

**Nr 47**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående fortsatt giltighet av atomansvarighetslagen den 3 juni 1960 (nr 246) samt lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift; given Stockholms slott den 15 februari 1963.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag angående fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1960 (nr 246) om ersättning för skada i följd av atomreaktordrift m. m. (atomansvarighetslag); samt

2) lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift.

**GUSTAF ADOLF**

*Herman Kling*

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås, att atomansvarighetslagen, som har avseende å landbaserade atomanläggningar och vars giltighetstid utgår den 31 december 1963, får fortsatt giltighet t. o. m. den 31 december 1965. Vidare föreslås en särskild lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift med samma giltighetstid som atomansvarighetslagen.

**Förslag**

till

**Lag****angående fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1960 (nr 246) om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslag)**

Härigenom förordnas, att lagen den 3 juni 1960 om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslag), vilken gäller till och med den 31 december 1963, skall äga fortsatt giltighet till och med den 31 december 1965.

**Förslag**

till

**Lag****om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift**

Härigenom förordnas som följer.

## 1 §.

I denna lag förstås med

*atomfartyg*: fartyg som är utrustat med anläggning för utvinning av atomenergi (atomreaktor), vilken användes eller är avsedd att användas såsom kraftkälla, vare sig för framdrivande av fartyget eller för annat ändamål;

*innehavare av atomfartyg*: den som med tillstånd enligt atomenergilagen den 1 juni 1956 eller eljest driver eller innehar sådant fartygs atomreaktor;

*atomolycka*: skadeorsakande händelse, vars skadeverkningar helt eller delvis orsakats av radioaktiva, giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos atombränsle, som nyttjats eller vid tiden för händelsen nyttjades eller var avsett att nyttjas i atomfartygs reaktor, eller av sådana egenskaper hos atomprodukt, vilken alstrats i dylik reaktor.

Uttrycken *atombränsle* och *atomprodukt* hava i denna lag den innebörd som anges i 1 § atomansvarighetslagen den 3 juni 1960.

Bestämmelserna i denna lag gälla icke atomolycka som är en följd av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, invasion, inbördeskrig eller uppror.

## 2 §.

Vad i denna lag stadgas angående ansvarighet för skada i följd av atomolycka skall äga tillämpning allenast såframt Konungen beträffande visst atomfartyg förordnar därom.

## 3 §.

Såvitt annat icke följer av vad nedan stadgas skola beträffande ansvarighet för skada i följd av atomolycka bestämmelserna i 4—15 §§ atomansvarighetslagen äga motsvarande tillämpning med iakttagande av att vad där

sågs om atomanläggning och atomskada i stället skall avse atomfartyg och skada i följd av atomolycka.

Vid tillämpning av bestämmelserna i 4 § atomansvarighetslagen skall atombränsle eller atomprodukt icke anses vara under transport, då bränslet eller produkten för atomfartygsinnehavares egen räkning föres å fartyget.

4 §.

För skada å atomfartyget eller å egendom, som vid tiden för atomolyckan fanns å fartyget och nyttjades eller var avsedd att nyttjas i förbindelse med fartygets drift, utgår ej ersättning enligt denna lag.

5 §.

Atomfartygsinnehavares ansvarighet för skada i följd av en och samma atomolycka skall vara begränsad till belopp som Konungen för varje särskilt fartyg bestämmer.

Vad i 6 § andra stycket atomansvarighetslagen är stadgat skall ej äga tillämpning i fråga om skada i följd av atomolycka.

Belopp som i första stycket sågs innefattar ej ränta och ersättning för rättegångskostnader, såvida icke Konungen beträffande visst atomfartyg förordnar annorlunda.

6 §.

Anspråk på ersättning för skada i följd av atomolycka må göras gällande allenast mot innehavaren av atomfartyget eller, i fall som avses i 13 § atomansvarighetslagen, mot staten, såframt ej annat följer av internationellt fördrag, som tillträtts av Sverige, eller av bestämmelser grundade på sådant fördrag.

7 §.

Vid tillämpning beträffande atomfartyg av bestämmelserna i 10 § atomansvarighetslagen skall, i fall som avses i paragrafens tredje stycke första punkten, försäkringsbeloppet uppgå till minst det för fartygets innehavare fastställda ansvarighetsbeloppet ökat med en femtedel. Skyldighet att taga tilläggsförsäkring, varom i nämnda stycke stadgas, skall inträda så snart försäkringsbeloppet i följd av inträffat försäkringsfall kan antagas komma att understiga ansvarighetsbeloppet.

8 §.

Har förordnande jämlikt 15 § första stycket atomansvarighetslagen meddelats med avseende å ersättning för skada i följd av atomolycka, skall i stället för vad som stadgas i andra stycket av samma paragraf gälla, att förordnandet icke leder till inskränkning i ansvarighet som följer av fördrag eller bestämmelser varom ovan i 6 § sågs.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar och äger giltighet under samma tid som atomansvarighetslagen den 3 juni 1960.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 januari 1963.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, frågor angående *fortsatt giltighet av atomansvarighetslagen* och angående *lagstiftning om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift* samt anför därvid följande.

Förenta Staternas regering har under våren 1961 hos Kungl. Maj:t gjort framställning om tillstånd för det av Förenta Staterna genom United States Maritime Administration innehavda atomdrivna handelsfartyget *N. S. Savannah* att besöka Sverige och därvid angöra av svenska regeringen anvisade hamnar. Framställningen har karaktären av en ansökan om tillstånd jämlikt atomenergilagen den 1 juni 1956 att å svenskt territorium innehava och driva fartygets atomreaktoranläggning. Ansökningen behandlas f. n. inom handelsdepartementet.

Det ifrågasatta besöket av Savannah har bl. a. aktualiserat behovet av en legislativ reglering av frågor rörande ersättning för skador, som orsakas i samband med driften av atomdrivna fartyg. De i fråga om arten och omfattningen extraordinära skaderisker, som är förbundna med driften av atomreaktoranläggningar och det fredliga utnyttjandet av atomenergin över huvud, har tidigare föranlett speciallagstiftning rörande vissa skadestånds- och försäkringsfrågor sammanhängande med atomreaktor drift. En provisorisk atomansvarighetslag trädde sålunda i kraft den 1 juli 1960 och gäller till och med den 31 december 1963. Lagen är emellertid tillämplig endast beträffande landbaserade atomanläggningar och omfattar icke skador, som uppkommer i samband med driften av atomreaktorer i fartyg eller andra transportmedel.

Inom justitiedepartementet har under hösten 1962 utarbetats en promemoria med förslag till *lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift*. Förslaget torde få åtfölja statsrådsprotokollet i detta ärende såsom bilaga (*bilaga B*).

Över promemorian har efter remiss yttranden avgivits av hovrätten för Västra Sverige, Göteborgs rådhusrätt, järnvägsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, försäkringsinspektionen, delegationen för atomenergifrågor, sjölagskommittén, Aktiebolaget Atomenergi, Svenska försäkringsbolags

riksförbund, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurans förening, dispaschören i Göteborg, Svenska hamnförbundet och Näringslivets trafikdelegation.

Jag anhåller nu att få upptaga den i departementspromemorian behandlade frågan och i anslutning härtill även frågan om fortsatt giltighet av atomansvarighetslagen.

### *Inledning*

#### *Den allmänna bakgrunden*

Atomenergin har under de senaste åren kommit att tagas i anspråk även inom sjöfarten. Atomdrivna fartyg till ett växande antal trafikerar världshaven sedan flera år tillbaka. Förenta Staternas örlogsflotta torde numera räkna ett 80-tal atomdrivna enheter, huvudsakligen u-båtar, och antalet beräknas år 1970 uppgå till cirka 150. Ehuru några säkra uppgifter icke föreligger, torde också finnas ett antal sovjetryska atomdrivna örlogsfartyg. Även Storbritannien har numera åtminstone en atomdriven ubåt.

Hittills har emellertid endast två atomdrivna handelsfartyg tagits i drift. Den ryska atomisbrytaren Lenin opererar sedan flera år tillbaka i Norra Ishavet och passerade redan år 1960 genom Östersjön och Stora Bält. Det amerikanska statsägda atomdrivna handelsfartyget Savannah sjösattes år 1959 men företog först i mars 1962 den första provtur, vid vilken reaktor-anläggningen utnyttjades för fartygets framdrivande. Även de resor Savannah härefter företagit har närmast haft karaktären av provturer.

På amerikansk sida har man redan på ett tidigt stadium inriktat sig på att göra en »good-will-resa» med Savannah till de västeuropeiska länderna. Förhandlingar med flera av dessa länder inleddes redan år 1960 med syfte att få till stånd överenskommelser rörande de säkerhets- och ansvarighetsfrågor och liknande problem, som aktualiseras i samband med ett besök av fartyget i dessa länders territorialvatten och hamnar. Enligt föreliggande uppgifter kommer Europa-resan att genomföras under våren 1963, sannolikt i april—maj.

Förenta Staterna har under 1962 träffat avtal med Grekland och Västtyskland. Förhandlingarna med Norge har också avancerat långt. Med Sverige upptogs på sedvanlig diplomatisk väg preliminära förhandlingskontakter i början av år 1961. Förhandlingarna har från svensk sida förts under ledning av utrikesdepartementets rättsavdelning. Vid förhandlingar i januari och november 1961 samt i november 1962 med representanter för United States Maritime Administration — det statliga organ som närmast är ansvarigt för fartyget — och för United States Atomic Energy Commission har på svensk sida även deltagit representanter för bl. a. handels- och justitiedepartementen, sjöfartsstyrelsen samt delegationen för atomenergi-frågor. Avsikten är att avslutande förhandlingar skall äga rum under våren 1963, sannolikt i mars.

Vid förhandlingarna har från amerikansk sida framlagts vissa förslag till avtal mellan de båda regeringarna rörande Savannah's planerade besök i Sverige. Avtalsförslagen berör dels säkerhets- och ordningsfrågor, dels frågor rörande skadeståndsansvar för atomskador, som kan uppkomma i Sverige som följd av olyckor vartill fartyget kan ge upphov under eller i anslutning till besök här i landet.

Såvitt gäller ordnings- och säkerhetsfrågorna erbjuder den svenska koncessionslagstiftningen — atomenergilagden den 1 juni 1956 — en legislativ ram inom vilken dessa spörsmål, på grundval av bilaterala förhandlingar, kan få en tillfredsställande lösning. De säkerhetsåtgärder som bör vidtagas och de ordningsföreskrifter som av säkerhetsskäl bör meddelas kan intagas såsom villkor i ett av Kungl. Maj:t med stöd av atomenergilagden meddelat tillstånd för Förenta Staterna (U. S. Maritime Administration) att inom svenskt territorium inneha och driva Savannah's reaktoranläggning (se särskilt 2 § och 4 § andra stycket atomenergilagden). Ansökan om sådant tillstånd ingavs av den amerikanska regeringen till Kungl. Maj:t på försommaren 1961. Ansökningen behandlas f. n. inom handelsdepartementet, och beredningen av ärendet har nu avancerat så långt, att ett slutligt ställningstagande torde kunna ske under våren 1963.

Vad återigen skadeståndsfrågorna beträffar är situationen mer komplicerad. En i och för sig tilltalande och smidig lösning skulle givetvis vara, att det inom ramen för ett bilateralt avtal etablerades ett fristående och av vanliga civilrättsliga regler om utomobligatoriskt skadeståndsansvar i princip oberoende ersättningssystem, som beredde eventuella skadelidande i händelse av en olycka ett från svensk synpunkt godtagbart och effektivt ekonomiskt skydd. Det har emellertid under förhandlingarna från amerikansk sida gjorts klart, att en dylik lösning icke ligger inom räckhåll. Av konstitutionella skäl torde nämligen Förenta Staternas regering vara förhindrad att i ett bilateralt avtal intaga några som helst materiella ersättningsregler. Problemet måste därför i stället lösas på grundval av ett skadeståndsrättsligt ersättningssystem. Förenta Staternas regering är å andra sidan härvid beredd att genom avtal förplikta amerikanska staten att icke åberopa immunitet i mål, som anhängiggöres vid svensk domstol och avser anspråk på ersättning för skador i följd av en utav Savannah orsakad »atomolycka» — och att sålunda underkasta sig svensk domstols jurisdiktion — ävensom att icke beträffande dylika anspråk påkalla tillämpning av regler i svensk eller annan lagstiftning om begränsning av redares skadeståndsansvar. Under hänvisning till vissa regler i den amerikanska atomenergilagstiftningen angående s. k. indemnification agreements erinras i de från amerikansk sida framlagda avtalsförslagen tillika om att enligt ett för Savannah gällande indemnification agreement den amerikanska staten håller envar, som enligt lag kan komma att göras ansvarig för skada i följd av en utav Savannah orsakad atomolycka, skadeslös intill ett belopp av 500 miljoner dollar för varje olycka.

För den händelse Savannah under eller i anslutning till ett besök i Sve-

rige orsakar en olycka eller eljest här ger upphov till skador blir svensk domstol enligt interna svenska kompetensregler i och för sig behörig att handlägga de anspråk på skadeersättning, vartill händelsen må föranleda. Helt oberoende av det åtagande i immunitetsfrågan, som från amerikansk sida ställts i utsikt, torde Förenta Staternas regering icke i mål angående dylika ersättningsanspråk åtnjuta immunitet vid svensk domstol. Savannah är visserligen i och för sig att anse som statsfartyg. Det drives enligt föreliggande uppgifter av U.S. Maritime Administration, ett statligt (federalt) organ med offentlighetsrättsliga funktioner, som vid utövande av sin verksamhet med avseende å Savannah företräder amerikanska staten såsom fartygets ägare och »operatör». Detta oaktat läser fartyget knappast kunna anses nyttjat för »statsändamål»; det torde i stället få anses nyttjat för »affärsdrift», i all synnerhet som det enligt uppgift kommer att föra last och passagerare under resan till Europa. Vid sådant förhållande kan Förenta Staterna med hänsyn till bestämmelserna i 1—3 §§ lagen den 7 juni 1938 med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. icke åberopa immunitet. Det bör dock framhållas, att man numera på amerikansk sida syns vilja hävda att fartyget åtminstone under sin första resa till Europa bör anses nyttjat uteslutande för statsändamål. Om denna uppfattning skulle vara riktig, blir emellertid resultatet i praktiken detsamma som om fartyget ansetts nyttjat för affärsdrift, eftersom amerikanska regeringen som nämnts kommer att förbinda sig att icke åberopa immunitet i händelse av en av Savannah orsakad atomolycka.

