i en transportkonvention att gälla även i förhållande till stat som inte tillträtt konventionen eller en stat, utan att tillträda en transporträttslig konvention, i sin nationella lagstiftning infört ansvarighetsregler som väsentligen bygger på och överensstämmer med konventionen.

Paris- och Wienkonventionerna innehåller vidare regler om ansvarighet för skada som inte omfattas av konventionens ansvarighetsregler, dvs. skada på s. k. "on-site-property" och på transportmedlet vid transportolyckor samt skador i följd av krigshandlingar eller naturkatastrofer (art. 6.c.1. resp. art. IV.7.a.). Dessa regler innebär att konventionernas kanaliseringsbestämmelser inte hindrar, att ersättningsanspråk för sådan skada riktas mot fysisk person som har orsakat skadan uppsåtligen.

Pariskonventionen är inte tillämplig på atomolycka som inträffar eller skada som uppkommer i stat vilken inte har tillträtt konventionen, om inte annat har föreskrivits i lagen i den konventionsstat där den ansvarige innehavarens anläggning ligger (art. 2.). Av bestämmelsen kan motsättningsvis slutas att konventionen utan vidare gäller beträffande atomolyckor som inträffar i konventionsstat eller på eller över det fria havet och därvid är tillämplig på skador som uppkommer i konventionsstat eller på eller över det fria havet.

Wienkonventionen innehåller inte några bestämmelser om det territoriella tillämpningsområdet. Det torde emellertid vara helt klart att konventionen utan vidare är tillämplig på atomolyckor som inträffar i konventionsstat eller på eller över det fria havet och inom denna ram gäller beträffande skada som uppkommer i konventionsstat eller på eller över det fria havet. Det är emellertid tvacksamt om konventionen gäller också beträffande olyckor och skador i icke-konventionsstat. I detta avseende hänvisas till den tidigare nämnda departementspromemorian (SOU 1968: 29) Atomansvarighet III s. 48 f, där denna fråga utförligt behandlas.

Tilläggskonventionen till Pariskonventionen syftar till en civilrättslig reglering av frågan om supplerande ersättning av statsmedel vid katastrofolyckor. Tilläggskonventionen är tillämplig bara beträffande olyckor och skador som omfattas av Pariskonventionen. Enligt konventionen skall skadorna alltid i första hand ersättas av vederbörande anläggningsinnehavare enligt Pariskonventionens regler samt supplerande ersättning utgå av statsmedel i den mån ansvarsbeloppet enligt Pariskonventionen inte förslår till full ersättning. Ersättning utgår med sammanlagt högst 120 milj. betalningsenheter (ca 600 milj. kr.) vid varje olycka.

4 Gällande rätt

Ansvarigheten för skada som uppkommer genom drift av landbaserade atomanläggningar regleras av atomansvarighetslagen (1968: 45) som bygger på Pariskonventionen. Lagen är tillämplig inte endast på skada orsakad av olycka inom en atomanläggning utan under vissa förutsättningar även på skada som orsakas av atomsubstans under transport till eller från anläggningen. Med atomskada avses i princip skada som orsakas av radioaktiva egenskaper hos ett ämne. Beträffande lagens innehåll skall här redogöras för de regler som påverkas av ett svenskt tillträde till 1971 års konvention, nämligen bestämmelserna om lagens tillämpningsområde (3 §) och om ansvarskanalisering (14 §). I övrigt hänvisas till den i det föregående (avsnitt 3) lämnade redogörelsen för huvuddragen av Pariskonventionens innehåll.

Reglerna om den yttersta gränsen för atomansvarighetslagens tillämpningsområde har tagits upp i 3 § första stycket. Där föreskrivs att lagen inte är tillämplig på atomskada i följd av atomolycka som inträffat i annan stat än konventionsstat. I likhet med Pariskonventionen är atomansvarighetslagen inom den ram som anges i 3 § första stycket, dvs. när det gäller en olycka som inträffat i konventionsstat eller på eller över det fria havet, alltid tillämplig på skada som uppkommit i konventionsstat eller på eller över det fria havet. Med utnyttjande av den fakultativa regeln i artikel 2 i Pariskonventionen har emellertid atomansvarighetslagen gjorts tillämplig även på skada som uppkommer i icke-konventionsstat och för vilken innehavare av i Sverige belägen anläggning är ansvarig, om olyckan inträffat här (andra stycket första punkten). Kungl. Maj:t kan dock förordna att sådan ersättning inte skall utgå i vidare mån än ersättning i sådan stat skulle utgå för atomskada som uppkommer här (tredje stycket första punkten). Enligt uttrycklig föreskrift (tredje stycket andra punkten) får sådant förordnande dock inte leda till inskränkning i ansvarighet som grundas på sådant internationellt fördrag som avses i 14 § tredje stycket och som Sverige tillträtt. I fråga om utom riket belägen anläggning gäller beträffande ansvarighetens utsträckning i rummet vad som föreskrivs i anläggningsstatens lag (andra stycket andra punkten). Atomansvarighetslagen innehåller inte någon uttrycklig bestämmelse om att lagen bara gäller då den atomanläggning vars innehavare är ansvarig för skadan är belägen inom konventionsstats område. Detta framgår emellertid indirekt av de i 1 § intagna definitionerna av begreppen "anläggningsstat" och "innehavare av atomanläggning".

De på kanalisationsprincipen grundade reglerna finns i 14 §.

Första stycket innehåller bestämmelsen om ansvarets kanalisering till innehavare av atomanläggning. Anspråk på ersättning för atomskada får sålunda inte göras gällande mot annan än anläggningsinnehavaren (eller

dennes försäkringsgivare). Bestämmelsen är så utformad att den dels är tillämplig både då den ansvarige innehavarens anläggning ligger i Sverige och då anläggningen ligger i annan konventionsstat, dels gäller oavsett om innehavarens ansvarighet skall bedömas enligt atomansvarighetslagen eller enligt motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Det bör framhållas att anläggningsinnehavarens exklusiva ansvarighet bara avser atomskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i atomansvarighetslagen eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Detta medför att kanalisationsprincipen inte gäller om det inte finns någon anläggningsinnehavare som är ansvarig enligt Pariskonventionens regler, t. ex. om olyckan inträffat utanför svenskt område under transport mellan två icke-konventionsstater.

I *andra stycket* ges bestämmelser om ansvarighet enligt andra skadeståndsregler än atomansvarighetslagens för sådan skada för vilken anläggningsinnehavaren inte är ansvarig, dvs. dels skada orsakad av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller som orsakats av allvarlig naturkatastrof av osedvanlig art, dels skada på "on-site-property" och dels skada som vid olycka under transport av atomsubstans uppkommer på transportmedlet. Anspråk på ersättning för sådan skada får endast göras gällande mot fysisk person som orsakat skadan uppsåtligt.

I fråga om skada på transportmedel gäller att ansvarigheten för innehavaren av en i Sverige belägen atomanläggning även omfattar skador på transportmedlet samt att, när innehavare av atomanläggning i annan konventionsstat är ansvarig för en transportolycka, frågan huruvida ersättning skall utgå för skada på transportmedlet avgörs enligt den statens lag. Pariskonventionen lämnar åt nationell lag att bestämma i vilken omfattning och enligt vilka grunder anläggningsinnehavaren vid en transportolycka skall kunna göras ansvarig enligt andra skadeståndsregler för skada på transportmedlet, om han inte gjorts ansvarig för sådan skada enligt konventionens regler (art. 6.c.ii.). För sådana fall har i 14 § *andra stycket* andra punkten gjorts det undantaget från kanalisationsprincipen att lagen inte inskränker den ansvarighet som anläggningsinnehavaren enligt allmänna skadeståndsregler kan ha för skada på transportmedlet. Emellertid har samtliga stater som tillträtt Pariskonventionen begagnat sig av den i konventionen medgivna rätten att göra konventionens regler tillämpliga på skada på transportmedlet. Det särskilda undantaget från kanalisationsprincipen saknar därför för närvarande praktisk betydelse.

Tredje stycket innehåller regler om undantag från kanalisationsprincipen när det gäller ansvarighet för atomskada i följd av atomolycka under transport av atomsubstans eller atomskada som i övrigt uppkommer i följd av begagnande av fartyg eller annat transportmedel.