I mål vid svensk domstol mot amerikanska staten (U.S. Maritime Administration) om ersättning för (atom-)skada, vartill fartyget givit upphov i Sverige, torde enligt svenska internationelltprivaträttsliga regler i princip svensk lag bli tillämplig. I och för sig skulle visserligen kunna ifrågakomma att i avseende å grunderna för beräkningen av det begränsade redareansvarets omfattning i stället tillämpa flaggans lag<sup>1</sup>, d. v. s. beträffande Savannah amerikansk rätt. Detta blir dock i förevarande fall utan betydelse med hänsyn till Förenta Staternas avtalsmässiga åtagande att i mål av förevarande art inför svensk domstol över huvud icke åberopa några regler i vare sig svensk eller utländsk rätt angående redareansvarets begränsning.

I fråga om ansvarighetsgrunden, skadeståndens beräkning, verkan av medvällande etc. har man sålunda att räkna med att svensk lag blir tillämplig. Då det f. n. i svensk rätt icke finns några speciella regler angående ansvarighet för skada orsakad av atomdrivet fartyg, innebär detta, att — med nyss angivna undantag för reglerna om begränsning av redareansvaret — ersättningsfrågorna kommer att bedömas enligt allmänna sjörättsliga skadestandsregler.

I departementspromemorian ifrågasättes, huruvida dessa skadestandsregler kan anses erbjuda de skadelidande ett tillfredsställande skydd. Man har

<sup>1</sup> Nordiske domme i sjöfartsanliggender (ND) 1958 s. 1 och s. 45; jfr 1959 s. 376 och 1960 s. 229.

på förevarande område att göra med skaderisker och skadeverkningar av exceptionell art och extraordinär omfattning. I detta hänseende må hänvisas till den redogörelse för atomenergin, den radioaktiva strålningens medicinska verkningar samt olycksfallsriskerna i atomanläggningar, som lämnats i proposition 1960: 140 med förslag till provisorisk lagstiftning om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (s. 7 ff). Vad där sägs har visserligen i första hand avseende å landbaserade atomreaktorer och andra atomanläggningar men äger fullt ut giltighet även då det gäller atomreaktorer i fartyg (eller andra transportmedel). Snarast torde det förhålla sig så, att riskerna för att en olycka skall få en katastrofartad omfattning är större beträffande atomreaktorer i fartyg, eftersom man här har att göra med rörliga reaktorer, som kan komma att befinna sig inom eller i omedelbar närhet av mycket tätbebyggda områden, såsom exempelvis större hamnstäder.

Redan med hänsyn till vad nu sagts synes det stå klart, att det från principiella och sakliga synpunkter icke finns anledning att bedöma skadestånds- och ersättningsfrågorna annorlunda då det gäller skador, som uppkommer i följd av driften av atomfartyg, än då fråga är om skador, till vilka driften vid de landbaserade atomreaktoranläggningarna kan ge upphov. I vart fall bör de skadelidande i det förra fallet icke i ersättningshänseende bli sämre ställda än de som drabbas av skador i följd av olyckor i landbaserade anläggningar.

De speciella förhållanden, som i fråga om skadornas art och skaderiskernas omfattning råder på atomenergiområdet, har i ett flertal länder föranlett skadeståndsrättslig speciallagstiftning för detta verksamhetsområde. Nationell lagstiftning i detta hänseende finns sålunda numera i bl. a. Förenta Staterna, Storbritannien, Västtyskland, Schweiz, Danmark, Belgien och Japan. I Sverige gäller sedan den 1 juli 1960 lagen den 3 juni 1960 om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslagen). Lagen är av provisorisk karaktär; dess giltighetstid är begränsad och utgår den 31 december 1963. Den är tillämplig endast beträffande landbaserade atomanläggningar. Utmärkande för flertalet av här åsyftade nationella lagar — däribland även den svenska — är att den som bedriver atomenergiverksamhet härigenom ålägges ett i flera avseenden strängare och längre gående ansvar än som gäller enligt eljest tillämpliga, allmänna skadestårsregler.

Den svenska atomansvarighetslagen har tillkommit i nära anslutning till det mellanstatliga lagstiftningssamarbete, som under senare år i vidgad omfattning bedrivits — och fortfarande bedrivs — på förevarande rättsområde och som framför allt betingats av atomenergiverksamhetens utpräglat internationella karaktär. Sverige har medverkat och medverkar alljämt aktivt i detta samarbete. Man har också anledning räkna med, att det svenska lagstiftningsarbetet även i framtiden kommer att bedrivas i nära anslutning till det internationella samarbetet och att vår lagstiftning kommer att utformas på grundval av de överenskommelser vari detta arbete delvis redan



har resulterat och framdeles kan komma att resultera. Med hänsyn härtill synes det motiverat att — innan en redogörelse lämnas för den svenska atomansvarighetslagens innehåll — i korthet redovisa det aktuella läget beträffande det internationella lagstiftningssamarbetet. Detta är så mycket mera påkallat som detta arbete under de senaste åren också direkt avsett frågan om ansvarighet för skador orsakade av atomfartyg.

#### *Det internationella lagstiftningssamarbetet*

Ett under åren 1957—1960 inom dåvarande organisationen för europeiskt ekonomiskt samarbete (OECE), numera organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), under svensk medverkan bedrivit konventionsarbete ledde till att organisationens råd den 29 juli 1960 antog en »Konvention angående skadeståndsansvar på atomenergins område» (»Convention on third party liability in the field of nuclear energy»). Konventionen gäller endast landbaserade atomanläggningar. Den har signerats av sexton av organisationens medlemsländer, däribland Sverige, som undertecknade konventionen den 17 september 1960. Konventionen träder i kraft, när den ratificerats av fem signatärmakter. Den har hittills ratificerats av två stater, nämligen Spanien och Turkiet.

OECD-konventionen innehåller bl. a. regler om att atomanläggningsinnehavares skadeståndsansvar skall vara begränsat till lägst 5 miljoner dollar (»europeiska betalningsenheter»). Redan under konventionsförhandlingarna framkom emellertid från vissa av de till den europeiska ekonomiska gemenskapen (EEC) anslutna ländernas sida missnöje med denna reglering; man önskade ett väsentligt högre ersättningsbelopp. Inom sex-staternas atomenergiorgan Euratom upptogs därför redan år 1959 arbete på en tilläggskonvention till OECD-konventionen. Detta arbete syftade till att regionalt inom EEC-ländernas område etablera ett ersättningssystem, delvis byggt på ömsesidigt och kollektivt statsansvar, som skulle tillförsäkra de skadelidande ett ersättningsbelopp på sammanlagt 120 miljoner dollar för varje olycka. Då detta arbete i slutet av år 1961 närmade sig sin fullbordan, inbjöd Euratom-länderna övriga OECD-konventionens signatärmakter att delta i det avslutande konventionsarbetet inom Euratom med sikte på att vinna största möjliga anslutning till tilläggskonventionen. Inbjudan antogs av samtliga berörda stater, och det fortsatta konventionsarbetet inom Euratom har under våren 1962 bedrivits under medverkan av bl. a. de skandinaviska länderna. Arbetet på expertnivå avslutades i juni 1962, och ett konventionsutkast har remitterats till de deltagande ländernas regeringar för eventuella yttranden. En diplomatisk konferens för slutbehandling av frågan har sammankallats till slutet av januari 1963.

Delvis parallellt med arbetet inom OECD har i regi av Förenta Nationernas atomenergiorgan, »International Atomic Energy Agency» (IAEA), med säte i Wien, bedrivits arbete för att upprätta en världsomfattande konvention rörande landbaserade atomanläggningar. Även i detta arbete har Sverige i viss mån medverkat. Arbetet inom en våren 1961 tillsatt grupp av regeringsex-

perter avslutades vid ett möte mellan experterna i oktober 1962. En diplomatisk konferens har sammankallats till den 29 april 1963 för att om möjligt slutföra arbetet och antaga en konvention.

Beträffande såväl OECD-konventionen som IAEA-utkastet till en världskonvention gäller som redan nämnts, att tillämpningsområdet är begränsat till skador som uppkommer i samband med driften av landbaserade atom-anläggningar. Atomdrivna fartyg och över huvud atomreaktorer i fartyg eller andra transportmedel är enligt uttryckliga stadganden undantagna från konventionernas tillämpningsområden.

Frågan om tillskapandet av en internationell konvention angående skadeståndsansvar för s. k. atomfartyg aktualiserades emellertid redan år 1958 inom »Comité Maritime International» (CMI). Inom CMI utarbetades hösten 1959 ett konventionsutkast. Frågan togs därefter upp även inom IAEA. Vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel i maj 1962, vid vilken Sverige var representerat, antogs en »Konvention angående skadeståndsansvar för redare (operatörer) av atomfartyg» (»Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships»). Konventionen signerades av tio stater, dock icke något av de länder som f. n. har atomfartyg i sina örlogs- eller handelsflottor (Förenta Staterna, Sovjetunionen och Storbritannien). Sverige har icke undertecknat konventionen.

Man uppnådde redan tidigt under de internationella överläggningarna enighet om huvudprinciperna för den rättsliga regleringen av ansvarighets- och ersättningsfrågorna. Dessa grundläggande principer, på vilka de här ifrågavarande konventionerna vilar, avviker i flera hänseenden väsentligt från de hos oss och i flertalet andra länder gällande allmänna skadeståndsrättsliga grundsatserna. Konventionernas reglering innebär, att atomenergi-verksamhetens utövare skall bära ett strängare och mera vittgående ansvar än som skulle följa av eljest tillämpliga skadestandsregler. Skälen härtill har redan berörts i det föregående: skadeverkningarnas mycket speciella art och extraordinära omfattning samt möjligheterna av olyckor av ren katastrofkaraktär med både i tid och rum hart när oöverskådliga verkningar — som icke kan helt elimineras genom aldrig så rigorösa säkerhetsföreskrifter — skjuter allmänhetens berättigade intresse av att erhålla ett betryggande ekonomiskt skydd i händelse av en atomolycka i förgrunden och framtvingar en specialreglering av ersättningsfrågorna. Vid regler- nas utformning har man å andra sidan också haft att taga hänsyn till betydelsen av att icke atomenergi-verksamhetens fortsatta utveckling onödigtvis hämmas eller förhindras.

De huvudprinciper som här avses kan sammanfattas i följande fyra punkter:

1. Ansvarighet för atomskada skall åvila innehavaren av vederbörande atomanläggning (atomfartyg) på rent strikt grund.
2. Ansvarigheten skall vara begränsad till beloppet och i tiden (frågan om ansvarighetens begränsning i tiden är av särskild betydelse med hänsyn till förekomsten av »sena skador»).

3. Anläggningsinnehavaren skall täcka sin ansvarighet genom försäkring eller annan likvärdig säkerhet.

4. Ansvariet skall kanaliseras till anläggningsinnehavaren, d. v. s. ingen annan än denne skall kunna göras ansvarig för atomskada, och innehavarens regressrätt mot tredje man skall i avsevärd mån begränsas.

Beträffande de närmare överväganden, som ligger till grund för dessa principer, må här ytterligare hänvisas till vad som anföres i atomskadeutredningens betänkande »Atomansvarighet I», s. 24 ff (SOU 1959: 34).

Ehuru konventionerna och konventionsförslagen företer delvis betydande olikheter på enskilda punkter, är de dock samtliga uppbyggda på angivna grundsatser. Ett i princip och i sina huvuddrag enhetligt ersättningssystem kommer alltså att gälla för såväl innehavare av landbaserade atomanläggningar som redare av atomfartyg. Skiljaktigheter av stor praktisk om än icke principiell betydelse föreligger dock i två hänseenden mellan dessa båda grupper av »operatörer». Det gäller främst ansvarighetsbeloppets storlek. Enligt OECD-konventionen skall detta som nämnts utgöra lägst 5 miljoner dollar för varje händelse — beloppet kan alltså genom nationell lagstiftning sättas högre — under det att motsvarande belopp fixerats till 100 miljoner dollar i fartygskonventionen. Detta sammanhänger främst med att såsom tidigare antytts riskerna för omfattande skador måste anses vara större i fråga om rörliga reaktoranläggningar på fartyg än då det gäller landbaserade anläggningar. Emellertid bör uppmärksammas, att i de OECD-länder som eventuellt i en framtid ansluter sig till Euratom-konventionen det totala ersättningsbeloppet — men på grund av konventionens system icke nödvändigtvis operatörens ansvarighetsbelopp — kommer att bli 120 miljoner dollar för de landbaserade anläggningarna. Vidare föreligger den skillnaden, att enligt fartygskonventionen vederbörande fartygs hemland (»licensstat») skall bära ett garantiansvar för den del av ansvarighetsbeloppet, som icke kan täckas genom försäkring, och att ett dylikt garantiansvar föreligger även för ersättningar, som av någon anledning ej kan utgå av försäkringen, under det att något statligt garantiansvar ej finns uttryckligen stadgat i OECD-konventionen. I praktiken torde dock skillnaden ej bli så stor, eftersom det finns anledning räkna med att flertalet OECD-länder av omsorg om de skadelidande kommer att genom nationell lagstiftning införa något slags garantiansvar för staten. De olikheter i övrigt i avseende å de materiella ersättningsreglerna, som fartygskonventionen företer i jämförelse med konventionerna för landbaserade anläggningar, är närmast att betrakta som smärre modifikationer utan principiell räckvidd; till dels är dessa olikheter betingade av speciella hänsyn till de sjörättsliga förhållandena.

#### *Den svenska atomansvarighetslagen*

Den provisoriska atomansvarighetslagen är baserad på OECD-konventionens huvudprinciper. Atomanläggningsinnehavare skall sålunda enligt lagen vara ansvarig för atomskada på rent strikt grund. Hans ansvarighet är begränsad till 25 miljoner kronor för atomskador i följd av en och samma

händelse. Vidare stadgas obligatorisk försäkringsplikt. Preskriptionstiden har i överensstämmelse med OECD-konventionens reglering satts till tio år från den händelse, som gav upphov till skadan. Ansvaret kanaliseras till anläggningsinnehavaren — undantag göres blott, av hänsyn till äldre internationella konventioner, för skador som uppkommer i följd av begagnande av fartyg eller andra transportmedel. Anläggningsinnehavarens regressrätt är begränsad till fall av uppsåtligt handlande på den skadevållandes sida. Slutligen innehåller lagen vissa bestämmelser om statsansvar. Staten skall dels bära ett subsidiärt garantiansvar för de ersättningar anläggningsinnehavaren är skyldig att utge, dels svara direkt gentemot de skadelidande för skador, som yppas först efter den tioåriga preskriptionstidens utgång men inom trettio år från olyckan, dels ock — enligt grunder som bestämmes av Kungl. Maj:t och riksdagen i varje enskilt fall — utge ersättning för skador, som icke täcks av ansvarighetsbeloppet.