Bestämmelserna i första och andra styckena om ansvarets kanalisering till innehavare av atomanläggning resp. till fysisk person som orsakat viss skada uppsåtligen utgör i sådana fall inte hinder mot en samtidig tillämpning av äldre internationella fördrag. Med äldre fördrag jämföras bestämmelser i nationell lagstiftning som grundas på sådant fördrag. Kungl. Maj:t har vidare rätt att förordna att detta skall gälla även annan bestämmelse i konventionsstats lag som i huvudsak motsvarar föreskrift i sådant fördrag. Jämställandet av nationell lagstiftning med äldre internationellt fördrag grundas på den i det föregående (avsnitt 3) nämnda reservation som bl. a. Sverige har gjort till Pariskonventionen. De viktigaste av de konventioner som avses med undantagsbestämmelsen är 1910 års konvention om fartygs sammanstötning, 1924 års konossementskonvention, 1929 års konvention rörande luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga eller genom 1955 års Haagprotokoll reviderade lydelse samt 1956 års konvention om internationell godsbefordran på väg (CMR).

Regler om rätt till återkrav har tagits upp i 15 §. Dessa regler innebär bl. a. att den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av fördrag eller bestämmelse som avses i 14 § tredje stycket inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt atomansvarighetslagen.

Det bör vidare nämnas att atomansvarighetslagen begränsar ansvarigheten för atomanläggningens innehavare till 50 milj. kr. per olycka (17 §). Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer får dock, när skäl därtill föreligger, fastställa ett lägre belopp, dock lägst 25 milj. kr. Vidare föreskrivs att, i fråga om olycka som inträffar under transport av atomsubstans, anläggningsinnehavarens ansvarighet enligt lagen för andra skador än skada på transportmedlet inte i något fall avser lägre sammanlagt belopp än 25 milj. kr. Slutligen begränsas ersättningen vid personskada till en milj. kr. för varje dödad eller skadad person.

Det bör slutligen anmärkas att enligt atomansvarighetslagen (28 §) staten har subsidiärt ansvar för den ansvarighet som åvilar innehavare av en i Sverige belägen atomanläggning. Lagen innehåller även bestämmelser om ersättning av statsmedel vid katastrofolyckor (29—31 §§). Dessa bestämmelser grundas på tilläggskonventionen och kan därför inte sättas i kraft förrän tilläggskonventionen har trätt i kraft.

I fråga om ansvarighet för atomskada som orsakats av atomfartyg gäller lagen (1963: 158) om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift. Denna lag är utformad som en till den tidigare gällande 1960 års atomansvarighetslag knuten fullmaktslag. Den hänvisar i fråga om den materiella regleringen i stora delar till 1960 års lag. Dess giltighet var ursprungligen knuten till denna men har förlängts i olika omgångar,

senast till och med den 31 december 1973. I prop. 1973: 147 har föreslagits ytterligare förlängning av giltighetstiden till utgången av år 1976.

Sjölagen (1891: 35 s. 1) innehåller i 8 kap. regler om ansvarighet för skada som uppkommer vid fartygskollision. Dessa regler grundas på 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Sverige har tillträtt denna konvention. Ett fartygs redare är ansvarig för skada på annat fartyg eller på last eller personer som finns ombord på detta fartyg om det föreligger vållande på förstnämnda fartygs sida. Detsamma gäller om ett fartyg har orsakat sådan skada utan att fartygen har stött samman.

Regler om ansvarighet för skada på gods som uppkommit under sjötransport finns bl. a. i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, den s. k. konossementslagen. Enligt dessa bestämmelser är bortfraktaren ansvarig om han inte kan visa att skadan inte har orsakats av fel eller försummelse på hans sida. För fel eller försummelse av bortfraktarens folk vid navigeringen eller handhavandet av fartyget går han dock fri från ansvarighet. Detsamma gäller brandskada som inte har vållats av bortfraktaren själv. Ansvarigheten är begränsad till visst belopp, 1 800 kr., för varje kolli eller annan godsenshet.

Bestämmelser om s. k. globalbegränsning av redares ansvarighet finns i 10 kap. sjölagen och bygger på 1957 års konvention om begränsning av redares ansvarighet. Bestämmelserna innebär att redare kan begränsa sin ansvarighet för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse till 1 000 s. k. Poincaréfrancs (drygt 350 kr.) per ton av fartygets dräktighet. Om personskada inträffar höjs ansvarighetsgränsen i fråga om sådan skada med 2 100 francs per ton.

5 1971 års konvention

Artikel 1

Denna artikel innehåller konventionens centrala bestämmelse om fullständig ansvarskanalisering vid sjötransport av atomsubstans.

I artikeln föreskrivs att den som enligt internationell konvention eller nationell lag rörande sjötransport kan hållas ansvarig för skada orsakad av atomolycka skall vara befriad från denna ansvarighet om innehavare av en atomanläggning är ansvarig för skadan enligt Paris- eller Wienkonventionen. Detsamma gäller om en anläggningsinnehavare är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada, dock endast under förutsättning att denna lagstiftning i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. I konventionen har kanalisationsprincipen sålunda

genomförts genom en regel om ansvarsbefrielse för andra än innehavare av atomanläggning.

Kanalisationsprincipen skall enligt förevarande artikel tillämpas då ansvarighet föreligger enligt internationell konvention eller nationell lag rörande sjötransport. Det krävs inte att konventionen eller lagen uteslutande är tillämplig på sjötransport. Bestämmelsen är tillämplig också på ansvarighet som kan föreligga t. ex. för en redare enligt allmänna skadeståndsregler (jfr konventionens uttryck "applicable in the field of maritime transport" resp. "applicables dans le domaine du transport maritime").

De internationella konventioner som avses är i första hand 1910 års kollisionskonvention och 1924 års konossementskonvention. Vid 1971 års diplomatiska konferens uttalades från vissa håll att även 1924 och 1957 års konventioner om begränsning av redareansvaret avsågs. Dessa uttalanden torde dock bygga på en missuppfattning, eftersom begränsningskonventionerna inte innehåller några ansvarighetsregler. Vid konferensen diskuterades också om det fanns ytterligare sjörättsliga konventioner enligt vilka ansvarighet för atomskada kunde göras gällande. Någon ytterligare sådan konvention nämndes inte vid konferensen. Det ansågs dock lämpligt att lämna frågan öppen. Konventionstexten innehåller därför inte någon uppräknig av de konventioner som avses utan endast en hänvisning till internationell konvention rörande sjötransport.

Det är att märka att en stat kan tillträda 1971 års konvention även om den inte har tillträtt vare sig Paris- eller Wienkonventionen. En sådan stat måste då i sin nationella lagstiftning införa regler om kanalisering av ansvaret till anläggningsinnehavare som är ansvarig enligt Paris- eller Wienkonventionen eller enligt för de skadelidande lika förmånlig nationell lagstiftning. Inget hindrar heller att en stat tillträder 1971 års konvention trots att dess nationella lagstiftning om ansvarighet för atomskada inte är lika förmånlig som Paris- eller Wienkonventionen. För sådan stat innebär tillträde till 1971 års konvention att kanalisationsprincipen gäller i den staten till förmån för fartygsredare i de fall då anläggningsinnehavarens ansvarighet regleras av Paris- eller Wienkonventionen eller enligt lika förmånlig nationell lagstiftning i annan stat. Däremot gäller inte reglerna om ansvarsbefrielse enligt 1971 års konvention om ansvarighet för skadan åvilar innehavare av anläggning i stat som inte tillträtt Paris- eller Wienkonventionen och vars nationella lagstiftning om ansvarighet för atomskada inte är lika förmånlig som någon av dessa konventioner.

Frågan huruvida nationell lagstiftning angående ansvarighet för atomskada är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen skall avgöras av behörig nationell domstol efter en abstrakt bedömning och utan hänsyn till det resultat som en tillämpning av å ena sidan konventionerna och å andra sidan den nationella lag-

stiftningen skulle ha lett till i det konkreta fallet. Detta framgår av det i artikel 1 b använda uttrycket "dem som kan lida skada" ("persons who may suffer damage" resp. "aux personnes pouvant subir des dommages"). I fråga om de överväganden som skall läggas till grund för denna bedömning in abstracto hänvisas till vad som anförs under 14 § i specialmotiveringen till den föreslagna lagstiftningen (avsnitt 9).

Artikel 2

Denna artikel reglerar ansvarigheten vid skada på "on-site-property" och vid skada på transportmedel. Med "on-site-property" avses själva atomanläggningen samt sådan egendom inom anläggningens område som används eller är avsedd att användas i förbindelse med anläggningen.