Lagen utarbetades med sikte på att icke försvåra genomförandet av en permanent lagstiftning, helt byggd på OECD-konventionen. Skälet till att en provisorisk lagstiftning över huvud genomfördes, innan konventionsarbetet inom OECD avslutats, var att Aktiebolaget Atomenergis materialprovningsreaktor i Studsvik (R 2) skulle tagas i bruk (»gå kritisk») på försommaren 1960; man ansåg i det läget nödvändigt att få en speciallagstiftning, som tillgodosåg kravet på ett tillfredsställande ekonomiskt skydd mot skador som kunde uppkomma i händelse av en olycka i denna anläggning eller i samband med transporter av atombränsle m. m. till och från anläggningen. Med denna utgångspunkt ansågs det icke vara skäl att sträcka sig längre än till en nödvändig »minimireglering» av skadestånds- och försäkringsfrågorna. Tillämpningsområdet är sålunda begränsat till olyckor, som inträffar inom riket — internationella transporter berörs icke i denna lag. Vidare sattes ansvarighetsbeloppet till det i OECD-konventionen fastställda minimibeloppet, 5 miljoner dollar (25 miljoner kronor); frågan huruvida beloppet i en framtida permanent lagstiftning möjligen borde sättas högre lämnades öppen. Spörsmålet om ansvarighetsbeloppets storlek var från de skadelidandes synpunkt av mindre betydelse i betraktande av att i lagen också intogs bestämmelser om statligt ansvar för såväl katastrofskador som »sena skador».

Den provisoriska lagens bestämmelser kommer att närmare beröras i det följande i samband med motiven till det nu framlagda lagförslaget. Det bör dock redan i detta sammanhang påpekas, att den provisoriska lagen i likhet med OECD-konventionen uttryckligen gör undantag från tillämpningsområdet för »atomreaktor som begagnas i fartyg eller annat transportmedel».

#### *Nuvarande rättsläge beträffande atomfartygsinnehavares ansvarighet*

Då atomansvarighetslagen icke är tillämplig å atomreaktor som begagnas i fartyg, blir som tidigare nämnts allmänna och sjörättsliga skadeståndsregler att tillämpa beträffande skador orsakade i samband med driften av atomfartyg. Detta säges i departementspromemorian innebära, att ersättnings-

skyldighet kan åläggas fartygets redare endast enligt den allmänna culpregeln eller enligt reglerna om principalansvar i 8 § sjölagen. En förutsättning för ansvarighet är sålunda enligt promemorian, att vållande till skadan ligger antingen redaren själv till last eller att sådant vållande kan påvisas hos någon av fartygets besättning eller hos lots eller annan, som på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Är redaren själv fri från vållande, äger han rätt att jämlikt reglerna i 254—266 §§ sjölagen begränsa sitt ansvar. För Savannah's vidkommande skulle — med utgångspunkt från föreliggande uppgifter om fartygets dräktighet — begränsningsreglerna medföra, att det totala ansvarighetsbeloppet i händelse av en olycka skulle stanna vid cirka tre och en halv miljoner kronor. Som tidigare anmärkts har emellertid Förenta Staternas regering förklarat sig beredd att avstå från att påkalla tillämpning av begränsningsreglerna.

Enligt svensk rätt är redare icke skyldig att hålla ansvarsförsäkring eller ställa annan säkerhet för den ansvarighet han må kunna ådraga sig för skador, som orsakas i samband med fartygets drift. Bestämmelserna i atomansvarighetslagen om obligatorisk försäkringsplikt för innehavare av atomanläggning saknar sålunda motsvarighet beträffande redare av atomfartyg.

Reglerna i atomansvarighetslagen om kanalisation av ansvaret till atomanläggningens innehavare saknar motsvarighet inom sjörätten. I händelse ett atomdrivet fartyg orsakar skada, föreligger sålunda icke hinder mot att ersättningstalan föres mot annan än fartygets redare. Till skillnad från vad som gäller beträffande en atomanläggningsinnehavare har också redaren av ett atomfartyg i princip oinskränkt regressrätt mot skadevällande tredje man.

Det finnes icke i svensk rätt några mot atomansvarighetslagens regler svarande bestämmelser om statsansvar, såvitt gäller skador orsakade av fartyg. En det begränsade redareansvaret supplerande ersättning av statsmedel kan således ej utgå, med mindre särskilda bestämmelser utfärdas därom.

För att särskilt belysa det rättsläge, som råder beträffande Savannah, torde här även böra redovisas vissa bestämmelser, som i kraft av den amerikanska atomenergilagstiftningen gäller för detta fartyg.

*Den amerikanska atomenergilagen* (»Atomic Energy Act» eller »Price-Anderson Act» av år 1954) innehåller praktiskt taget icke några materiellrättsliga skadestandsregler. Skadestandsrätten regleras i Förenta Staterna huvudsakligen genom delstaternas interna lagstiftning. Atomenergilagen — vari huvudsakligen upptagits regler rörande organisation, forskning, produktion, koncessionstvång, patent etc. på atomenergiverksamhetens område — innehåller detta oaktat vissa bestämmelser av stort intresse i förevarande sammanhang.

Lagen ger inledningsvis en rad definitioner, av vilka särskilt må nämnas definitionerna av »nuclear incident» och »public liability»; den närmare innebörden av dessa uttryck beröres i det följande. Enligt section 170 a skall i varje licens, som enligt lagens koncessionsregler utfärdas av den ameri-

kanska atomenergikommissionen (»Atomic Energy Commission», i fortsättningen kallad AEC), såsom ett koncessionsvillkor föreskrivas, att licensinnehavaren skall ställa och vidmakthålla finansiell garanti (»financial protection») för täckning av »public liability claims», d. v. s. å legala ansvarighetsregler grundade anspråk i anledning av atomolycka (»nuclear incident»). Enligt section 170 b skall denna finansiella garanti avse belopp, som motsvarar vad som kan täckas genom privat ansvarsförsäkring, med möjligheter dock för AEC att under vissa betingelser fastställa ett lägre belopp. I section 170 a föreskrives vidare, att licensinnehavaren skall med AEC ingå och vidmakthålla ett s. k. »indemnification agreement». Innebörden av ett dylikt avtal är, enligt section 170 c, att kommissionen förbinder sig att hålla licensinnehavaren och envar annan, som enligt lag kan komma att hållas ansvarig för skador i följd av atomolycka (»persons indemnified»), skadeslösa i avseende å dylikt ansvar (»public liability») intill ett sammanlagt belopp av 500 miljoner dollar för varje olycka utöver beloppet av sådan finansiell garanti, som avses i section 170 a och b. Avtalet skall täcka »public liability arising from nuclear incidents» och »arising out of or in connection with the licensed activity». I det angivna beloppet inräknas rättegångskostnader (»reasonable costs of investigating and settling claims and defending suits for damage»).

Enligt section 170 c skall ansvarigheten i anledning av en atomolycka för licensinnehavaren och envar annan, som må kunna göras ansvarig för skada i följd av olyckan (»liability for a single nuclear incident of persons indemnified»), vara begränsad till ett sammanlagt belopp motsvarande summan av vad som täckes genom »financial protection» och 500 miljoner dollar, rättegångskostnader inräknade. I denna del innehåller sålunda lagen en materiellrättslig skadeståndsregel.

Savannah och dess reaktorläggning torde visserligen i och för sig omfattas av bestämmelserna i Price-Anderson Act. Enligt uttryckligt stadgande i section 103 d må emellertid licens icke utfärdas för anläggningar, som ej befinner sig under Förenta Staternas jurisdiktion. Ett »indemnification agreement», som AEC ingår beträffande Savannah, skulle sålunda icke avse skador, som uppkommer under det Savannah befinner sig i annat land än hemlandet, eftersom ett dylikt avtal endast kan ingås beträffande licensierade anläggningar. Detta torde vara anledningen till att man år 1959 införde en särskild bestämmelse beträffande Savannah i form av en ny »subsection 1» till section 170 (Public Law 85—602). Enligt denna bestämmelse bemyndigas AEC för tiden intill den 1 augusti 1967 att ingå »indemnification agreement» beträffande Savannah med envar som är selsatt med planering, utveckling, konstruktion, reparation, underhåll eller nyttjande av fartyget. AEC äger härvid kräva, att vederbörande håller finansiell garanti till täckande av ansvarighet för skada i följd av atomolycka, som uppkommer i samband med fartygets drift, reparation, underhåll etc. Garantins belopp och de villkor i övrigt, som skall gälla beträffande denna, fastställas av AEC. Genom »indemnification agreement» skall

i övrigt AEC förbinda sig att hålla envar, som kan göras ansvarig i anledning av en dylik olycka (»person indemnified»), skadeslös intill ett belopp av 500 miljoner dollar utöver beloppet av den finansiella garantin, rättgångskostnader inberäknade.

I samband med införandet av den särskilda bestämmelsen beträffande Savannah gjordes en utvidgning av definitionen av begreppet »nuclear incident». Denna definition avsåg ursprungligen uteslutande händelser, som inträffade inom Förenta Staterna. Härtill gjordes nu det tillägget, att begreppet vid tillämpning av nämnda bestämmelse i stället skulle avse händelser utanför Förenta Staternas territorium.

Enligt det förslag till avtal rörande Savannah's tilltänkta besök i Sverige, som framlagts från amerikansk sida, är ett »indemnification agreement» enligt section 170(1) i Price-Anderson Act i kraft mellan AEC och U.S. Maritime Administration. Hittills har icke för Savannah tecknats någon försäkring eller ställts annan finansiell garanti, och ansvarigheten är därför f. n. uteslutande täckt av berörda »indemnification agreement», vilket avser ett ersättningsbelopp å tillhopa 500 miljoner dollar för varje atomolycka.

I departementspromemorian uttalas sammanfattningsvis, att situationen i huvudsak skulle bli följande, om avtal slutes mellan Förenta staterna och Sverige enligt tidigare angivna riktlinjer men några lagstiftningsåtgärder icke vidtages här i landet för att reglera frågan om ansvarighet för skador, till vilka av Savannah orsakad atomolycka kan ge upphov.

Svensk domstol blir i enlighet med allmänna regler om svensk domstols behörighet i internationellt förmögenhetsrättsliga mål och utan hinder av eljest möjliga gällande immunitetsregler behörig att handlägga mot Förenta Staternas regering eller U.S. Maritime Administration riktade anspråk på skadeersättning. Frågan, huruvida skadeståndsskyldighet föreligger eller ej blir att bedöma enligt allmänna sjörättsliga skadeståndsregler, vilket i princip synes innebära, att ansvar förutsätter styrkt culpa hos fartygets redare eller någon för vilken han enligt 8 § sjölagen svarar. Reglerna i den svenska sjölagen om redareansvarets begränsning blir ej tillämpliga, enär dessa regler torde vara dispositiva i den meningen, att redaren kan med bindande verkan avstå från att påkalla deras tillämpning, samt Förenta Staternas åtagande i detta hänseende torde innefatta tillfyllestgörande garantier för att åtagandet infrias även i förhållande till enskilda skadelidande vid tvist inför svensk domstol. Såvitt gäller ersättningsbelopp intill en sammanlagd summa av 500 miljoner dollar eller cirka 2,5 miljarder kronor kommer i kraft av »indemnification agreement» garantier att finnas för att de utdömda ersättningarna också betalas. Det förutsättes härvid, att Förenta Staternas avtalsmässiga åtaganden uttryckligen eller underförstått också innefattar förpliktelse för Förenta Staternas regering att för tillgodoseende av ersättningsanspråk, som blivit domfästa genom svensk domstols laga kraft ägande dom i mål mot nämnda regering eller U.S. Maritime Administration, ställa erforderliga medel till förfogande intill nyss angivna maximibelopp, och detta oavsett huruvida anspråken enligt de interna ame-

rikanska reglerna är täckta av privat finansiell garanti eller — såsom för närvarande — omfattas av föreliggande »indemnification agreement».

I och för sig föreligger icke hinder mot att anspråk på ersättning för skador varom här är fråga riktas mot annan än fartygets redare (»operatör»), exempelvis mot redare av annat fartyg, som till följd av vållande å detta fartygs sida kolliderat med Savannah och därigenom orsakat olyckan, eller mot annan person som varit vållande till skadorna. Den rent ekonomiska betydelsen härav är emellertid ringa i betraktande av att föreliggande »indemnification agreement» gäller till förmån icke blott för Savannah's redare eller operatör utan även för envar annan, som må kunna göras ansvarig för skador i följd av en utav Savannah orsakad atomolycka. Detsamma gäller i avseende å de regressanspråk, som fartygets redare må kunna rikta mot skadevällande tredje man.

### Huvuddragen av förslaget

#### Departementspromemorian

I fråga om *behovet av en speciallagstiftning för atomfartyg* framhålles i promemorian, att det rådande rättsläget från flera synpunkter är otillfredsställande. För det första måste det anses utgöra ett oeftergivligt krav, att ansvar för sådana skador som här avses — i likhet med vad som nu gäller enligt den svenska atomansvarighetslagen beträffande atomskador i följd av olyckor i landbaserade atomanläggningar — skall kunna åläggas redaren (»operatören») på rent strikt grund. Det är enligt promemorian vidare angeläget, att även beträffande nu ifrågavarande skador en kanalisering av ansvaret till vederbörande operatör kommer till stånd. Såvitt avser Savannah täcker visserligen föreliggande »financial protection» eller »indemnification agreement» som nämnts skadeståndsansvar för envar, som kan göras ansvarig i anledning av en olycka. Detta oakttat måste det anses vara ett önskemål, att redan möjligheten till processer mot andra än atomfartygsinnehavaren elimineras. I synnerhet föreligger ett behov av skydd för redare av svenska konventionella fartyg mot att deras fartyg beläggs med kvarstad eller att liknande säkerhetsåtgärder vidtas; eventuella förluster i anledning av dylika åtgärder kan icke med säkerhet förväntas bli täckta med amerikanska statsmedel i kraft av ett »indemnification agreement». Gällande skadeståndsregler erbjuder icke heller något som helst skydd för de skadelidande, vilkas skador yppas först efter utgången av den allmänna tioåriga preskriptionstiden.

Mot denna bakgrund synes det enligt promemorian stå klart, att det icke bör ifrågakomma att Savannah medges tillträde till svenska farvatten och hamnar utan att ansvarighets- och ersättningsfrågorna erhåller en från eventuella skadelidandes och andra svenska intressenters synpunkt mer tillfredsställande lösning. Detta ändamål torde ej kunna tillgodoses på annat sätt än genom lagstiftning. Även om det skulle vara möjligt att få till stånd ett avtal med Förenta Staternas regering, i vilket såväl det strikta



ansvarets princip som kanalisationsprincipen kom till klart uttryck, skulle ett dylikt avtal likväl icke bli bindande för svenska domstolar, med mindre det transformerades i intern svensk lag. Av de hittills förda förhandlingarna med representanter för vederbörande amerikanska myndigheter har dessutom framgått, att Förenta Staternas regering av konstitutionella skäl icke kan sluta ett avtal med dylikt innehåll. Man är därför i realiteten helt hänvisad till att i stället vidtaga erforderliga ändringar i den svenska lagstiftningen.

I detta läge synes enligt promemorian något annat alternativ icke stå till buds än att rörande de aktuella ersättningsfrågorna införa en speciallagstiftning, vid vars utformning man har att särskilt beakta de speciella förhållanden, som i kraft av den amerikanska atomenergilagstiftningen råder beträffande Savannah.

Vad beträffar *formerna för en speciallagstiftning* kan, enligt vad i promemorian anföres, en dylik lagstiftning i princip tänkas utformad på två sätt: *antingen* som en helt självständig lag, innefattande samtliga erforderliga bestämmelser, *eller* såsom en till atomansvarighetslagen knuten lagstiftning, enligt vilken nämnda lag skall i princip men med vissa i den särskilda lagen angivna modifikationer äga tillämpning även i fråga om atomfartyg. I båda fallen bör enligt promemorian lagen erhålla karaktären av en fullmaktslag, genom vilken det överlämnas åt Kungl. Maj:t att beträffande visst fartyg sätta lagens bestämmelser i kraft.

Även en tredje möjlighet, nämligen att införa en fullmaktslag av helt generell karaktär — d. v. s. en lagstiftning enligt vilken Kungl. Maj:t skulle erhålla helt fria händer att meddela de bestämmelser i förevarande hänseende, som må finnas lämpliga och erforderliga — diskuteras i promemorian men avvisas på däri närmare angivna skäl.

En ratifikation från Sveriges sida av 1962 års atomfartygskonvention torde enligt vad i promemorian uttalas icke f. n. vara aktuell. Bortsett från att konventionens ansvarighetsbelopp är väsentligt högre än man åtminstone hittills på svensk sida ansett sig kunna acceptera och att konventionen även på vissa andra punkter innehåller bestämmelser — bl. a. om verkställighet av domar — inför vilka man har anledning att ställa sig tveksam, framhålles i promemorian, att det icke f. n. kan sägas föreligga något praktiskt behov av en generell lagstiftning på detta område. Atomfartyg torde icke komma att införlivas med den svenska handelsflottan på de närmaste tio åren. Av de länder som f. n. har atomfartyg — Förenta Staterna, Sovjetunionen och Storbritannien — lär de båda förstnämnda med visshet icke komma att inom överskådlig tid ratificera konventionen; från såväl amerikansk som sovjetrysk sida har klart sagt ifrån, att man icke är beredd att ansluta sig till en konvention som i likhet med den nu föreliggande omfattar även krigsfartyg. En svensk ratifikation av konventionen kan följaktligen icke heller motiveras med intresset att bereda skydd åt dem som må kunna lida skada i Sverige till följd av en olycka med ett amerikanskt eller sovjetiskt atomfartyg. Det torde visserligen kunna förväntas, att Storbritannien

i sinom tid ratificerar konventionen, som därmed och under förutsättning av ratifikation från ytterligare blott en stat träder i kraft och blir tillämplig på atomfartyg som licensierats i Storbritannien. Av dylika finnes dock enligt promemorian f. n. endast en atomdriven u-båt, och antalet atomdrivna engelska örlogsfartyg kan väntas öka endast i långsam takt; veterligen har man i Storbritannien ännu icke några planer på att införliva atomdrivna fartyg med den brittiska handelsflottan. Såvitt gäller skador orsakade av brittiska atomdrivna örlogsfartyg skulle för övrigt, framhålles det vidare i promemorian, en svensk lagstiftning på konventionens grundval vara av föga eller intet värde; enligt konventionen skall nämligen domstolarna i fartygets hemland städse vara exklusivt behöriga att handlägga mål om anspråk på ersättning för skador som orsakas av krigsfartyg. Även i fråga om i Sverige uppkomna skador, orsakade av ett brittiskt örlogsfartyg, skulle sålunda de brittiska domstolarna ensam äga jurisdiktion och engelsk lag i princip bli tillämplig.

Man torde sålunda enligt vad i promemorian anföres kunna utgå från att vi under överskådlig tid icke kommer att få någon på atomfartygskonventionen grundad generell lagstiftning angående ansvarighet för skador orsakade av atomfartyg. Det får å andra sidan anses uteslutet att utan samband med en ratifikation av konventionen på detta område införa en fristående lagstiftning med generell räckvidd. Härigenom skulle ett eventuellt framtida, på konventionen baserat lagstiftningsarbete på ett olyckligt sätt komma att föregripas. Det betonas vidare i promemorian, att den tid som nu står till buds att lösa de speciella problem som uppkommer i samband med ett besök av Savannah är kort och icke medger ett så fullständigt utredningsarbete som måste förutsättas komma till stånd, innan en lagstiftning med generell giltighet kan genomföras. Såvitt gäller krigsfartyg skulle för övrigt en dylik lagstiftning i praktiken bli helt verkningslös med hänsyn till den immunitet dylika fartyg enligt internationellrättsliga regler åtnjuter. Detsamma torde också gälla beträffande isbrytaren Lenin. Lagstiftningen skulle alltså få betydelse endast beträffande Savannah. En legislativ reglering av ansvarighetsfrågorna för Savannah måste emellertid enligt vad som framhålles i promemorian direkt anpassas till de speciella förhållanden, som råder beträffande detta fartyg. En eventuell lagstiftning bör därför erhålla provisorisk karaktär och begränsad giltighetstid samt även i övrigt erhålla formen av en »Lex Savannah».

Dessa överväganden utmynnar i promemorian i slutsatsen, att man bör ge lagstiftningen formen av en till atomansvarighetslagen knuten lag.

Härvid måste emellertid uppmärksammas, att atomskadeutredningen numera framlagt förslag till ny atomansvarighetslag (se »Atomansvarighet II», SOU 1962: 14), avsedd att ersätta den provisoriska lagen och få permanent karaktär. Förslaget är i sin helhet byggt på OECD-konventionen och har utarbetats med sikte på att Sverige skall ratificera denna konvention. I förhållande till den provisoriska lagen innebär förslaget icke några nyheter av principiellt intresse; det är närmast fråga om en av de internationella för-

hållandena betingad utbyggnad av den gällande lagen. Det bör dock nämnas att utredningen — i likhet med de övriga nordiska ländernas motsvarande utredningskommittéer — föreslagit, att ansvarighetsbeloppet skall höjas till 50 miljoner kronor. Även enligt det nya förslaget gäller, att atomfartyg är undantagna från tillämpningsområdet.

Remissbehandlingen av förslaget till ny atomansvarighetslag har nyligen avslutats. I departementspromemorian framhålles, att det ännu icke är möjligt att uttala, huruvida förslaget redan inom den närmaste tiden kommer att föranleda lagstiftningsåtgärder. Vissa skäl talar möjligen för att man tills vidare avvaktar utvecklingen på det internationella planet. Det är därvid framför allt arbetet inom IAEA på en världskonvention, som kommer i blickfältet, men även arbetet inom Euratom på en tilläggskonvention till OECD-konventionen måste uppmärksammas. Mycket talar enligt promemorian i vart fall för att definitiv ståndpunkt icke fattas förrän resultatet av den diplomatiska konferens föreligger som kommer att äga rum våren 1963 rörande den planerade världskonventionen. Det finns därför anledning räkna med att en ny atomansvarighetslag i vart fall icke kommer att träda i kraft förrän tidigast vid utgången av den provisoriska lagens giltighetstid eller den 1 januari 1964. Skulle man finna förhållandena påkalla ytterligare uppskov, synes det enligt vad i promemorian uttalas i och för sig icke behöva medföra några omedelbara olägenheter att förlänga den provisoriska lagens giltighetstid med något eller ett par år.

Under dessa förhållanden och då Savannah's besök, om det kommer till stånd, med all säkerhet kommer att äga rum under år 1963, bör det enligt promemorian icke möta något hinder att utforma en »lex Savannah» såsom en till den provisoriska atomansvarighetslagen knuten fullmaktslag. Lagen bör därvid, framhålles det, erhålla en rent provisorisk karaktär och begränsad giltighetstid. Den bör över huvud få en utformning som gör det klart, att lagstiftningen icke avses i någon mån skola prejudicera en framtida generell lagstiftning om ansvarighet för skador orsakade av atomfartyg. Det synes enligt promemorian från lagtekniska synpunkter fullt möjligt att inom ramen för en dylik fullmaktslag av begränsad omfattning uppnå en i materiellt hänseende tillfredsställande lösning av de aktuella problemen; modifikationer i atomansvarighetslagen behöver vidtagas blott i några få hänseenden.

I enlighet med dessa överväganden har lagen i det vid promemorian förgade förslaget utformats såsom *en till atomansvarighetslagen knuten fullmaktslag*; enligt 2 § skall lagens bestämmelser äga tillämpning endast såframt Kungl. Maj:t beträffande visst atomfartyg förordnar därom. Förslaget har visserligen i första hand utformats med tanke på Savannah, och en anpassning av lagens bestämmelser har sålunda skett till de för detta fartyg rådande speciella förhållandena. Det har dock enligt vad i promemorian betonas samtidigt varit en strävan att ge bestämmelserna sådan utformning, att lagen i en framtid vid behov kan göras tillämplig även på andra atomfartyg.

I 1 § av förslaget upptas i första och andra styckena vissa definitioner — vilka delvis överensstämmer med motsvarande definitioner i 1 § atomansvarighetslagen och delvis saknar motsvarighet i nämnda lag — samt i tredje stycket en mot 2 § d) atomansvarighetslagen svarande bestämmelse om viss inskränkning i lagens tillämpningsområde. Lagens huvudstadgande, enligt vilket 4—15 §§ atomansvarighetslagen, med de undantag som följer av lagens efterföljande bestämmelser, skall äga motsvarande tillämpning beträffande atomfartyg, har upptagits i 3 § första stycket. I andra stycket av denna paragraf återfinnes en rent förtydligande bestämmelse rörande innebörden av 4 § atomansvarighetslagen vid dess tillämpning beträffande atomfartyg. Undantagsbestämmelserna i 2 § a) och b) atomansvarighetslagen liksom den särskilda bestämmelsen i 3 § nämnda lag rörande två eller flera atomanläggningar, som är belägna i varandras närhet, kommer enligt förslaget att sakna motsvarighet i den särskilda lagen; enligt vad i promemorian uttalas föreligger icke här något behov av dylika bestämmelser. I kraft av huvudregeln i 3 § i förslaget kommer av atomansvarighetslagens bestämmelser ansvarighetsreglerna i 4 §, bestämmelserna om ansvarighetsgrunden m. m. i 5 §, reglerna i 7 § om nedsättning av ersättningarna vid katastrofolyckor, preskriptionsbestämmelserna i 8 §, regressbestämmelserna i 9 § andra och tredje styckena, bestämmelserna om försäkring i 10 § (med viss mindre modifikation) och 11—12 §§, reglerna om statsansvar i 13 §, straffbestämmelsen i 14 § samt stadgandet i 15 § första stycket att i princip bli direkt tillämpliga i fråga om atomfartyg. I 4—8 §§ i förslaget har upptagits vissa särbestämmelser, innefattande en från motsvarande stadganden i 6 §, 9 § första stycket, 10 § tredje stycket samt 15 § andra stycket atomansvarighetslagen avvikande reglering.

Till skillnad från vad som enligt atomansvarighetslagen gäller beträffande landbaserade anläggningar (se definitionen av »atomanläggning» i 1 §) kommer enligt den i promemorian föreslagna lagen beträffande olyckor i eller på själva atomfartyget icke att gälla någon begränsning av *det geografiska tillämpningsområdet*. I princip blir alltså lagen tillämplig även med avseende å olyckor, som inträffar på internationellt vatten eller t. o. m. inom annat lands territorium. En tillämpning av lagen i dylika fall lär dock endast få aktualitet, därest olyckan givit upphov till skador på svenskt område eller eljest på svenska intressen. Här medför alltså de allmänna reglerna om svensk domstols behörighet och internationelltprivaträttsliga regler om tillämplig lag en automatisk begränsning. Att tillämpningsområdet på detta sätt utsträckts utöver vad som gäller enligt atomansvarighetslagen sammanhänger givetvis med att man ej kan bortse från risken av att även en olycka med fartyget utanför Sveriges gränser kan medföra skador här och att man från amerikansk sida är villig att beträffande Savannah utsträcka åtagandena enligt det föreslagna avtalet också till dylika fall.

I promemorian uttalas, att det måhända vore mest konsekvent att före-

skriva en motsvarande utvidgning av tillämpningsområdet beträffande olyckor under transport av atommaterial till och från fartyget. Detta skulle emellertid nödvändiggöra en specialreglering, innefattande avvikelser från bestämmelserna i 4 § andra stycket atomansvarighetslagen. Då det i praktiken torde kunna anses så gott som helt uteslutet, att en transportolycka utanför svenskt territorium skulle kunna orsaka skador i Sverige — åtminstone av någon nämnvärd omfattning — har det dock icke ansetts att lagtexten bör kompliceras med en sådan specialreglering.

Det är i övrigt enligt promemorian framför allt i tre väsentliga hänseenden, som modifikationer i atomansvarighetslagen befunnits erforderliga. Det gäller omfattningen av lagens skadebegrepp, ansvarighetsbeloppets storlek samt kanalisationsreglerna. Härutinnan anföres i promemorian följande.

*Den särskilda lagens materiella tillämpningsområde* bör åtminstone på det sätt bringas i överensstämmelse med tillämpningsområdet för det »indemnification agreement», som gäller beträffande Savannah, att lagens skadebegrepp får minst lika stor omfattning som det skadebegrepp, med vilket Price-Anderson Act laborerar och till vilket följaktligen nämnda »indemnification agreement» hänförs. Lagens regler om strikt ansvar och om kanalisation av ansvarigheten bör m. a. o. göras tillämpliga beträffande alla de slags skador, för vilkas ersättande de 500 miljonerna dollar i och för sig står till förfogande. Atomansvarighetslagens atomskadebegrepp är emellertid icke obetydligt snävare än motsvarande skadebegrepp i Price-Anderson Act, vilket indirekt kommer till uttryck i definitionen av »public liability» och i sak kan formuleras såsom »damage arising out of or resulting from a nuclear incident». Det har därför ansetts lämpligt att i den särskilda lagen, efter mönster av den amerikanska lagen, upptaga en definition av begreppet »atomolycka», vilken till sitt sakliga innehåll överensstämmer med motsvarande definition i den amerikanska lagen, samt att i övrigt genomgående ersätta atomansvarighetslagens atomskadebegrepp med begreppet »skada i följd av atomolycka» (jfr i denna del atomskadeutredningens förslag till ny atomansvarighetslag 1 § första stycket, där en motsvarande teknik kommit till användning då det gällt att definiera skadebegreppet).