I artikelns *första stycke* föreskrivs att bestämmelserna i artikel 1 om ansvarsbefrielse skall tillämpas även beträffande skada på "on-site-property" och skada på det transportmedel på vilket atomsubstansen befann sig då olyckan inträffade även om anläggningsinnehavarens ansvarighet för skadan är utesluten enligt Paris- eller Wienkonventionens bestämmelser eller enligt nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada. Såvitt avser nationell lagstiftning gäller dock samma förutsättning som enligt artikel 1, dvs. att denna lagstiftning i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen.

Enligt *andra stycket* inverkar bestämmelsen i första stycket inte på ansvarigheten för fysisk person som uppsåtligen orsakat skada på "on-site-property" eller på transportmedlet.

Det bör anmärkas att bestämmelsen i förevarande artikel troligen är överflödig. Det resultat som åsyftas med bestämmelsen torde nämligen ha kunnat erhållas med en rimlig tolkning av artikel 1 sammanställd med atomansvarighetskonventionernas regler om ansvarskanalisering. Vid diplomatkonferensen ansågs det emellertid önskvärt att med en uttrycklig föreskrift undanröja varje möjlighet till tvekan på denna punkt.

Som framgår av konventionstexten behandlar 1971 års konvention inte det fall att vederbörande anläggningsinnehavare enligt Pariskonventionen eller Wienkonventionen är befriad från ansvarighet på grund av att atomolyckan orsakats av krigshandling eller därmed jämförbar handling eller av naturkatastrof (art. 9 resp. art. IV.3.a. och b.). Anledningen härtill är att någon civilrättslig ansvarighet för annan än atomanläggningens innehavare i praktiken inte torde föreligga i dylika fall.

Artikel 3

Denna artikel innehåller bestämmelser om konventionens inverkan i visst avseende på ansvarigheten för innehavare av atomfartyg.

I artikeln föreskrivs att konventionens bestämmelser inte skall inverka på den ansvarighet som åvilar innehavare av atomfartyg för skada som uppkommit i följd av atomolycka vid vilken medverkat fartygets atombränsle eller i fartygets reaktor bildade radioaktiva produkter eller avfallsämnen.

Bestämmelsen i artikeln har tillkommit för att utesluta att vid en kollision mellan ett atomsubstansförande konventionellt fartyg och ett atomfartyg ansvarigheten för atomskadorna uteslutande kanaliseras till innehavaren av den landbaserade anläggningen. Uppkommer atomskada i följd av atomolycka vid vilken medverkat såväl atomsubstans som fraktas med ett konventionellt fartyg som ett atomfartygs atombränsle eller på sådant fartyg bildade radioaktiva produkter eller avfallsämnen befrias alltså atomfartygets innehavare inte från den ansvarighet som åvilar honom enligt eljest gällande regler. Detta innebär inte någon avvikelse från vad som gäller enligt såväl Paris- och Wienkonventionerna som atomfartygskonventionen. I dessa konventioner föreskrivs nämligen att ansvarighetsreglerna i konventionen inte inverkar på den ansvarighet som åvilar någon för skador genom joniserande strålning som inte omfattas av resp. konvention (Pariskonventionens art. 3.b; Wienkonventionens art. IV.4.; atomfartygskonventionens art. IV).

Artikel 4

Denna artikel reglerar förhållandet mellan 1971 års konvention och vissa andra konventioner.

I artikeln föreskrivs att 1971 års konvention ersätter varje äldre internationell konvention rörande sjötransport i den utsträckning den strider mot 1971 års konvention. Dock görs det viktiga förbehållet att denna bestämmelse inte inverkar på de förpliktelser som fördragsslutande stat på grund av sådan äldre konvention kan ha mot stat som inte tillträder 1971 års konvention.

Artiklarna 5—12

Dessa artiklar innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Av dessa skall här endast beröras artiklarna 6 och 10. Förstnämnda artikel reglerar konventionens ikraftträdande. Där föreskrivs att konventionen träder i kraft 90 dagar efter den dag då fem stater har tillträtt konventionen. Enligt artikel 10 får stat som gjort reservation enligt Paris- eller Wienkonventionen göra motsvarande reservation till 1971 års konvention. Beträffande övriga slutartiklar hänvisas till konventionstexten.

6 Frågan om Sveriges tillträde till 1971 års konvention

Som tidigare anförts (avsnitt 2) har det i praktiken visat sig vara förenat med svårigheter att utföra transport av atomsubstanser till sjöss

beroende på att redarna inte har åtagit sig sådana transporter med mindre atomanläggningarnas innehavare har utfärdat mycket långtgående ansvarsförbindelser. 1971 års konvention är avsedd att undanröja de olägenheter av praktisk art som detta förhållande har medfört. Det undantag från principen om fullständig ansvarskanalisering som atomansvarighetskonventionerna innehåller och som gör det möjligt att utkräva ansvar också enligt transporträttsliga konventioner är inte motiverat av något sakligt betingat önskemål om dubbel ansvarighet. Ansvaret för innehavare av atomanläggningar är nämligen så pass högt och dessutom täckt av obligatorisk ansvarsförsäkring att det från de skadelidandes synpunkt inte föreligger något behov av dubbel ansvarighet. Undantaget från kanaliseringsprincipen tillkom enbart därför att det var nödvändigt att respektera de folkrättsliga förpliktelser som åvilade de stater vilka hade tillträtt de transporträttsliga konventionerna.

Vid atomansvarighetskonventionernas tillkomst var avsikten att den fullständiga ansvarskanaliseringen så småningom skulle genomföras i samband med revision av de transporträttsliga konventionerna. Detta har emellertid visat sig ta åtskillig tid. Det får därför anses önskvärt att snabbt få till stånd en lösning för sjötransporternas del, där behovet gjort sig mest känt.

Vid nordiska departementsöverläggningar i Köpenhamn i september 1972 rådde enighet om att de nordiska länderna borde tillträda 1971 års konvention. Erforderliga lagändringar har redan genomförts i Norge och Norge kan antas ratificera konventionen i början av år 1974 (Ot. prop. nr 34/1972—73). I Danmark och Finland förbereds den lagstiftning som erfordras för tillträde till konventionen. Den danska propositionen avses bli avlämnad under hösten 1973.

Med hänsyn till det som anförts förordas att Sverige tillträder 1971 års konvention.

7 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

7.1 Metoden för konventionens införlivande med svensk rätt

En ratifikation av 1971 års konvention förutsätter att den svenska lagstiftningen anpassas till konventionen. Konventionen synes böra införlivas med svensk rätt antingen genom ändring i enbart atomansvarighetslagen eller genom att konventionsbestämmelserna tas in i sjölagen samt erforderliga hänvisningar till dessa görs i atomansvarighetslagen. Flera skäl talar för att det första alternativet väljs. Framför allt har denna lösning den fördelen att alla regler som har anknytning till ansvarighet för atomskada finns i samma lag. Härtill kommer att det inte skulle bli mer överskådligt att i stället införa de erforderliga bestämmelserna i sjölagen. Vid de nordiska överläggningarna har

enighet också uppnåtts om att ta in de på 1971 års konvention grundade bestämmelserna i atomansvarighetslagstiftningen.

På grund av vad nu anförts föreslås att den lagstiftning som behövs för att Sverige skall kunna tillträda 1971 års konvention genomförs genom ändringar i atomansvarighetslagen.

7.2 Omfattningen av undantagen från kanalisationsprincipen

Som nämnts i redogörelsen för gällande rätt (avsnitt 4) finns f. n. i 14 § tredje stycket atomansvarighetslagen bestämmelser om undantag från kanalisationsprincipen beträffande atomskada i samband med transport. I överensstämmelse med Pariskonventionen föreskrivs att beträffande ansvarighet för atomskada i följd av atomolycka under transport av atomsubstans eller atomskada som i övrigt uppkommer vid begagnande av fartyg eller annat transportmedel lagens regler om ansvarskanalisering inte skall utgöra hinder mot tillämpning av internationellt fördrag som är äldre än Pariskonventionen. Med äldre fördrag jämföras bestämmelser i nationell lagstiftning som grundas på sådant fördrag.

För att Sverige skall kunna tillträda 1971 års konvention måste dessa bestämmelser ändras. All ansvarighet som grundas på konventioner rörande sjötransport skall kanaliseras till den enligt Pariskonventionen ansvarige innehavaren. Detta gäller både då ansvarigheten föreligger direkt enligt en konvention rörande sjötransport och då den föreligger enligt bestämmelse i nationell lagstiftning som grundas på sådan konvention. Samma princip skall gälla när skadan omfattas av Wienkonventionen eller av nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Bestämmelser av denna innebörd måste tas in i den svenska lagstiftningen.