Enligt atomansvarighetslagen är *anläggningsinnehavarens ansvarighet begränsad* till 25 miljoner kronor för varje »händelse». Då det gäller skador orsakade av Savannah kommer ju emellertid de facto minst 500 miljoner dollar eller i runt tal 2 500 miljoner kronor att stå till förfogande vid varje olycka. Ansvarighetsbeloppet bör enligt promemorian därför höjas till motsvarande belopp. Det har emellertid med tanke på ett eventuellt framtida behov att kunna tillämpa lagstiftningen med avseende å andra atomfartyg icke ansetts lämpligt att direkt i lagtexten fixera ansvarighetsbeloppet till denna exceptionellt höga summa. I stället har enligt förslaget Kungl. Maj:ts tillagts befogenhet att upp till ett maximalt belopp av 2 500 miljoner kronor fastställa ansvarighetsbeloppet för varje särskilt fartyg, beträffande vilket

lagen enligt Kungl. Maj:ts förordnande skall äga tillämpning (jfr 5 § första stycket).

Det har i detta sammanhang, med hänsyn till det höga ansvarighetsbeloppet, icke ansetts erforderligt eller ens lämpligt att bibehålla atomansvarighetslagens bestämmelse i 6 § andra stycket om begränsning av ersättningen vid personskada till visst belopp (200 000 kronor) för varje dödad eller skadad person. Ett uttryckligt stadgande härom har upptagits i 5 § andra stycket i förslaget.

Den särskilda begränsningsregel för atomfartyg, som på detta sätt lagfästes, kommer obestriddligen i konflikt med sjölagens regler om redareansvarets begränsning. Sistnämnda regler är generellt tillämpliga beträffande alla fartyg och gäller således även till förmån för redare av fartyg hemmahörande i stater, som i likhet med Förenta Staterna icke anslutit sig till 1924 års Brysselkonvention angående redareansvarets begränsning. Det kan i och för sig inge vissa betänkligheter att genom en speciallagstiftning av rent provisorisk och tillfällig karaktär göra ingrepp i och partiellt åsidosätta ett regelkomplex av så central betydelse som sjölagens begränsningsregler. Denna konsekvens torde emellertid vara oundviklig, om man över huvud taget skall få en tillfredsställande lösning av ansvarighetsfrågorna. Det är ju också fråga om ett ingrepp av utomordentligt begränsad räckvidd. I sak skulle i fråga om Savannah samma resultat uppnås, om någon begränsningsregel ej infördes, eftersom Förenta Staterna genom det tilltänkta avtalet kommer att förbinda sig att ej påkalla tillämpning av sjölagens begränsningsregler. Denna väg torde emellertid icke vara framkomlig; på amerikansk sida synes man nämligen av principiella skäl icke kunna acceptera ett obegränsat ansvar, trots att den önskade begränsningen till 500 miljoner dollar i praktiken ändock skulle kunna upprätthållas genom att man från amerikansk sida i praktiken omöjliggjorde verkställighet av svenska domar till högre sammanlagt belopp än de 500 miljoner dollar som avses med »indemnification agreement».

*Kanalisationsprincipen* har i atomansvarighetslagen kommit till uttryck i stadgandet i 9 § första stycket. Med hänsyn till de förpliktelser att tillåta skadeståndsanspråk även mot andra än atomanläggningens innehavare, som må kunna härflyta ur vissa av Sverige tillträdna internationella fördrag på transportväsendets område — bl. a. vissa sjörättsliga konventioner — var det emellertid nödvändigt att göra härav betingade undantag från kanalisationsprincipen. I och för sig hade det varit tillfyllest att göra undantag endast med avseende å sådana mot tredje man riktade ersättningsanspråk som — direkt eller indirekt — grundar sig på dylika internationella fördrag. Man ansåg det emellertid från lagtekniska synpunkter enklare att göra ett generellt undantag beträffande alla skador, som uppkommer under transport av atommaterial eller eljest i följd av begagnande av transportmedel. Det var så mycket mindre anledning att snävt avgränsa undantagsregelns tillämpningsområde, som man *dels* kunde räkna med att då det gällde landbaserade anläggningar skadeverkningarna i följd av sådana transportolyckor

som kunde komma att falla in under undantagsbestämmelsen regelmässigt måste bli av begränsad omfattning och icke skulle komma att gälla några högre belopp, dels samtidigt i lagen införde en regel om rätt för tredje man, som i följd av undantagsregeln kunde nödgas utge ersättning för atomskada, att återkräva ersättningen av den ansvarige anläggningsinnehavaren (9 § andra stycket).

Då det gäller den nu aktuella lagstiftningen beträffande atomfartyg är läget ett annat. Därest undantagsbestämmelsen i 9 § första stycket atomansvarighetslagen bibehålles oförändrad i den särskilda lagen, skulle detta i realiteten innebära att kanalisationsregeln helt sättes ur spel. Beträffande varje olycka som ett atomfartyg orsakar gäller ju, att skadeverkningarna uppkommit i följd av begagnande av transportmedel. Undantagsregeln skulle m. a. o. i själva verket bli huvudregel, och tredje man skulle bli utan det skydd som kanalisationsprincipen avser att ge. Tredje man skulle visserligen vara skyddad mot risken att drabbas av ett *slutligt* ansvar för skada i följd av en atomolycka; här kommer regressregeln i 9 § andra stycket atomansvarighetslagen till hans undsättning. Han löper emellertid icke blott risken, att hans egendom blir utsatt för kvarstads- eller liknande säkerhetsåtgärder; regressbestämmelsen skyddar honom i och för sig icke heller mot exekutiva åtgärder från den skadelidandes sida. En dylik ordning framstår emellertid, med hänsyn till att man här måste räkna med skadeverkningar av betydande omfattning, icke som acceptabel.

Det kan å andra sidan hävdas, att kanalisationsregeln i praktiken icke kan bli av någon betydelse för tredje man, då det gäller Savannah. Ansvarighetsbeloppet kommer att vara täckt av ett »indemnification agreement» för fartyget (ev. även av »financial protection»), och följaktligen kommer även tredje man att hållas helt skadeslös av amerikanska staten. Han löper icke risken att ens behöva förskottera ersättningsbeloppen av egna medel; i praktiken bör han då icke heller behöva befara, att hans tillgångar tas i anspråk för exekutiva åtgärder.

Bortsett från att särskilt redare av konventionella fartyg har ett intresse av att deras egendom icke i onödan blir föremål för säkerhetsåtgärder, har dock i detta sammanhang följande synpunkt särskilt ansetts böra framhållas i departementspromemorian. I händelse av en olycka av större omfattning är det i särskild grad angeläget, att skaderegleringen kan ske snabbt, effektivt och till lägsta möjliga kostnader. Dessa önskemål tillgodoses bäst, om ntredningen i anledning av skadeståndsanspråken sker i ett sammanhang och om handläggningen av skadeståndsmålen koncentreras till endast ett fåtal rättegångar. En dylik tids- och kostnadsbesparande koncentration av skaderegleringen kan endast säkerställas, om det finns garantier för att samtliga ersättningsanspråk kommer att riktas mot en enda person, nämligen den primärt ansvarige innehavaren av vederbörande atomfartyg.

Ytterligare påpekas i promemorian, att man även i förevarande hänseende bör taga hänsyn till möjligheten av att behov framdeles uppkommer att sätta den särskilda lagens bestämmelser i kraft beträffande andra atomfar-

tyg än Savannah. Kanalisationsreglerna bör därför utformas utan hänsyn till det speciella »indemnification-system» som gäller för Savannah.

I enlighet med dessa överväganden har i 6 § av förslaget upptagits kanalisationsbestämmelser, som är mera vittgående än motsvarande regler i 9 § atomansvarighetslagen. Undantag från huvudregeln om ansvarighetens kanalisering till atomfartygsinnehavaren har sålunda gjorts endast för det fall, att ett mot tredje man riktat ersättningsanspråk grundar sig på ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag. Ett dylikt undantag är oundgängligen nödvändigt med hänsyn till de folkrättsliga förpliktelser, som kan föreligga gentemot skadelidande medborgare i annan stat, vilken i likhet med Sverige anslutit sig till ett dylikt fördrag, att tillämpa fördragets ansvarighetsregler och sålunda medge att ersättningstalan riktas även mot annan person än innehavaren av vederbörande atomfartyg.

Det är som tidigare anmärkts enligt förslaget avsett, att reglerna i 13 § atomansvarighetslagen om *statsansvar* skall äga tillämpning även beträffande atomfartyg. Såvitt gäller bestämmelserna om katastrofansvar i 13 § tredje stycket torde detta med hänsyn till det höga ansvarighetsbelopp som avses skola gälla för Savannah komma att helt sakna praktisk betydelse. Om emellertid trots allt skulle inträffa en olycka av sådan omfattning, att detta ansvarighetsbelopp icke förslår, synes dock naturligt, att staten liksom vid naturkatastrofer eller liknande händelser rycker in och sörjer för att de skadelidandes anspråk på gottgörelse blir tillgodosedda i rimlig omfattning. Enligt departementspromemorian finns i denna del icke någon anledning att avvika från den princip, som redan knäsatts genom atomansvarighetslagen i fråga om olyckor i landbaserade atomanläggningar. Enligt atomskadeutredningens förslag till ny atomansvarighetslag skall staten bära ett dylikt katastrofansvar med avseende å här i riket uppkomna skador, även då innehavare av utländsk atomanläggning är primärt ansvarig för olyckan (jfr 27 § i nämnda förslag).

Vad beträffar statens subsidiära ansvar enligt 13 § första stycket atomansvarighetslagen och statsansvaret för s. k. »sena» skador jämlikt andra stycket i nämnda paragraf framhålles i promemorian, att saken är något mera tveksam. Förslaget har emellertid utarbetats med utgångspunkt från antagandet, att såvitt gäller Savannah hela ansvarighetsbeloppet kommer att vara täckt av ett »indemnification agreement» eller m. a. o. av en amerikansk statsgaranti. Svenska statens subsidiära ansvar enligt 13 § första stycket nämnda lag kommer under denna förutsättning uppenbarligen icke att över huvud aktualiseras. Detsamma torde i själva verket bli fallet även i vad avser statens ansvar för sena skador. Den ansvarighet, som i sistnämnda hänseende åvilar svenska staten jämlikt 13 § andra stycket atomansvarighetslagen, är nämligen av rent civilrättslig karaktär. Det är följaktligen fråga om ett ansvar av sådan art, som i Price-Anderson Act betecknas som »public liability» och som därmed också är täckt av »indemnification agreement». Ett dylikt bereder ju skydd mot »public liability» icke blott för den primärt ansvarige operatören utan även för envar annan,



som lagligen må kunna göras ansvarig för skada i följd av atomolycka (»person indemnified»). Den omständigheten, att operatörens ansvarighet upphört på grund av preskriptionsbestämmelserna i 8 § atomansvarighetslagen (jämförd med 3 § första stycket i förslaget), måste i och för sig vara utan betydelse och kan icke medföra någon inskränkning i det skydd, som svenska staten åtnjuter i kraft av »indemnification agreement». De ersättningar svenska staten kan åläggas att utge på grund av stadgandet i 13 § andra stycket sagda lag kommer alltså att de facto betalas av amerikanska staten. Svenska staten löper m. a. o. icke heller i dessa fall någon ekonomisk risk.

Det kan å andra sidan sägas innebära en viss olägenhet för svenska staten att behöva uppträda såsom svarande inför svensk domstol i mål om ersättning för »sena» skador i följd av en utav Savannah orsakad atomolycka och att över huvud behöva aktivt engagera sig i skaderegleringsförfarandet i anledning av sådan olycka. En sådan ordning är försvarlig, då det gäller inhemska atomanläggningar, men framstår som mera betänklig, då det som här är fråga om anläggningar som ägs och drivs av utländska intressenter. I praktiken torde dock några egentliga problem icke uppkomma. Man lär nämligen kunna utgå från att amerikanska staten med hänsyn till sitt ekonomiska intresse i saken kommer att hysa en positiv önskan att få medverka i skaderegleringen även beträffande de sena skadorna. I departementspromemorian framhålles, att svenska statens ställning såsom svarandepart och gentemot de skadelidande ansvarig för skadorna i realiteten torde komma att bli av rent formell karaktär och icke medföra några som helst praktiska konsekvenser. En annan sak är att den nu förordade ordningen möjligen icke kommer att lämpa sig lika väl, om fråga framdeles uppkommer att tillämpa lagen beträffande något annat (utländskt) atomfartyg, beträffande vilket något »indemnification-system» av amerikansk typ icke gäller. Det synes dock icke vara anledning att i detta sammanhang uteslutande av hänsyn till en dylik hypotetisk möjlighet avstå från att välja den i den aktuella situationen smidigaste och från lagtekniska synpunkter enklaste lösningen.

Från rätts- och lagtekniska synpunkter erbjuder sig i och för sig åtminstone ett alternativ för en lösning av förevarande problem — en lösning som för övrigt också skulle omedelbart tillgodose intresset av att kunna göra lagen tillämplig beträffande andra atomfartyg. Man kunde sålunda tänka sig, att man i den särskilda lagen dels uttryckligen förklarade, att reglerna i 13 § andra stycket atomansvarighetslagen om statsansvar för sena skador ej skall gälla beträffande atomfartyg, och dels samtidigt införde en bestämmelse om att atomfartygsinnehavarens ansvarighet skall upphöra först trettio år efter olyckan och icke såsom nu i 8 § atomansvarighetslagen stadgas tio år efter olyckan. Enligt departementspromemorian inger det emellertid betänkligheter att genom en provisorisk speciallagstiftning på ett isolerat område införa en från de allmänna reglerna om fordringspreskription så markant avvikande bestämmelse.

Om emellertid den tidigare angivna förutsättningen brister, d. v. s. om ansvarigheten för Savannah icke kommer att helt täckas av den amerikanska statsgarantin utan till viss del i stället kommer att vara täckt av försäkring eller annan privat garanti, kommer frågan i viss mån i ett annat läge. Visserligen skall enligt Price-Anderson Act sådan »financial protection» gälla mot all »public liability» eller m. a. o. gälla till förmån för envar, som kan lagligen göras ansvarig för skada i följd av atomolycka. En eventuell försäkring eller annan garanti kommer sålunda att omfatta och gälla även mot svenska statens ansvarighet för sena skador enligt 13 § andra stycket atomansvarighetslagen. Här måste man emellertid på ett sätt som icke är aktuellt, då ansvarigheten är täckt av ett »indemnification agreement», beakta möjligheten av att försäkringsgivaren (garanten) är insolvent eller att av annat skäl ersättning ej kan utgå ur försäkringen eller garantin. Såväl det subsidiära ansvaret för staten enligt 13 § första stycket som statsansvaret för sena skador kan i dylikt fall bli en ekonomisk realitet. Detta är emellertid knappast en godtagbar ordning. Då det som här gäller en utländsk anläggning, synes det icke finnas skäl, att svenska staten skall stå risken för utländska försäkringsgivares och andra garanters insolvens. Denna fråga synes emellertid icke böra lösas genom intern svensk lagstiftning utan inom ramen för det tilltänkta bilaterala avtalet mellan Förenta Staternas och Sveriges regeringar. Man bör sålunda utgå från att det från svensk sida uppställles såsom villkor för att Savannah över huvud skall beredas tillträde till svenska farvatten, *antingen* att ansvarigheten för envar — inklusive staten — som enligt svensk lag kan göras ansvarig för skada i följd av en utav fartyget orsakad olycka skall i sin helhet vara täckt av ett »indemnification agreement» i enlighet med bestämmelserna i Price-Anderson Act, *eller ock* att amerikanska staten ikläder sig ett subsidiärt ansvar även för den del av ansvarighetsbeloppet som täcks av »financial protection» eller m. a. o. att amerikanska staten står risken för att försäkringsgivaren (garanten) är insolvent eller att eljest ersättning visar sig ej kunna utgå ur försäkringen (garantin). Det finns anledning förmoda, att svårigheter icke skall yppa sig att nå en överenskommelse med amerikanska regeringen enligt något av dessa alternativ.

De hittills icke berörda stadgandena i 1, 4, 7 och 8 §§ i förslaget kommer att behandlas i anslutning till den speciella motiveringen.

#### *Yttrandena*

I fråga om *behovet av en speciallagstiftning* på förevarande område har flertalet remissorgan uttalat att de funnit ett dylikt behov ådagalagt; motsatt uppfattning har icke från något håll kommit till uttryck. *Hovrätten för Västra Sverige* har emellertid — under erinran att lagförslaget närmast föranletts av Savannah's besök — framhållit att det kanske viktigaste motivet för att tillgripa en speciallagstiftning bortfallit i och med att Förenta Staternas regering förklarar sig skola avstå från att påkalla tillämpning av sjölagens regler om begränsning av redareansvaret. Efter hänvisning till vad

i promemorian uttalats därom, att enligt gällande rätt ersättningskyldighet kan åläggas redaren av ett atomfartyg endast enligt den allmänna culpregeln eller reglerna om principalansvar i 8 § sjölagen, anför hovrätten vidare:

Kravet på vållande torde, med den stränga bedömning av aktsamheten som domstolarna kan väntas anlägga, i praktiken icke hindra ansvaret från att bli strikt, eller i varje fall nära nog strikt. Emellertid är det knappast oomtvistligt, att rättsläget för närvarande i själva verket är det i promemorian skisserade. I och för sig vore det icke alldeles otänkbart att en svensk domstol skulle finna en reaktorskada från ett fartyg utgöra ett sådant undantagsfall, i vilket man utdömer strikt ansvar på grund av s. k. farlig verksamhet (jfr SOU 1959: 34 s. 24 f.). Kanske man också skulle anse reaktorskadan utgöra ett förverkligande av en för sjöfartsverksamhet i och för sig helt främmande skaderisk och redan därför vägra att tillämpa begränsningsreglerna. Tendenser i angivna riktning kan avläsas i norsk rättspraxis (ND 1921 s. 401 och 1952 s. 320) och även i skandinavisk doktrin har ibland liknande synpunkter gjort sig gällande (se t. ex. Klingenberg i Arkiv for sjørett Bd 2 s. 532 ff. och Beckman, Handbok i sjörätt, 4. uppl. Helsingfors 1961, s. 41).

Hovrätten finner likväl, att redan osäkerheten om innehållet i gällande rätt kan vara ett tillräckligt skäl för att ingripa med en speciallagstiftning, samt uttalar att hovrätten, ehuru från principiell synpunkt åtskilliga invändningar kan anföras mot en lagstiftning av så speciellt slag, att den tar sikte på i stort sett ett enda konkret tillfälle, mot bakgrunden av det sagda icke i detta fall har någon erinran mot att man tillgriper en speciallagstiftning av föreslagen karaktär.

*Sjöassuradörernas förening* har i sitt yttrande erinrat om att vissa uppgifter från Storbritannien tyder på att man där umgås med planer på att införliva atomdrivna försöksfartyg med den brittiska handelsflottan och att projekteringsarbetet för ett franskt atomdrivet havsforskningsfartyg är långt framskridet; det är därför enligt föreningens mening icke uteslutet, att jämväl andra fartyg än Savannah kan skapa behov av lagstiftning av nu ifrågasatt art.

Beträffande *förslagets principiella uppläggning* såsom en till atomansvarighetslagen knuten fullmaktslag har bland remissinstanserna i stort sett rätt enighet om att i nuvarande läge den föreslagna lagstiftningsmetoden är lämplig. *Hovrätten för Västra Sverige* har dock påpekat att denna metod medfört, att avfattningen av några paragrafer blivit svårtydbara. I anslutning härtill anför hovrätten:

I synnerhet erbjuder 6 och 8 §§ betydande vanskligheter med sina hänvisningar både inom lagförslaget och till atomansvarighetslagen. Den i nämnda lagrum begagnade juridiska konstruktionen, att vederbörande anspråk skall grunda sig direkt på ett av Sverige ratificerat internationellt fördrag, bidrar icke till att göra stadgandena mera förståeliga. Vidare kan ifrågasättas, om hänvisningen i 3 § såvitt avser 6 § atomansvarighetslagen har någon uppgift att fylla. Även om man på en lagstiftningsprodukt av här ifrågasatt slag icke nödvändigtvis behöver ställa lika höga krav på överskådlighet och lättillgänglighet, som när det gäller en lag med mycket stora medborgargrupper såsom adressater och en betydande frekvens i tillämpningen,

synes det dock hovrätten önskvärt att ernå större tydlighet. Hovrätten vill förorda, att man undersöker möjligheten att — för undvikande av hänvisningar till atomansvarighetslagen — direkt införliva tillämpliga delar av sistnämnda lag med lagförslaget om atomfartyg.

Delvis liknande synpunkter har framförts av *Göteborgs rådhusrätt, dispasschören i Göteborg* och av *sjölagskommittén*, som härutinnan anfört bl. a.:

Huvudstadgandet i lagförslaget, 3 § första stycket, innebär att med vissa undantag atomansvarighetslagens regler i 4—15 §§ skall äga motsvarande tillämpning beträffande atomfartyg. Av särbestämmelserna i lagförslaget följer emellertid, förutom vissa modifikationer vid tillämpningen av sagda regler, att atomansvarighetslagens bestämmelser i 6 § angående ansvarighetsbegränsning helt sätts ur spel beträffande atomfartyg. Samma är förhållandet med 9 § första stycket nämnda lag. Det förefaller som om lagförslaget skulle vinna i tydlighet, om i varje fall de grundläggande reglerna om ansvarighet och ansvarighetsgrunder samt ansvarsbegränsning utformades såsom självständiga och uttömmande stadganden i lagförslaget. Efter förslagens 2 § skulle således kunna införas motsvarighet till dels atomansvarighetslagens 4 § (med modifikation enligt lagförslagens 3 § andra stycket) dels lagens 5 §. Härfter kunde upptagas lagförslagens begränsningsstadgande i 5 § första stycket ävensom en hänvisning till atomansvarighetslagen, såsom i lagförslagens 3 § första stycket, men inskränkt till att omfatta lagens 7 och följande §§.

Lämpligheten av att — för ernående av en anpassning till de i den interna amerikanska lagstiftningen gällande bestämmelserna för Savannah — i den föreslagna lagen upptaga särbestämmelser beträffande främst tillämpningsområdet, ansvarighetsbeloppets storlek och kanalisationsprincipens tillämpning, vilka innebär vissa avvikelser från motsvarande bestämmelser i atomansvarighetslagen, har icke från något håll ifrågasatts. *Hovrätten för Västra Sverige* har emellertid framhållit, att den i promemorian angivna dubbla målsättningen, att å ena sidan anpassa lagens bestämmelser till de särskilda förhållanden, som gäller beträffande Savannah, och å andra sidan ge lagen sådan utformning, att den i en framtid skall vid behov kunna tillämpas även på annat atomfartyg, medfört oklarheter och inkonsekvenser på vissa punkter i motivuttalandena i promemorian; hovrätten har likväl icke på denna grund gjort någon erinran mot lagtextens utformning. *Aktiebolaget Atomenergi* har uttalat, att det allmänt sett varit önskvärt att få en lagstiftning om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift, som gjorts mera generell, men finner på skäl som anförts i promemorian, att den aktuella lagstiftningen bör få en in-casu-karaktär, desto mer som några ytterligare besök av atomdrivna fartyg i Sverige inte kan förutses den närmaste tiden. Bolaget förutsätter, att en kommande definitiv lagstiftning beträffande ansvar i följd av atomfartygs drift kommer att närmare anknyta till eljest gällande bestämmelser om atomansvarighet. *Näringslivets trafikdelegation* påpekar, att förslaget genom anpassningen till den amerikanska lagstiftningen kommit att i vissa delar avvika från innehålllet i 1962 års atomfartygskonvention, samt anför att, även om denna avvikelser inget vissa betänkligheter, delegationen likväl icke vill i detta

speciella fall motsätta sig att den nu aktuella provisoriska lagstiftningen anpassas efter motsvarande regler i Förenta Staterna, eftersom lagförslaget närmast syftar till att reglera ansvarighets- och ersättningsfrågorna i samband med att det amerikanska handelsfartyget Savannah eventuellt medgives tillträde till svenska farvatten och hamnar.

Det har bland remissorganen rått full enighet om att på sätt i promemorian föreslagits den ifrågasatta lagstiftningen bör erhålla provisorisk karaktär och begränsad giltighetstid.

*Svenska hamnförbundet* har i sitt yttrande ifrågasatt huruvida icke, för det fall att skada uppkommer från atomfartyg i utländsk innehavares besittning, svenska staten lämpligen bör förskotta skadestånd till följd av atomolycka, samt anför härutinnan vidare:

En process mot utländsk innehavare torde, även om innehavarens möjlighet att fullgöra skadeståndsskyldigheten är obestridd, bli av synnerligen komplicerad och långvarig beskaffenhet. En förskottsersättning från svenska staten efter preliminär uppskattning av domstol skulle helt visst för eventuella skadelidande, icke minst för kommunerna, erbjuda ett trygghetsmoment med hänsyn dels till att därigenom resurser omedelbart skulle stå till förfogande för begränsning och undanröjande av skadeverkningarna, dels till den enligt 6 § lagen den 3 juni 1960 om skyddsåtgärder vid olyckor i atomanläggningar kommunmedlem åvilande skyldigheten att på begäran av länsstyrelse lämna erforderligt bistånd för skyddsåtgärder enligt lagen.

*Sjöfartsstyrelsen* har riktat uppmärksamheten på att antalet atomfartyg i världen redan nu är betydande och kan antagas snabbt öka samt att på grund härav risken för skador till följd av atomolycka å sådant fartyg blir allt större. I anslutning härtill anför styrelsen vidare:

Med den geografiska räckvidd en sådan olycka kan tänkas få, synes det icke kunna uteslutas att även svenska fartyg liksom personer i Sverige skulle kunna drabbas av skada även om olyckan icke inträffar då atomfartyg med vederbörligt tillstånd uppehåller sig på svenskt territorialvatten. Särskilt om en atomolycka å fartyg skulle inträffa i omedelbar närhet av den svenska territorialvattengränsen, t. ex. i Öresund, synes sådana risker vara påtagliga. Mot bakgrunden härav synes det sjöfartsstyrelsen, såsom styrelsen tidigare framhållit i andra sammanhang, vara uppenbart otillfredsställande att skadelidande i Sverige och å svenska fartyg i sådant fall helt är hänvisade till de vanliga skadestandsreglerna med sjölagens begränsningsrättigheter. Även om det står fullt klart för sjöfartsstyrelsen att det möter avsevärda svårigheter att få till stånd en lagstiftning som ger ett tillfredsställande skydd för skadelidande i en sådan situation, kan styrelsen likväl icke underlåta att ånyo framhålla vikten av att åtminstone provisoriskt införas regler, som till skydd för såväl sjöfarande som personer i land fastslår en vidare skadeståndsrätt vid atomolycka i fartyg än som gäller vid annan sjöolycka. Ehuru den föreslagna provisoriska fullmaktslagen utformats med sikte närmast på Savannah-fallet, förefaller det styrelsen som om lagförslaget i det väsentliga skulle kunna godtagas jämväl ur den förutnämnda bredare aspekten.

Sjöfartsstyrelsen har vidare under hänvisning till det nära samarbete på sjöfartens område som sedan länge upprätthållits de nordiska länderna emellan förordnat, att även i nu förevarande avseende erforderlig nordisk

samordning kommer till stånd. Svenska sjöfolksförbundet har givit uttryck åt liknande synpunkter och har betonat önskvärdheten av att det föreliggande förslaget i angivna syfte förelägges Nordiska rådet.

#### *Departementschefen*

Ett eventuellt besök i svenska farvatten och hamnar av det amerikanska atomdrivna handelsfartyget Savannah aktualiserar frågan om behovet av en specialreglering av ansvarighetsfrågorna i händelse fartyget under eller i anslutning till besöket ger upphov till en olyckshändelse med atomskador som följd. Den provisoriska atomansvarighetslagen gäller endast beträffande landbaserade atomanläggningar, och om någon specialreglering beträffande atomdrivna fartyg icke kom till stånd skulle följaktligen ansvarsfrågorna komma att regleras av allmänna och sjörättsliga skadeståndsregler. Då man emellertid här har att göra med skadeverkningar av mycket speciell art och även måste taga möjligheten av olyckshändelser av ren katastrofkaraktär i betraktande, är en dylik ordning icke tillfredsställande. Framför allt bör det genom en uttrycklig lagregel slås fast, att redaren av ett atomfartyg i likhet med innehavaren av en landbaserad atomanläggning skall på strikt grund svara för atomskada. Det är visserligen tänkbart, att domstolarna under hänvisning till atomenergiverksamhetens i viss mening »farliga» karaktär skulle även utan stöd av lag ålägga redaren strikt ansvar — i vart fall skulle aktsamhetskravet sannolikt komma att sättas så högt, att man i praktiken skulle komma det strikta ansvaret mycket nära — men redan den ovisshet som råder rörande rättsläget och som skulle kunna ge upphov till långvariga och kostnadskrävande rättegångar synes motivera, att man tillgriper en speciallagstiftning, som undanröjer oklarheterna och som erbjuder de presumtivist skadelidande i händelse av en atomolycka ett i alla hänseenden effektivt ekonomiskt skydd. Även behovet av att genom s. k. kanalisation av skadeståndsansvaret skydda andra personer än atomfartygets redare från risken att få bära ett betungande ansvar för atomskada, som uppkommit i följd av fartygets drift, talar för att en speciallagstiftning kommer till stånd.