Som tidigare berörts (avsnitt 3) har Sverige liksom också Grekland, Norge och Österrike genom särskild reservation till Pariskonventionen förbehållit sig rätt att göra undantag från kanalisationsprincipen för ansvarighet, som grundas på bestämmelser i nationell lagstiftning vilka i huvudsak motsvarar bestämmelserna i sådant internationellt fördrag som avses i Pariskonventionens undantagsbestämmelse. Härmed avses främst sådana nationella bestämmelser genom vilka reglerna i en transporträttslig konvention har utsträckts att gälla i förhållande till stat som inte har tillträtt konventionen. Reservationen kan också utnyttjas av en stat som inte har tillträtt en transporträttslig konvention men som genom nationell lagstiftning har infört ansvarighetsregler som väsentligen överensstämmer med konventionen.

Reservationen har kommit till uttryck i 14 § tredje stycket sista punkten atomansvarighetslagen. Där föreskrivs att Kungl. Maj:t får

förordna om undantag från kanalisationsprincipen även i fråga om annan bestämmelse i konventionsstats lag än sådan som grundar sig på äldre fördrag, om bestämmelsen i huvudsak motsvarar föreskrift i sådant fördrag. Med stöd härav har Kungl. Maj:t i 2 § kungörelsen (1968: 46) med förordnanden enligt atomansvarighetslagen föreskrivit, att bestämmelse i 8 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1), lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, lagen (1937: 73) om befordran med luftfartyg och 9 kap. luftfartslagen (1957: 297) skall tillämpas även i fall då skyldighet att tillämpa bestämmelsen inte följer av sådant internationellt fördrag som avses i 14 § tredje stycket atomansvarighetslagen. Kungl. Maj:t har dessutom förordnat att, om motsvarande föreskrift meddelats i Grekland, Norge eller Österrike i fråga om bestämmelse i grekisk, norsk resp. österrikisk lag, föreskriften skall gälla vid tillämpning i Sverige av lagen i den stat där föreskriften har meddelats, sedan Pariskonventionen trätt i kraft för den staten.

1971 års konvention innebär emellertid att en internationell konvention eller nationell lagstiftning rörande sjötransport inte får åberopas som grund för ansvarighet för atomskada, om ansvarighet för skadan föreligger enligt Paris- eller Wienkonventionen eller enligt nationell lagstiftning som är lika förmånlig för de skadelidande som någon av dessa konventioner. Efter ett svenskt tillträde till 1971 års konvention kommer därför reservationen såvitt gäller sjötransporter att sakna betydelse i förhållande till stat som har tillträtt denna konvention. I förhållande till sådan stat får därför kanalisationsprincipen inte åsidosättas med åberopande av 8 kap. sjölagen eller konossementslagen. Det torde inte finnas någon anledning att behålla möjligheten att med stöd av dessa lagar avvika från kanalisationsprincipen i förhållande till stat som inte har tillträtt 1971 års konvention. Det nu gällande förordnandet beträffande 8 kap. sjölagen och konossementslagen bör därför upphävas i fall då någon skyldighet att tillämpa lagarna inte föreligger enligt de bakomliggande konventionerna. På motsvarande sätt bör undantag från kanalisationsprincipen inte heller få göras med tillämpning av grekiska, norska eller österrikiska regler såvitt avser atomskada som uppkommer i samband med sjötransport.

Även efter ett svenskt tillträde till 1971 års konvention blir det däremot nödvändigt att göra undantag från kanalisationsprincipen för sjötransporternas del i den mån tillämpning av denna princip skulle vara oförenlig med Sveriges folkrättsliga förpliktelser gentemot stat som inte har tillträtt 1971 års konvention.

1971 års konvention berör inte frågan om kanalisering av ansvarigheten för atomskada som uppkommer vid flyg-, järnvägs- eller landsvägstransport. Även i fråga om sådana transporter måste det nu gällande undantaget från kanalisationsprincipen upprätthållas med hänsyn

till våra folkrättsliga förpliktelser enligt fördrag på dessa områden. Med stöd av ovannämnda reservation till Pariskonventionen är det möjligt att, såvitt avser sådana transporter, i svensk lagstiftning även framdeles låta undantaget från kanalisationsprincipen omfatta också de fall då ansvarighet föreligger enligt nationell lag som inte grundas på äldre internationellt fördrag utan endast i huvudsak motsvarar föreskrift i sådant fördrag. Det synes emellertid vara lämpligt att i samband med de överväganden som föranleds av ett svenskt tillträde till 1971 års konvention ta upp frågan om undantaget från kanalisationsprincipen även i framtiden bör ha större omfattning än som föranleds av Sveriges folkrättsliga förpliktelser.

Som skäl för en utvidgning av undantaget från kanalisationsprincipen till att omfatta det fall att ansvarigheten grundas på nationell lagstiftning av det slag som nyss nämnts har anförts, att domstolarna härigenom befrias från uppgiften att utreda om kanalisationsprincipens upprätthållande i visst fall strider mot en Sverige åvilande folkrättslig förpliktelse. Detta är f. n. av praktisk betydelse när det gäller flygtransporter. Luftbefordringslagen och luftfartslagen bygger nämligen på den av Sverige tillträdde Warszawakonventionen resp. 1955 års Haagprotokoll till denna men har gjorts tillämplig också på transport mellan Sverige och stat som inte har tillträtt Warszawakonventionen.

Efter ett svenskt tillträde till 1971 års konvention bör enligt vad förut anförts undantag från kanalisationsprincipen som grundas på nationell lagstiftning av nyss nämnt slag inte göras såvitt avser sjötransport. Om ett på dylik nationell lagstiftning grundat undantag bibehölls i fråga om skador som uppkommer vid annan transport än sjötransport skulle detta medföra att skilda principer skulle komma att gälla för sjötransporter och andra transporter. En sådan skillnad synes svår att motivera även med beaktande av den fördel det i vissa fall kan medföra för domstolarna att kunna tillämpa nationell lag utan att behöva undersöka om en avvikelse från kanalisationsprincipen påkallas av en Sverige åvilande folkrättslig förpliktelse. På grund härav föreslås att undantaget från kanalisationsprincipen inte ges större omfattning än som är nödvändig med hänsyn till Sveriges folkrättsliga förpliktelser. Det innebär att Sverige helt avstår från att utnyttja den tidigare omnämnda reservationen till Pariskonventionen.

8 Lagförslag

Mot bakgrund av vad ovan anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)*.

Förslaget fogas vid denna promemoria som *bilaga 1*.

9 Specialmotivering

Bestämmelserna i 1971 års konvention föranleder följande ändringar i atomansvarighetslagen. I 14 § tas i ett nytt tredje stycke upp de bestämmelser som föranleds av konventionens regler om ansvarets kanalisering vid ansvarighet som omfattas av Wienkonventionen eller av nationell lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla avseenden är lika förmånlig för skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Bestämmelser om de undantag från kanalisationsprincipen som föranleds av folkrättsliga förpliktelser som åvilar Sverige placeras i en ny paragraf, 14 a §, vilken ersätter 14 § tredje stycket i dess nuvarande lydelse. I 3 § första stycket görs en ändring av innebörd att bestämmelserna i 14 § tredje stycket och 14 a § skall tillämpas utan hinder av vad i övrigt föreskrivs om lagens tillämpningsområde. Vidare föreslås vissa följdändringar i 3 § tredje stycket och 15 § första stycket.

3 §

Denna paragraf innehåller regler om den yttersta gränsen för atomansvarighetslagens geografiska tillämpningsområde.

Av *första stycket* i dess nu gällande lydelse framgår att lagen inte är tillämplig på atomskada i följd av atomolycka som inträffat i icke-konventionsstat. Med icke-konventionsstat avses stat som inte tillträtt Pariskonventionen.

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2) kommer atomansvarighetslagen enligt förslaget att innehålla bestämmelser om ansvarets kanalisering som i viss omfattning skall tillämpas på skada orsakad av atomolycka vilken inte omfattas av lagens på Pariskonventionen grundade ersättningsbestämmelser. Detta gäller 14 § tredje stycket och 14 a §. Dessa lagrum skall tillämpas i de fall då atomansvarighetslagens övriga bestämmelser inte är tillämpliga men atomolyckan inträffat inom Wienkonventionens tillämpningsområde eller inom tillämpningsområdet för sådan nationell lagstiftning vars bestämmelser är lika förmånliga för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Första stycket i förevarande paragraf ändras därför så att det uttryckligen anges att lagen innehåller vissa bestämmelser (14 § tredje stycket och 14 a §), som är tillämpliga då atomolycka inträffat i icke-konventionsstat. Ändringen påverkar inte i något avseende lagens övriga bestämmelser, vilket torde klart framgå av den föreslagna lagtexten.