En sådan speciallagstiftning bör uppenbarligen så nära som möjligt anpassas till de regler som enligt atomansvarighetslagen gäller beträffande landbaserade atomanläggningar — givetvis under tillbörligt hänsynstagande till att man här har att göra med rörliga reaktoranläggningar och med beaktande av de speciella sjörättsliga förhållandena. I betraktande av det pågående internationella lagstiftningssamarbetet på detta område och då med hänsyn till det ännu ringa antalet atomdrivna fartyg icke kan anses föreliggande behov av en mera permanent lagstiftning, bör den ifrågasatta lagstiftningen erhålla provisorisk karaktär.

Det nu framlagda förslaget till lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift har utformats såsom en till den provisoriska atomansvarighetslagen knuten fullmaktslag. Förslaget innebär, att med vissa i lagen angivna modifieringar i fråga om tillämpningsområdet, ansvarighetsbelop-

pets storlek samt den s. k. kanalisationsprincipens tillämpning atomansvarighetslagens regler skall kunna genom förordnande av Kungl. Maj:t göras tillämpliga även beträffande atomfartyg. Dyligt förordnande förutsättes skola meddelas särskilt för varje fartyg, varvid inom en i lagen angiven ram ansvarighetsbeloppets storlek fastställs av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall. De särbestämmelser som förslaget innehåller har utformats så, att en anpassning möjliggöres till de särskilda förhållanden som enligt den interna lagstiftningen i Förenta Staterna gäller beträffande Savannah, men det har samtidigt varit en strävan att ge lagen sådan utformning att den vid behov skall i en framtid kunna tillämpas även beträffande annat atomfartyg.

Förslagets principiella uppläggning har såsom framgår av den i det föregående lämnade redogörelsen för remissbehandlingen i allt väsentligt godkänts av de hörda instanserna. Tveksamhet har blott från vissa håll kommit till uttryck i frågan, huruvida icke lagtexten skulle vinna i tydlighet och bli mera lättillgänglig, om i viss utsträckning de allmänna hänvisningarna till atomansvarighetslagens materiella bestämmelser ersattes av direkt i lagtexten inarbetade materiella regler av motsvarande innehåll.

Även jag anser det i nuvarande läge lämpligt, att en av det förestående besöket av det amerikanska atomfartyget Savannah föranledd speciallagstiftning på förevarande område utformas såsom en till atomansvarighetslagen knuten fullmaktslag. Härigenom uppnås en i och för sig önskvärd enhetlighet i regelsystemet beträffande landbaserade atomanläggningar och atomreaktorer i fartyg. Det torde vara oundvikligt, att lagen i vissa hänseenden får karaktären av en lex in casu, som tar direkt sikte på de förhållanden som faktiskt råder beträffande Savannah. Man torde därför få godtaga, att bestämmelserna rörande lagens tillämpningsområde och ansvarighetsbeloppets storlek utformas under hänsynstagande till den interna amerikanska lagstiftningen, även om härigenom vissa avvikelser måste göras från såväl den svenska atomansvarighetslagens motsvarande bestämmelser som de regler vilka upptagits i 1962 års under svensk medverkan tillkomna Brysselkonvention rörande skadeståndsansvar för redare av atomdrivna fartyg. Utom såvitt angår ansvarighetsbeloppets storlek rör det sig icke om avvikelser av principiell betydelse. Det bör understrykas, att lagen enligt förslaget får provisorisk karaktär och — såsom även framhålles i promemorian — icke avses prejudicera en framtida generell lagstiftning.

Att på sätt förslaget förutsätter den särskilda lagen för atomfartyg anknyter till den gällande atomansvarighetslagen innebär att hänvisningar till den sistnämnda lagen icke kan undvikas. Det är givet, att lagtexten med en sådan teknik blir mindre överskådlig och lättillgänglig än som i och för sig vore önskvärt, men med hänsyn till lagens tillfälliga och provisoriska karaktär anser jag detta försvarligt. Det synes också önskvärt, att en rent provisorisk lag icke göres alltför utförlig och tynges med en mängd detaljbestämmelser. Utformningen av detaljerade regler på förevarande område bör anstå till dess frågan om att införa en permanent lagstiftning — even-

tuellet byggd på den föreliggande internationella konventionen — blir aktuell. Jag anser mig därför kunna förorda den uppbyggnad av lagen, som föreslagits i departementspromemorian.

Enligt förslaget avses atomansvarighetslagens bestämmelser om statsansvar i princip skola bli tillämpliga även beträffande atomfartyg. Det har härvid förutsatts, att såvitt särskilt gäller Savannah svenska statens civilrättsliga ansvarighet för s. k. sena skador enligt 13 § andra stycket atomansvarighetslagen kommer att omfattas av den amerikanska statsgarantin enligt den amerikanska atomenergilagen. Då det här gäller en av utländska intressenter driven reaktoranläggning, synes det väsentligt att denna förutsättning uppfylles för att den föreslagna ordningen skall kunna godtagas. Det bör därför framhållas, att i det numera föreliggande utkastet till avtal mellan Förenta Staternas och Sveriges regeringar intagits en uttrycklig bestämmelse om att sådan »public liability», som enligt den amerikanska lagstiftningen omfattas av det för Savannah gällande »indemnification agreement», även avser det civilrättsliga ansvar som åvilar svenska staten enligt den nu föreslagna lagstiftningen. Ett motsvarande problem kan givetvis framdeles uppkomma, därest det blir aktuellt att göra lagen tillämplig på annat utländskt atomfartyg än Savannah. Till denna av vissa remissinstanser berörda fråga återkommer jag i den speciella motiveringen vid behandlingen av 2 § i förslaget.

De synpunkter som ligger bakom den av Svenska hamnförbundet väckta tanken att för de fall, då ersättningsskyldighet enligt den föreslagna lagen åvilar utländsk atomfartygsinnehavare, införa bestämmelser om skyldighet för svenska staten att utge förskottsbetalning till de skadelidande synes i och för sig beaktansvärda. Problemet synes emellertid äga en betydligt större räckvidd och kan uppenbarligen få aktualitet även i ett flertal andra sammanhang och på andra verksamhetsområden. Behov i händelse av en katastrofolycka av förskottsbetalningar av detta slag torde f. ö. kunna uppkomma även då den för olyckan ansvarige icke är utlänning utan svensk medborgare eller svensk juridisk person. Det synes sålunda knappast vara anledning att generellt utgå från att skaderegleringen i anledning av en omfattande olycka — det må röra sig om en atomolycka eller en olyckshändelse av konventionell natur — i och för sig behöver bli mera tidsödande då den ansvarige är ett utländskt rättssubjekt; här torde i själva verket helt andra faktorer bli utslagsgivande. Med hänsyn härtill synes det påtalade behovet av förskottsbetalningar kunna göra sig gällande icke blott i fråga om atomolyckor orsakade av utländska atomfartyg utan även då fråga är om olyckor i svenska atomanläggningar. Det har emellertid hittills icke ifrågasatts att i atomansvarighetslagen införa några bestämmelser om skyldighet för staten att träda in med förskottsbetalningar till dem som lidit skada i följd av atomolyckor i landbaserade atomanläggningar. Uppenbarligen kan det icke ifrågakomma att i nu förevarande sammanhang taga upp även detta spörsmål till behandling.



Det av sjöfartsstyrelsen och Svenska sjöfolksförbundet uttalade önskemålet att redan på detta stadium vinna nordisk rättsenhet på förevarande område är i och för sig beaktansvärt men torde av olika skäl svårligen kunna fullt ut tillgodoses. Såsom i promemorian framhållits har det i den nyligen antagna danska »lov om nukleare anlæg» — i vilken uttryckligt undantag från tillämpningsområdet göres för bl. a. atomreaktorer i fartyg — intagits en bestämmelse om att regler om ansvarighet för skada orsakad av atomdrivet fartyg kan utfärdas i administrativ ordning. Enligt vad jag under hand erfarit förbereder man f. n. inom det danska justitsministeriet utfärdandet av en särskild förordning i detta hänseende beträffande Savannah. I avseende å de grundläggande principerna torde denna förordning komma att nära ansluta till det nu framlagda svenska lagförslaget, och i sakligt hänseende torde några skiljaktigheter av betydelse mellan det danska och det svenska ersättningssystemet i praktiken icke komma att föreligga. I Norge är själva utgångsläget såtillvida ett annat, att man där ännu icke har någon speciallagstiftning om ersättning för atomskada, och det samma gäller Finland.

### Specialmotivering

I enlighet med vad nu anförts föreligger förslag till lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift. Beträffande innehållet i förslaget får jag, utöver vad som framgår av den föregående framställningen, anföra följande.

#### 1 §.

Denna paragraf innehåller vissa definitioner samt en regel om viss begränsning av lagens tillämpningsområde.

*Departementspromemorian.* Begreppet *atomfartyg* i det vid promemorian fogade förslaget saknar motsvarighet i atomansvarighetslagen. Definitionen av detta begrepp har i det vid promemorian fogade förslaget utformats på grundval av motsvarande definition (»nuclear ship») i 1962 års Brysselkonvention angående skadeståndsansvar för »operatörer» av atomfartyg.

Definitionen av atomfartyg är så utformad, att därunder faller icke blott fartyg, för vilkas framdrivande atomreaktor utnyttjas, utan även fartyg som för annat ändamål — exempelvis leverans av kraft till anläggningar i land — är utrustat med atomreaktor.

För att ett fartyg skall anses såsom atomfartyg erfordras enligt förslaget, att det »är utrustat» med reaktoranläggning. Reaktorn skall m. a. o. ha på ett mera stadigvarande sätt infogats i fartyget; det kan sålunda icke ifrågakomma att betrakta t. ex. ett fartyg, vilket tillfälligtvis transporterar en reaktoranläggning, såsom atomfartyg.

Atomansvarighetslagen använder uttrycket »innehavare av atomanläggning» utan att begreppet blivit definierat i lagen. Det har enligt vad i promemorian uttalas ansetts lämpligt att i förevarande lag använda ett korres-

ponderande begrepp för att beteckna den som skall bära skadeståndsansvaret enligt lagens bestämmelser. Med hänsyn bl. a. till att ägaren (redaren) av ett atomfartyg icke med nödvändighet behöver vara samma person som den vilken erhållit tillstånd att driva fartygets reaktoranläggning har emellertid ansetts önskvärt att i lagen upptaga en definition av begreppet *innehavare av atomfartyg*. Den föreslagna definitionen har utformats efter mönster av motsvarande definition i förslaget till ny atomansvarighetslag. (Jfr angående denna definition SOU 1962: 14 s. 33 f.) Det har dock enligt promemorian av naturliga skäl icke varit erforderligt eller ens möjligt att göra åtskillnad mellan anläggningar här i riket och utom riket. Även om ett atomfartyg blivit licensierat i en främmande stat — såsom fallet är beträffande Savannah — erfordras tillstånd enligt den svenska atomenergilagen för att fartyget över huvud skall få tillträde till svenska farvatten, och definitionen är sålunda fullt användbar för dylika situationer.

Atomansvarighetslagen innehåller icke någon definition av begreppet *atomolycka* utan använder i stället begreppet »händelse» utan att detta definieras i lagen. I gengäld ges en definition av begreppet »atomskada».

Det har i departementspromemorian framhållits, att den nu ifrågasatta lagens skadebegrepp bör ges ett innehåll, som överensstämmer med motsvarande skadebegrepp i den amerikanska atomenergilagen. Den amerikanska lagstiftningen använder emellertid en teknik av annat slag än den som kommit till användning i den svenska atomansvarighetslagen. Sålunda definieras begreppet »atomolycka» (»nuclear incident»), men däremot förekommer icke begreppet atomskada eller något liknande begrepp; lagen förutsätter begreppet »damage caused by a nuclear incident», ehuru detta icke förekommer i själva lagtexten. Det har med hänsyn till dessa förhållanden ansetts ligga närmast till hands att i den nu förevarande lagen utnyttja den amerikanska tekniken för en definitionsmässig avgränsning av tillämpningsområdet. Samma teknik har för övrigt kommit till användning också i atomskadeutredningens förslag till ny atomansvarighetslag. Som ett ytterligare skäl mot att i förevarande lag över huvud använda uttrycket »atomskada» anföres i promemorian, att man i så fall skulle i svensk lagstiftning få två olika atomskadebegrepp med olika innebörd. Atomansvarighetslagens atomskadebegrepp är nämligen enligt vad i promemorian framhålles alltför snävt för att kunna användas i förevarande sammanhang.

I den amerikanska atomenergilagen definieras »nuclear incident» såsom »any occurrence — — — causing bodily injury, sickness, disease, or death, or loss of or damage to property, or loss of use of property, arising out of or resulting from the radioactive, toxic, explosive, or other hazardous properties of source, special nuclear, or byproduct material». Den i promemorian föreslagna definitionen är utformad efter mönster av ifrågavarande bestämmelse i den amerikanska lagen. Det har dock icke ansetts erforderligt att medtaga uppräknings- eller nämnda bestämmelse av de olika slags skadeverkningar, till vilka händelsen förutsättes ha givit upphov. De olika

typer av skadeverkningar, som anges i den amerikanska definitionen, torde samtliga inrymmas under begreppet »skadeverkningar», och detta begrepp — i förening med uttrycket »skadeorsakande händelse» — har därför i stället kommit till användning i förslaget.

Förutom att begränsningen i atomansvarighetslagens definition av »atomskada» till person- och sakskada saknar motsvarighet i det föreliggande förslaget (liksom i förslaget till ny atomansvarighetslag; jfr härutinnan SOU 1962: 14 s. 36 f) medför den föreslagna definitionen av »atomolycka», att lagens skadebegrepp även i andra hänseenden får en vidsträcktare omfattning än begreppet »atomskada». Skador som orsakas av giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos atombränsle eller atomprodukt omfattas av begreppet »atomskada» enligt atomansvarighetslagen, endast om den händelse (atomolycka) som medfört skadan även givit upphov till skada genom radioaktiv strålning (d. v. s. skada som framkallats av ännenas radioaktiva egenskaper). Enligt det vid promemorian fogade förslaget kommer emellertid dylika förgiftnings- och explosionsskador samt skador, som framkallats av de ifrågavarande ännenas »farliga» egenskaper i största allmänhet, att städse omfattas av lagens ersättningsbestämmelser. Även härutinnan överensstämmer förslaget med den amerikanska lagstiftningen.