Andra stycket, som bibehålls oförändrat, innehåller bl. a. den på artikel 2 i Pariskonventionen byggda fakultativa bestämmelsen att innehavare av atomanläggning i Sverige även ansvarar för atomskada som uppkommit i icke-konventionsstat i anledning av atomolycka som inträffat i Sverige.

Enligt *tredje stycket* första punkten kan Kungl. Maj:t förordna att ersättning för skada som uppkommer i icke-konventionsstat inte skall utgå i Sverige i vidare mån än ersättning i sådan stat skulle utgå för atomskada som uppkommer här. Denna bestämmelse kompletteras av en uttrycklig föreskrift i andra punkten att sådant förordnande inte får leda till inskränkning i ansvarighet som grundas på internationellt fördrag som avses i 14 § tredje stycket och som Sverige tillträtt. Denna föreskrift bör bibehållas med den ändringen att hänvisningen till 14 § tredje stycket ersätts med en regel av innebörd att sådant förordnande inte får tillämpas i strid mot förpliktelse som åvilar Sverige enligt internationellt fördrag. Den föreslagna ändringen är sålunda av redaktionell karaktär.

I paragrafens *fjärde stycke* föreslås ingen ändring.

14 §

Paragrafens *första stycke* innehåller i dess nu gällande lydelse huvudregeln om kanalisering av ansvarighet för atomskada till anläggningens innehavare och hans försäkringsgivare. I bestämmelsen görs en erinran om att enligt 16 § andra punkten visst undantag från kanalisationsprincipen föreligger såvitt avser ansvarighet för skada i följd av joniserande strålning. Eftersom bestämmelserna om de undantag från kanalisationsprincipen som påkallas av internationella fördrag enligt förslaget överförs från 14 § tredje stycket till en ny paragraf, 14 a §, har det ansetts lämpligt att komplettera bestämmelsen i första stycket med en hänvisning till den nya 14 a §.

Som framgår av redogörelsen för gällande rätt (avsnitt 4) föreskrivs i 11 och 12 §§ vissa undantag från anläggningsinnehavarens ansvarighet. Detta gäller atomolyckor som orsakats av krigshandling och vissa andra därmed jämställda händelser eller av allvarlig naturkatastrof av osedvanlig art. Innehavaren är inte heller ansvarig för skada på s. k. on-site-property. Slutligen föreligger i vissa fall ingen ansvarighet för skada på transportmedel som inträffat under transport av atomsubstans.

Förevarande paragrafs *andra stycke*, som bibehålls oförändrat, innehåller i första punkten en bestämmelse av innebörd att kanalisationsprincipen skall tillämpas även beträffande atomskada för vilken anläggningsinnehavaren på grund av bestämmelserna i 11 eller 12 § eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag inte är ansvarig. Detta leder till att något ersättningsansvar över huvud taget i princip inte skall gälla vid sådan skada. Ersättningsanspråk får dock göras gällande mot fysisk person som vållat skadan uppsåtligt. Beträffande skada på transportmedel som uppkommer under transport av atomsubstans gäller enligt andra punkten att anläggningsinnehavaren är ansvarig enligt allmänna skadeståndsregler om ansvarighet inte föreligger enligt atomansvarighetslagen eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag.

Tredje stycket innehåller de nya reglerna om kanalisering av ansvarighet för atomskada som uppkommit i samband med sjötransport.

Lagrummet är endast tillämpligt på skada som inte omfattas av ersättningsbestämmelserna i atomansvarighetslagen eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag, dvs. som inte omfattas av Pariskonventionen. I fråga om skada inom Pariskonventionens tillämpningsområde skall reglerna om kanalisering av ansvaret i första och andra styckena tillämpas. För sådan skada skall — som framhållits i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2) — avsteg från kanalisationsprincipen göras endast om folkrättslig förpliktelse därtill föreligger gentemot stat som inte är bunden av 1971 års konvention. Denna fråga regleras i 14 a §.

De nya reglerna i tredje stycket är tillämpliga på skada som uppkommit under transport med fartyg av atomsubstans eller som i övrigt uppkommit i samband med begagnande av fartyg. Genom de nya bestämmelserna upphävs således inte bara ansvarighet som grundas på sjörättslig konvention. I överensstämmelse med 1971 års konvention utesluts även ansvarighet som grundas på andra sjörättsliga regler eller på allmänna skadestandsregler. Såvitt gäller atomskada, på vilken Paris- eller Wienkonventionen är tillämplig, hade det i och för sig varit tillräckligt att i 1971 års konvention föreskriva, att ansvarighet som grundas på äldre sjörättslig konvention skulle vara utesluten. Endast för sådan ansvarighet innehåller nämligen atomansvarighetskonventionerna undantag från kanalisationsprincipen. När 1971 års konvention gjordes tillämplig på all ansvarighet som kan uppkomma i samband med sjötransport skedde detta främst med hänsyn till länder, som inte är bundna av någon av Paris- och Wienkonventionerna men som genomfört nationell atomansvarighetslagstiftning, vilken ger de skadelidande samma skydd som Paris- och Wienkonventionerna men inte innehåller dess kanaliseringsregler. Men även i ett land som Sverige, vilket är bundet av Pariskonventionen, kan det tänkas förekomma att talan väcks om ersättning för atomskada, på vilken Pariskonventionen inte är tillämplig. Om exempelvis en atomolycka inträffar på det fria havet i samband med transport av atomsubstans mellan icke-konventionsstater (t. ex. USA-Förbundsrepubliken Tyskland) och till följd härav skada uppkommer i Sverige, är Pariskonventionen inte tillämplig och därmed inte heller atomansvarighetslagen. Är i sådant fall vederbörande atomanläggnings innehavare ansvarig enligt lagstiftning som är lika förmånlig för de skadelidande som Pariskonventionen, skall enligt 1971 års konvention den ansvarighet bortfalla som kan åvila t. ex. redaren enligt nationell lag som är tillämplig på sjötransport ("national law applicable in the field of maritime transport" resp. "loi nationale applicable dans le domaine du transport maritime"). Härmed avses inte bara nationella regler som grundas på eller överensstämmer med en

sjörättslig konvention utan även andra tillämpliga skadeståndsrättsliga regler.

Den nu berörda delen av konventionstexten har ansetts i lagtexten böra återges genom att kanalisationsregeln i tredje stycket — liksom den nuvarande bestämmelsen i samma stycke — görs tillämplig på atomskada som uppkommit i följd av atomolycka ”under transport med fartyg av atomsubstans eller som i övrigt uppkommit i följd av begagnande av fartyg”. Möjligen har man därmed gått något längre än konventionen. En ordagrann tolkning av konventionen torde leda till att kanalisationsregeln inte blir tillämplig t. ex. på det skadeståndsansvar som kan åvila ett varv, om skadan orsakats av bristfälligt utförd reparation av ett fartyg, eller en leverantör av en behållare, avsedd för den transporterade atomsubstansen. Enligt vanligt språkbruk kan skadeståndsansvaret i dessa fall inte anses grundat på regler som är tillämpliga på sjötransporter, och kanalisationsprincipen skulle därför inte upprätthållas i förhållande till varvet resp. tillverkaren. En så begränsad tillämpning av kanalisationsprincipen som följer av en ordagrann tolkning av konventionstexten står dock knappast i överensstämmelse med konventionens syfte att utesluta att ansvarighet för atomskada, som uppkommit i samband med sjöfart, bedöms efter andra regler än dem som särskilt tillkommit för att reglera ansvarighet för atomskada. Det har därför ansetts att den dubbla ansvarigheten för atomskada bör uteslutas i samtliga fall då sådan skada uppkommit i samband med begagnande av fartyg. Även om härigenom den svenska lagstiftningen går något längre än konventionen, föreligger inte något hinder mot en sådan utvidgning av konventionens tillämpningsområde.

När det gäller sådan atomskada, på vilken lagrummet enligt vad ovan anförts är tillämpligt, föreskrivs i *första punkten* att ansvarighet inte får göras gällande i Sverige om den som innchar eller driver atomanläggning är ansvarig för skadan antingen enligt lagen i stat som är bunden av Wienkonventionen eller enligt sådan i annan främmande stat gällande lagstiftning om ansvarighet för atomskada som i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen.

Enligt definitionen i 1 § atomansvarighetslagen avses med uttrycket ”innehavare av atomanläggning” endast innehavare av anläggning som ligger i stat som tillträtt Pariskonventionen. För innehavare som är ansvarig enligt Wienkonventionen eller enligt sådan nationell lagstiftning som avses i 1971 års konvention har därför i lagtexten använts uttrycket ”den som innchar eller driver atomanläggning”.

Kanalisering av ansvarigheten skall sålunda ske inte bara om den som innchar eller driver atomanläggning är ansvarig enligt lagen i stat som tillträtt Wienkonventionen, dvs. enligt på Wienkonventionen grun-

dad lagstiftning. Kanalisering skall också ske om ansvarighet föreligger enligt atomansvarighetslagstiftningen i stat som inte tillträtt vare sig Paris- eller Wienkonventionen, dock endast om denna lagstiftning i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som någon av dessa konventioner.

Frågan om viss nationell lagstiftning angående ansvarighet för atomskada är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen skall avgöras efter en abstrakt bedömning. Denna abstrakta jämförelse mellan två regelsystem har överlämnats åt domstolarna. Jämförelsen förutsätts omfatta alla konventionernas bestämmelser. Framkommer det att skillnaderna mellan atomansvarighetskonventionerna, å ena, samt den nationella lagstiftningen, å andra sidan, är så stora att den nationella lagstiftningen sedd som helhet måste anses vara mindre förmånlig än atomansvarighetskonventionerna, skall kanalisationsprincipen inte tillämpas. Detta gäller även om den skadelidande i det enskilda fallet skulle vara tillförsäkrad ersättning på lika förmånliga eller förmånligare villkor än som gäller enligt atomansvarighetskonventionerna.

1971 års konvention behandlar inte frågan om vem det åligger att förebringa utredning om innehållet i den tillämpliga nationella lagstiftningen, utan det har överlämnats åt de fördragsslutande staterna att reglera denna fråga. Det torde ligga närmast till hands att låta bevisskyldigheten åvila den som till befrielse från ansvarighet för atomskada åberopar att ansvarighet för anläggningsinnehavare föreligger enligt nationell lagstiftning som är lika gynnsam för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen. Förebringas inte tillfredsställande utredning om innehållet i den åberopade nationella lagstiftningen bör domstolen under hänvisning härtill kunna lämna påståendet om ansvarsfrihet på denna grund utan avseende.

Som nämnts i det föregående (avsnitt 3) föreligger enligt Pariskonventionen vissa inskränkningar i anläggningsinnehavarens ansvarighet. Detta gäller atomskada som orsakats av krigshandling eller vissa därmed jämförbara handlingar eller av allvarlig naturkatastrof av osedvanlig art. Vidare är innehavaren inte ansvarig för skada på s. k. on-site-property. Slutligen kan innehavaren vara befriad från ansvarighet enligt reglerna om ansvarighet för atomskada för skada på transportmedel som uppkommit under transport av atomsubstans. Motsvarande bestämmelser finns i Wienkonventionen.

Förslaget till ny lydelse av 14 § tredje stycket innehåller i *andra punkten* en föreskrift av innebörd att bestämmelserna om ansvarskanalisering skall gälla även i fråga om atomskada orsakad av krigshandling eller naturkatastrof, atomskada på on-site-property eller atomskada på det transporterande fartyget även om det inte föreligger något ansvar för skadan för någon som innehar eller driver atomanläggning men

detta endast är en följd av de särskilda bestämmelser rörande sådan skada som finns i Wienkonventionen eller av föreskrifter i tillämplig nationell lagstiftning som svarar mot dessa konventionsbestämmelser. Om ansvarsbefrielse föreligger på grund av föreskrifter i nationell lagstiftning är givetvis en förutsättning för ansvarskanalisering att denna lagstiftning i alla avseenden är lika förmånlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen.

Bestämmelsen i andra punkten grundar sig på artikel 2 i 1971 års konvention. Den avviker emellertid i ett avseende från konventionens innehåll på denna punkt. Som nämnts i redogörelsen för konventionens innehåll (avsnitt 5) reglerar konventionens artikel 2 ansvarigheten vid skada på on-site-property och vid skada på transportmedel. Däremot innehåller konventionen ingen bestämmelse som reglerar kanaliseringen i det fall vederbörande anläggningsinnehavare enligt Paris- eller Wienkonventionen är befriad från ansvarighet på grund av atomolycka som orsakats av krigshandling eller naturkatastrof. Då 1971 års konvention utarbetades ansågs det inte nödvändigt att i konventionen uttryckligen fastslå att reglerna om ansvarsbefrielse skulle gälla även i dessa fall. I förevarande paragrafs andra stycke har emellertid beträffande skada som omfattas av Pariskonventionen uttryckligen föreskrivits att kanalisationsprincipen skall iakttas även beträffande dylika skador. Det har därför ansetts lämpligt att i tredje stycket ta in motsvarande bestämmelse rörande atomskada orsakad av krigshandling eller naturkatastrof. Detta torde inte innebära någon skillnad i sak i förhållande till 1971 års konvention.

I likhet med vad som är fallet enligt 14 § andra stycket beträffande skada på vilken Pariskonventionen är tillämplig gäller de föreslagna kanalisationsreglerna i tredje stycket andra punkten inte i fråga om fysisk person som orsakat skadan uppsåtligen. Ägaren till on-site-property eller till det skadade transportmedlet kan alltså göra gällande anspråk på ersättning mot uppsåtlig skadevällare.

I redogörelsen för Paris- och Wienkonventionerna (avsnitt 3) har påpekats att konventionsstat genom lagstiftning kan bestämma att fraktförare, som utför transport av atomsubstans, med samtycke av innehavare av anläggning i den staten och under förutsättning att han fullgör föreskriven försäkringsskyldighet skall vara ansvarig för olycka under transporten i anläggningsinnehavarens ställe. I 1971 års konvention nämns inte särskilt huruvida kanalisationsprincipen skall tillämpas vid sådant särskilt fraktföraransvar. Mot bakgrund av de diskussioner i denna fråga som ägde rum under 1971 års diplomatiska konferens torde det dock vara fullt klart att reglerna om ansvarsbefrielse i 1971 års konvention omfattar även de fall då en fraktförare övertar innehavarens ansvarighet i enlighet med bestämmelserna i Paris- eller Wienkonventionen. Detsamma gäller om i sådan nationell lagstiftning an-

gående ansvarighet för atomskada som i alla avseenden är lika förmanlig för de skadelidande som Paris- eller Wienkonventionen införts bestämmelser om särskilt fraktföraransvar och detta ansvar är likställt med det ansvar som åvilar innehavare av atomanläggning. 14 § tredje stycket är därför tillämpligt även i sådana fall.

Slutligen bör anmärkas att 1971 års konvention endast avser utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Reglerna om ansvarsbefrielse gäller därför inte gentemot den som på kontraktsrättslig grund kan göras ansvarig för atomskada. Utan hinder av kanalisationsprincipen kan således ett kontraktsrättsligt ansvar för annan än anläggningsinnehavaren bestå vid sidan av dennes ansvarighet.

14 a §

Denna paragraf innehåller en allmän bestämmelse som avser att lösa konflikter mellan atomansvarighetslagens kanalisationsregler och sådana bestämmelser i svensk lag som grundas på andra internationella fördrag än Pariskonventionen och 1971 års konvention. I fråga om de överväganden som ligger till grund för denna bestämmelse hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2). Det bör i detta sammanhang erinras om att 1971 års konvention innehåller en bestämmelse (art. 4) av vilken det klart framgår att fördragsslutande stat inte är förpliktad att iakttä konventionens regler om ansvarskanalisering om detta skulle medföra åsidosättande av en folkrättslig förpliktelse som grundas på en konvention rörande sjötransport som är äldre än 1971 års konvention.

I paragrafen föreskrivs att bestämmelserna i 14 §, dvs. kanalisationsreglerna, inte skall tillämpas i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

Som framgår av vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2) blir tillämpningsområdet för förevarande paragraf olika beroende på om atomskada uppkommit i samband med sjötransport eller i samband med annan transport. Såvitt angår atomskada som uppkommit i samband med sjötransport kan konflikt med atomansvarighetslagens kanalisationsregler endast uppstå i förhållande till stat som tillträtt en viss konvention rörande sjötransport men inte tillträtt 1971 års konvention. I fråga om andra transporter kan däremot konflikt uppstå i förhållande till varje stat som tillträtt den transporträttsliga konvention som är tillämplig på en viss atomskada.

Frågan i vilka fall en skadelidande enligt folkrättsliga regler har rätt att vid svensk domstol grunda ersättningstalan mot annan än den enligt atomansvarighetslagen ansvarige atomanläggningsinnehavaren på äldre transporträttslig konvention eller därpå grundad lagstiftning kan inte besvaras generellt utan får avgöras med beaktande av omständigheterna i det speciella fallet. Sådan rätt torde dock alltid föreligga för medborgare i en stat som tillträtt ifrågavarande konvention och i förhållande

till vilken Sverige är folkrättsligt förpliktat att tillämpa konventionen.

De frågor som regleras i förevarande paragraf kan belysas med följande exempel. Vid en fartygskollision uppkommer atomskada i följd av atomolycka vid vilken medverkat atomsubstans som transporteras med ett av de sammanstötande fartygen. Vid olyckan skadas dels medborgare i stat A, som tillträtt både 1971 års konvention och 1910 års kollisionskonvention, dels medborgare i stat B, som inte tillträtt 1971 års konvention utan endast kollisionskonventionen. De skadelidande väcker talan i Sverige, som förutsätts ha tillträtt båda konventionerna, mot en av fartygsredarna under åberopande av ansvarighetsreglerna i kollisionskonventionen. På grund av Sveriges folkrättsliga förpliktelser måste kanalisationsprincipen upprätthållas när det gäller talan som väcks av medborgare i staten A, medan staten B:s medborgare har rätt till ersättning av redaren enligt de på kollisionskonventionen grundade reglerna, och detta även om denne är hemmahörande i stat som tillträtt 1971 års konvention. Från folkrättslig synpunkt är läget något annorlunda om en atomolycka uppkommer i samband med landsvägs-, järnvägs- eller lufttransport och atomskada tillskyndas dels medborgare i stat A, som har tillträtt en på transporten tillämplig transporträttslig konvention som är äldre än Pariskonventionen, dels medborgare i stat B som inte har tillträtt den konventionen. Väcker de skadelidande talan här i landet och har Sverige tillträtt den transporträttsliga konventionen, måste staten A:s medborgare få åberopa den konventionens ansvarighetsregler. I förhållande till staten B står Sverige däremot fritt att reglera frågan huruvida ansvarskanalisering skall gälla beträffande dylika skador, varför atomansvarighetslagens kanalisationsregler är direkt tillämpliga när det gäller talan av medborgare i den staten.

15 §

Denna paragraf innehåller regler om rätt till återkrav mot anläggningsinnehavaren för den som tvingats utge ersättning för atomskada.

Som tidigare nämnts (avsnitt 2) gäller enligt Pariskonventionen att den som ålagts ansvar för atomskada med tillämpning av ett äldre transporträttsligt fördrag har rätt att inträda i den skadelidandes ställe mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt konventionen. I atomansvarighetslagen har denna regel kommit till uttryck i 15 § första stycket där det föreskrivs, att den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av fördrag eller bestämmelse som avses i 14 § tredje stycket inträder i den skadelidandes rätt mot anläggningsinnehavaren. I stället för hänvisningen till 14 § tredje stycket anges i den föreslagna lagtexten att rätt till återkrav föreligger då ersättning utgivits på grund av internationellt fördrag. Det har inte ansetts påkallat att särskilt ange att med internationellt fördrag avses fördrag som var i kraft eller öppet för undertecknande, ratifikation eller anslutning den

29 juli 1960 (jfr art. 6. b. och d.). Det förutsätts sålunda att stat som tillträtt Pariskonventionen inte gör undantag från kanalisationsprincipens tillämpning i andra fall än då detta följer av konventionens regler.

Det bör framhållas att den omständigheten att Sverige inte medger undantag från kanalisationsprincipens upprätthållande i de fall då konventionsstat med stöd av den tidigare nämnda reservationen till Pariskonventionen (avsnitt 7.2) i sin nationella lagstiftning infört bestämmelser som i huvudsak motsvarar föreskrifter i de transporträttsliga fördragen inte innebär, att den som med stöd av sådana regler ålagts skadeståndsskyldighet i konventionsstat berövas rätten till återkrav. Någon ändring av lagtexten påkallas inte för att upprätthålla denna rätt. Detta följer av att återkravs rätt enligt lagtexten tillkommer den som ålagts ersättningsskyldighet på grund av lagstiftning i "främmande stat", varmed avses även konventionsstat.

Ikraftträdandebestämmelsen

Den föreslagna lagstiftningen bör träda i kraft samtidigt med 1971 års konvention. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om lagens ikraftträdande.

Bilaga 2

Konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans

Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material

The High Contracting Parties,

Considering that the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and its Additional Protocol of 28 January 1964 (hereinafter referred to as "the Paris Convention") and the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage (hereinafter referred to as "the Vienna Convention") provide that, in the case of damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material covered by such Conventions, the operator of a nuclear installation is the person liable for such damage,

Considering that similar provisions exist in the national law in force in certain States,

Considering that the application of any preceding international Convention in the field of maritime transport is however maintained,

Desirous of ensuring that the operator of a nuclear installation will be exclusively liable for damage caused by a nuclear incident occurring in the course of maritime carriage of nuclear material,

Have agreed as follows:

Article 1

Any person who by virtue of an international convention or national law applicable in the field of maritime transport might be held liable for damage caused by a nuclear incident shall be exonerated from such liability:

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris or the Vienna Convention, or

Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires

Les Hautes Parties Contractantes,

Considérant que la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 et son Protocole Additionnel du 28 janvier 1964 (dénommée ci-après « Convention de Paris ») et que la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963 (dénommée ci-après « Convention de Vienne »), prévoient qu'en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires couvert par ces Conventions, l'exploitant d'une installation nucléaire est la personne responsable de ce dommage,

Considérant que des dispositions semblables existent dans les lois nationales en vigueur dans certains Etats,

Considérant que l'application de toute convention internationale antérieure dans le domaine du transport maritime est toutefois maintenue,

Désireuses de faire en sorte que l'exploitant d'une installation nucléaire soit responsable à l'exclusion de toute autre personne en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité :

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

(Översättning)

Konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans

De höga fördragsslutande parterna,
vilka beaktar att Pariskonventionen den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område och dess tilläggsprotokoll den 28 januari 1964 (i det följande benämnd "Pariskonventionen") samt Wienkonventionen den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada (i det följande benämnd "Wienkonventionen") föreskriver, att i händelse av skada orsakad av atomolycka, som inträffar under sjötransport av atomsubstans och som omfattas av dessa konventioner, innehavaren av en atomanläggning är den som är ansvarig för denna skada,

vilka beaktar att liknande bestämmelser finns i den nationella lagstiftning som gäller i vissa stater,

vilka beaktar att äldre internationella konventioner rörande sjötransport dock alltjämt skall vara tillämpliga,

vilka önskar uppnå att endast innehavaren av en atomanläggning blir ansvarig för skada som orsakats av atomolycka som inträffar under sjötransport av atomsubstans,

har överenskommit om följande:

Artikel 1

Den som enligt internationell konvention eller nationell lag rörande sjötransport kan hållas ansvarig för skada som orsakats av atomolycka skall vara befriad från denna ansvarighet

a) om innehavare av en atomanläggning är ansvarig för skadan enligt Pariskonventionen eller Wienkonventionen, eller

(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 Convention.

Article 2

1. The exoneration provided for in Article 1 shall also apply in respect of damage caused by a nuclear incident:

(a) to the nuclear installation itself or to any property on the site of that installation which is used or to be used in connexion with that installation, or

(b) to the means of transport upon which the nuclear material involved was at the time of the nuclear incident,

for which the operator of the nuclear installation is not liable because his liability for such damage has been excluded pursuant to the provisions of either the Paris or the Vienna Convention, or, in cases referred to in Article 1 (b), by equivalent provisions of the national law referred to therein.

2. The provisions of paragraph 1 shall not, however, affect the liability of any individual who has caused the damage by an act or omission done with intent to cause damage.

Article 3

No provision of the present Convention shall affect the liability of the operator of a nuclear ship in respect of damage caused by a nuclear incident involving the nuclear fuel of or radioactive products or waste produced in such ship.

Article 4

The present Convention shall supersede any international Conventions in the field of maritime transport which, at the date on which the present Convention is opened for signature, are in force or open for

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Article 2

1. L'exonération prévue à l'article premier s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire :

a) à l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle,

b) au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire,

dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article premier, alinéa b), par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

Article 3

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

Article 4

La présente Convention l'emporte sur les Conventions internationales dans le domaine des transports maritimes qui, à la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes

b) om innehavare av en atomanläggning är ansvarig för skadan enligt nationell lagstiftning som reglerar ansvarighet för sådan skada och denna lagstiftning i alla avseenden är lika förmånlig för dem som kan lida skada som Pariskonventionen eller Wienkonventionen.

Artikel 2

1. Den befrielse från ansvarighet som föreskrivs i artikel 1 skall gälla även när atomolycka har orsakat skada på

a) atomanläggningen eller sådan egendom inom anläggningens område som användes eller är avsedd att användas i förbindelse med anläggningen, eller

b) det transportmedel på vilket atomsubstansen befann sig vid tiden för atomolyckan,

och anläggningens innehavare icke är ansvarig för skadan på grund av att hans ansvarighet är utesluten enligt bestämmelserna i Pariskonventionen eller Wienkonventionen eller, i de fall som avses i artikel 1 (b), enligt motsvarande bestämmelser i sådan nationell lagstiftning som där avses.

2. Bestämmelserna i första stycket skall emellertid icke inverka på ansvarigheten för fysisk person som orsakat skadan genom uppsåtligt handlande eller uppsåtlig underlåtenhet.

Artikel 3

Bestämmelserna i denna konvention inverkar icke på ansvarigheten för innehavare av atomfartyg för skada orsakad av atomolycka vid vilken medverkat fartygets atombränsle eller på fartyget bildade radioaktiva produkter eller avfallsämnen.

Artikel 4

Denna konvention ersätter varje internationell konvention rörande sjötransport som är i kraft eller öppen för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknan-

signature, ratification or accession but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of the Contracting Parties to the present Convention to non-Contracting States arising under such international Conventions.

Article 5

1. The present Convention shall be opened for signature in Brussels and shall remain open for signature in London at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") until 31 December 1972 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present 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 6

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which five States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. For any State which subsequently signs the present Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ra-

à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces Conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Parties contractantes à la présente Convention envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions internationales.

Article 5

1. La présente Convention est ouverte à la signature à Bruxelles et reste ouverte à la signature à Londres au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») jusqu'au 31 décembre 1972 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article 6

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle cinq Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification,

de, dock endast i den utsträckning sådan konvention skulle strida mot denna konvention. Denna artikel inverkar emellertid icke på fördragsslutande parts förpliktelser gentemot icke fördragsslutande stat enligt sådan internationell konvention.

Artikel 5

1. Denna konvention öppnas för undertecknande i Bryssel och är öppen för undertecknande i London hos Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (i det följande benämnd "organisationen") till och med den 31 december 1972 samt är därefter öppen för anslutning.

2. Stat som är medlem i Förenta Nationerna, i något av dess fackorgan eller i internationella atomenergiorganet eller som är ansluten till stadgan för den internationella domstolen 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 6

1. Denna konvention träder i kraft på nittionde dagen efter den dag då fem stater antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller hos organisationens generalsekreterare deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som vid senare tidpunkt undertecknar konventionen utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller deponerar instrument angående ratifi-

tification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 7

1. The present Convention may be denounced by any Contracting Party to it at any time after the date on which the Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by a notification in writing delivered to the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. Notwithstanding a denunciation by a Contracting Party pursuant to this Article the provisions of the present Convention shall continue to apply to any damage caused by a nuclear incident occurring before the denunciation takes effect.

Article 8

1. The United Nations where it is the administering authority for a territory, or any Contracting Party to the present Convention responsible for the international relations of a territory, may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting Party which had made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organiza-

d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article 7

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cette notification.

4. Nonobstant une dénonciation effectuée par une Partie contractante conformément au présent article, les dispositions de la présente Convention restent applicables pour tout dommage causé par un accident nucléaire survenu avant que cette dénonciation ne prenne effet.

Article 8

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante à la présente Convention qui assume la responsabilité des relations internationales d'un territoire, peut, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître que cette extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui y serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie contractante ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification

kation, antagande, godkännande eller anslutning träder konventionen i kraft på nittionde dagen efter den dag då undertecknandet eller depositionen ägde rum.

Artikel 7

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande part när som helst efter det att den trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare.

3. En uppsägning träder i kraft ett år efter den dag då meddelandet mottogs av organisationens generalsekreterare eller vid den senare tidpunkt som anges i meddelandet.

4. Utan hinder av en fördragsslutande parts uppsägning enligt denna artikel skall bestämmelserna i konventionen fortsätta att gälla beträffande skada som orsakats av atomolycka vilken inträffat innan uppsägningen trätt i kraft.

Artikel 8

1. I de fall Förenta Nationerna förvaltar ett område eller en fördragsslutande part svarar för ett områdes internationella förbindelser får Förenta Nationerna eller staten när som helst genom skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare förklara att konventionens giltighet utsträcks att omfatta sådant område.

2. För det område som anges i meddelandet gäller konventionen från dagen för mottagandet av meddelandet eller från annan dag som anges i detta.

3. Förenta Nationerna eller fördragsslutande part som avgivit förklaring enligt första stycket i denna artikel får när som helst efter den dag då konventionen har på sådant sätt utsträcks att gälla för visst område genom skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare förklara

tion that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article 9

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting Parties to the present Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

Article 10

A Contracting Party may make reservations corresponding to those which it has validly made to the Paris or Vienna Convention. A reservation may be made at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession.

Article 11

1. The present 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 the present Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) any reservation made in conformity with the present Convention;

(iii) the date of entry into force of the present Convention;

(iv) any denunciation of the present

écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article 9

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties contractantes.

Article 10

Une Partie contractante pourra formuler des réserves correspondant à celles qu'elle aura valablement formulées à la Convention de Paris ou à la Convention de Vienne. Les réserves pourront être faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Article 11

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus,

ii) des réserves faites conformément à la présente Convention,

iii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention,

iv) de toute dénonciation de la pré-

att konventionen skall upphöra att gälla för det område som anges i meddelandet.

4. Denna konvention skall upphöra att gälla för område som anges i sådant meddelande ett år efter den dag då organisationens generalsekreterare mottog meddelandet eller vid den senare tidpunkt som anges i meddelandet.

Artikel 9

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande parterna för att revidera eller ändra denna konvention.

Artikel 10

Fördragsslutande part får göra reservationer motsvarande dem som den i behörig ordning gjort till Pariskonventionen eller Wienkonventionen. Reservation får göras vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

Artikel 11

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationens generalsekreterare.

2. Organisationen generalsekreterare skall

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument samt dagen härför,

(ii) varje reservation som gjorts enligt denna konvention,

(iii) dagen för konventionens ikraftträdande,

(iv) varje uppsägning av konventio-

Convention and the date on which it takes effect;

(v) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article 8 and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

(b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which have acceded to the present Convention.

3. As soon as the present Convention comes into force, 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.

Article 12

The present 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 Secretariat of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this seventeenth day of December 1971.

sente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet,

v) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin,

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 12

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont préparées par le Secrétariat de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles le dix-sept décembre 1971.

nen och den dag då uppsägningen träder i kraft,

(v) utsträckande av konventionen till att gälla för ett område enligt artikel 8 första stycket samt upphörande av sådan utsträckt giltighet enligt fjärde stycket i nämnda artikel med angivande i varje särskilt fall av den dag från vilken konventionen äger eller skall upphöra att äga sådan utsträckt giltighet.

(b) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som undertecknat konventionen och till alla stater som ansluter sig till den.

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.

Artikel 12

Denna konvention är upprättad i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord. Officiella översättningar till ryska och spanska språken skall utarbetas av organisationens sekretariat och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bryssel den 17 december 1971.

Innehåll

	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
Utdrag av protokollet över justitieärenden	5
Inledning	5
Föredraganden	8
 <i>Bilaga A: PM med förslag till ändring i lagstiftningen om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans m. m. (Ds Ju 1973: 19)</i>	 11
1 Inledning	12
2 Det internationella konventionsarbetet	13
3 Huvuddragen av de internationella atomansvarighetskonventionerna	16
4 Gällande rätt	19
5 1971 års konvention	22
6 Frågan om Sveriges tillträde till 1971 års konvention	25
7 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen	26
7.1 Metoden för konventionens införlivande med svensk rätt	26
7.2 Omfattningen av undantagen från kanalisationsprincipen	27
8 Lagförslag	29
9 Specialmotivering	30
 <i>Bilaga till departementspromemorian</i>	
Konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans	39