Den amerikanska lagens underförstådda eller förutsatta skadebegrepp synes emellertid enligt vad i promemorian påtalas icke omfatta enbart skadeverkningar av det slag, som anges i definitionen av »nuclear incident», d. v. s. skador som orsakats av de farliga egenskaperna hos »source, special nuclear, or byproduct material». I och med att en händelse över huvud orsakar någon skada av denna art blir enligt nämnda definition händelsen som sådan kvalificerad såsom en »nuclear incident». Eftersom den amerikanska lagen definierar »public liability» såsom »legal liability arising out of or resulting from a nuclear incident» och reglerna om »financial protection» och »indemnification agreement» har avseende å all »public liability», måste enligt vad i promemorian uttalas härav slutas, att sistnämnda regler omfattar samtliga skadeverkningar till vilka en »nuclear incident» ger upphov, helt oavsett arten av skadorna. Om en händelse orsakar *dels* skador härrörande från de farliga egenskaperna hos sådana ämnen som nyss sagts — och händelsen följaktligen blir en »nuclear incident» — *dels* skador av rent konventionellt slag, t. ex. brännskador eller krosskador, kommer m. a. o. även sistnämnda skador att omfattas av föreliggande »financial protection» och »indemnification agreement». Men skadeverkningarna måste givetvis ha sitt upphov i en och samma händelse. Ett skadeorsakande händelseförlopp torde under vissa förhållanden få anses bestå av flera från varandra mer eller mindre fristående händelser, och i dylikt fall blir endast den av dessa händelser, vilken direkt orsakat sådana »atomskador» i trängre mening som avses i den amerikanska definitionen av atomolycka, att anse som en »nuclear incident». Om exempelvis ett atomfartyg kolliderar med ett konventionellt fartyg och därvid en läcka i de reaktorn omslutande höl-jena uppstår med påföljd att radioaktivitet utsläppes och personer ombord

på någotdera fartyget tillfogas strålningsskador, är det enligt promemorian i vart fall tveksamt huruvida kollisionen som sådan blir att anse som en »nuclear incident» — med påföljd att bl. a. även de vid själva sammanstötningen uppkomna skadorna på det konventionella fartygets skrov kommer att omfattas av den amerikanska lagens »indemnification»-regler — eller om kollisionen skall anses utgöra en händelse för sig och uppkomsten av det därav förorsakade läckaget i höljena en annan »händelse». Frågan lär endast kunna besvaras under hänsynstagande till omständigheterna i varje särskilt fall och torde få överlämnas åt rättstillämpningen. Kvar står i vart fall, att det avgörande icke är skadans art utan frågan, huruvida den skadeorsakande händelsen över huvud givit upphov till »atomskada» i egentlig mening och sålunda är att kvalificera såsom en »nuclear incident».

Det är mot denna bakgrund, framhålles det i promemorian, som man har att se uttrycket »vars skadeverkningar helt eller delvis orsakats av — — —» i den föreslagna definitionen. Utöver vad redan sagts torde det icke vara möjligt att ge någon ytterligare vägledning för avgränsningen av händelsebegreppet. Principen är dock klar: om en händelse till någon del orsakat skador, som härrör från de farliga egenskaperna hos atombränsle eller atomprodukt i lagens mening, föreligger en atomolycka och lagen blir tillämplig även beträffande övriga av händelsen orsakade skador.

Uttrycken »source material», »special nuclear material» och »byproduct material» i den amerikanska lagens definition av »nuclear incident» motsvaras i förslaget av uttrycken »atombränsle» och »atomprodukt». Dessa begrepp skall enligt uttryckligt stadgande i 1 § andra stycket i förslaget ha samma innebörd som motsvarande begrepp i atomansvarighetslagen. Ehuru vissa skiljaktigheter föreligger i utformningen av den amerikanska lagens definitioner av de nyss angivna begreppen, å ena, samt atomansvarighetslagens definitioner av »atombränsle» och »atomprodukt», å andra sidan, torde enligt vad i promemorian uttalas någon saklig skillnad av betydelse i förevarande sammanhang ej föreligga.

Av lagtekniska skäl har begreppet atomolycka i förslaget tillagts en sådan begränsning, att det endast kommer att avse olyckor som uppkommit i samband med driften av atomfartyg. Atomolycka i lagens mening föreligger sålunda enligt den föreslagna definitionen allenast under förutsättning, att det atombränsle respektive den eller de atomprodukter, vilkas i definitionen angivna farliga egenskaper framkallat skadeverkningarna, vid tiden för händelsen nyttjades eller var avsedda att nyttjas i atomfartygs reaktor-anläggning respektive alstrats i dylik anläggning. Med denna teknik kan begreppet atomolycka i fortsättningen användas i lagtexten utan att i varje särskilt fall den åsyftade begränsningen behöver anges.

I 1 § tredje stycket har upptagits en mot 2 § d) i atomansvarighetslagen svarande bestämmelse, enligt vilken från lagens tillämplighetsområde göres generellt undantag för atomolyckor, vilka inträffar i följd av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, invasion, inbördeskrig eller uppror. Det betonas i promemorian, att undantaget är nödvändigt även här,

enär den amerikanska lagstiftningen innehåller ett motsvarande undantag (i definitionen av »public liability» i section 11 u) och skador i följd av olyckor som här avses följaktligen icke omfattas av »indemnification»-reglerna.

I anslutning till behandlingen av bestämmelserna i 1 § av det vid promemorian fogade förslaget framhålles det, att de i 2 § a) och b) atomansvarighetslagen stadgade undantagen närmast är betingade av att de ämnen som där avses erbjuder blott obetydliga skaderisker och att man därför icke ansett sig ha skäl att ålägga dem som innehar och nyttjar eller förvarar eller låter transportera dylika ämnen det av lagen föreskrivna och med obligatorisk försäkringsplikt förknippade strikta ansvaret. Då emellertid några motsvarande undantagsregler icke finns i den amerikanska atomenergilagen och några sådana hänsyn som nyss sagts följaktligen icke heller gör sig gällande, har det — alldeles bortsett från att ifrågavarande undantag torde sakna varje praktisk betydelse då det gäller atomfartyg — icke ansetts vara anledning att upptaga några motsvarande undantagsbestämmelser i den särskilda lagen.

*Yttrandena.* Svenska sjöfolksförbundet har uttalat önskemål om att i definitionen av begreppet »atomolycka» orden »direkt eller indirekt» inskjutes mellan orden »eller delvis» och »orsakats av».

*Departementschefen.* De definitioner, som upptagits i första och andra styckena av förevarande paragraf i det vid promemorian fogade förslaget, har — i överensstämmelse med de av remissorganen i princip godtagna riktlinjerna för lagens allmänna uppbyggnad — utformats så, att lagens materiella tillämpningsområde anpassats till tillämpningsområdet för de enligt den amerikanska lagstiftningen beträffande Savannah gällande ersättnings-(»indemnification»-)reglerna. I den mån det inom denna ram varit möjligt har definitionerna i övrigt utformats i nära anslutning till motsvarande definitioner i den svenska atomansvarighetslagen. Vissa av definitionerna saknar dock av naturliga skäl helt motsvarighet i sistnämnda lag; detta gäller definitionerna av »atomfartyg» och »innehavare av atomfartyg» samt begreppet »atomolycka», som utformats så att man icke skall behöva använda begreppet »atomskada», vilket i atomansvarighetslagen har ett från den amerikanska lagstiftningens skadebegrepp delvis avvikande innehåll. Begreppen »atombränsle» och »atomprodukt» har däremot kunnat ges identiskt samma innehåll som motsvarande uttryck i atomansvarighetslagen.

Det synes mig icke kunna ifrågakomma att i den förevarande lagen införa ett orsaksbegrepp av annan och vidsträcktare innebörd än det som hittills enligt allmänna grundsatser tillämpats i svensk skadeståndsrätt. Sålunda finns icke anledning att i förevarande sammanhang uppge det inom skadeståndsrätten allmänt upprätthållna kravet på adekvat kausalitet mellan »händelse» och »skada». Att på sätt Svenska sjöfolksförbundet föreslagit i definitionen av »atomolycka» inskjuta orden »direkt eller indirekt» före »orsakats av» skulle emellertid kunna föranleda tvekan i detta hänseende och skulle även i övrigt kunna ge upphov till missförstånd rörande omfattningen av lagens tillämpningsområde.

För egen del har jag i sakligt hänseende icke funnit anledning till erinran mot de föreslagna definitionerna. Jag anser dock, att definitionen av »atomolycka» bör underkastas en mindre redaktionell jämkning i syfte att göra det fullt klart, att en händelse vars skadeverkningar orsakats — helt eller delvis — av de farliga egenskaperna hos atombränsle, som vid tiden för händelsen icke längre nyttjades men dessförinnan nyttjats i ett atomfartygs reaktorinläggning, är att anse som atomolycka i lagens mening.

I 1 § tredje stycket bör i överensstämmelse med det vid promemorian fogade förslaget upptagas ett mot 2 § d) atomansvarighetslagen svarande stadgande om undantag från lagens tillämpningsområde för atomolycka, som är en följd av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, invasion, inbördeskrig eller uppror.

## 2 §.

Stadgandet i denna paragraf ger lagen karaktären av fullmaktslag.

*Departementspromemorian.* Ehuru i lagtexten talas om »visst atomfartyg», skall det enligt promemorian givetvis stå Kungl. Maj:t fritt att på en gång meddela förordnanden enligt paragrafen för flera atomfartyg. Förordnandet måste dock, framhållas det, avse vissa bestämda och i förordnandet individualiserade fartyg.

Utan särskilt stadgande torde det enligt promemorian stå klart, att förordnande kan meddelas för viss tid eller tills vidare. Men självfallet kan ett förordnande aldrig avse tid, som infaller efter det lagen upphört att gälla. — Det påpekas i promemorian, att Kungl. Maj:t uppenbarligen när som helst kan upphäva ett givet förordnande, även om den från början angivna giltighetstiden ännu inte gått till ända.

*Yttrandena. Sjölagskommittén* har i anslutning till förevarande paragraf uttalat, att det enligt kommitténs mening icke bör tillåtas ett utländskt atomfartyg att befara svenskt vatten utan att — utöver fartygsinnehavarens försäkringsgaranti — den stat i vilken fartyget hör hemma svarar för infriandet av de ersättningsanspråk mot fartygsinnehavaren, som kan komma att aktualiseras med anledning av ett sådant besök. Det bör enligt kommitténs mening övervägas, om ej såsom uttrycklig förutsättning för Kungl. Maj:ts förordnande om tillämpning av lagstiftningen bör i förevarande paragraf anges, att förordnandet skall ske i anslutning till överenskommelse av nu åsyftat innehåll med den främmande stat där atomfartyget hör hemma.

I anslutning till uttalandet i promemorian, att Kungl. Maj:t uppenbarligen när som helst kan upphäva ett givet förordnande att lagen skall gälla för visst fartyg, har *Aktiebolaget Atomenergi* anfört:

Bolaget vill i detta sammanhang erinra om att det i promemorian framhålls såsom åtminstone teoretiskt möjligt att lagen i en framtid göres tillämplig på privatägda fartyg. Med anledning härav vill bolaget understryka att ett dylikt förordnande inte utan tvingande skäl bör återkallas. En reaktorinnehavare gör vid anskaffandet av en reaktor ekonomiska bedömningar, varvid han givetvis utgår från att reaktorn skall kunna få användas under

avsedd tid. Med hänsyn till de betydande ekonomiska intressena i ett ärendet av detta slag bör han kunna räkna med att de tillstånd och förordnanden som är anknutna till reaktorn icke återkallas såvida icke förutsättningarna väsentligt ändrats.

*Departementschefen.* Såsom redan i det föregående anförts biträder jag i likhet med remissorganen uppfattningen, att den ifrågasatta lagstiftningen bör utformas såsom en fullmaktslag. Det bör m. a. o. överlämnas åt Kungl. Maj:t att beträffande varje särskilt atomfartyg meddela förordnanden om att lagens bestämmelser skall äga tillämpning. Förevarande stadganden ger uttryck åt denna princip, och jag har i den delen icke funnit anledning till erinran mot paragrafens utformning i det vid promemorian fogade förslaget.

Då svenska staten enligt förslaget förutsättes skola ikläda sig ett visst både primärt och subsidiärt civilrättsligt garantiansvar för skador i följd av atomolycka orsakad av atomfartyg, bör fartyg hemmahörande i främmande stat icke tillåtas besöka Sverige, med mindre det föreligger betryggande garantier för att svenska staten icke slutligen kommer att nödgas bära de ekonomiska konsekvenserna av detta ansvar; ansvaret bör ytterst bäras av den stat där fartyget hör hemma. Skulle ett främmande atomfartyg utan tillstånd komma att passera genom eller eljest uppehålla sig på eller i omedelbar närhet av svenskt territorialvatten, kan det dock bli nödvändigt att göra lagen tillämplig på dylikt fartyg, även om några sådana garantier icke föreligger.

Garantier som här avses kan exempelvis åvägbringas genom ett bilateralt avtal mellan Sverige och den främmande staten — med generell giltighet eller gällande allenast för visst fartyg. Men det är fullt tänkbart, att den ifrågavarande statens nationella lagstiftning i och för sig erbjuder tillfredsställande garantier i detta hänseende; så torde i själva verket åtminstone f. n. vara fallet beträffande Savannah. I dylikt fall är från nu förevarande synpunkt ingåendet av ett särskilt avtal med den främmande staten uppenbarligen icke påkallat. Med hänsyn härtill och under hänvisning till vad nyss anförts finner jag icke lämpligt att på sätt sjölagskommittén föreslagit upptaga en uttrycklig bestämmelse om att förordnande enligt denna paragraf må ske endast i anslutning till en överenskommelse med den främmande staten i nu berörda hänseende.

Om Kungl. Maj:t genom den föreslagna lagen erhåller fullmakt att i administrativ ordning sätta lagens bestämmelser i kraft i enskilda fall, lär härav följa, att ett en gång givet förordnande också kan återkallas i enahanda ordning. Men givet är — såsom Aktiebolaget Atomenergi i sitt yttrande framhållit — att denna möjlighet icke bör av Kungl. Maj:t utnyttjas, med mindre omständigheterna väsentligt ändrats och gör ett återkallande av förordnandet oundgängligen nödvändigt. Så kan emellertid bli förhållandet om ett med en främmande stat slutet avtal rörande visst i den staten hemmahörande atomfartyg — innefattande exempelvis bestämmelser om att den främmande staten skall överta svenska statens supplerande ansvarighet för

s. k. sena skador — skulle till följd av uppsägning från någondera sidan upphöra att gälla före utgången av den tid, för vilken förordnande enligt denna paragraf ursprungligen meddelats. Huruvida i en dylik situation förordnandet bör återkallas, måste å andra sidan bli beroende av omständigheterna i det särskilda fallet; så länge det rent faktiskt föreligger risk för att fartyget skall ge upphov till atomolycka, som kan medföra skador i Sverige, bör den särskilda lagens bestämmelser uppenbarligen fortfarande att gälla. Det synes också självklart, att förordnandet icke bör återkallas så länge ett för fartyget enligt atomenergilagen utfärdat tillstånd gäller.

### 3 §.

Denna paragraf innehåller lagens huvudstadgande, enligt vilket 4—15 §§ atomansvarighetslagen i princip skall äga tillämpning jämväl beträffande atomfartyg.

*Departementspromemorian.* Innebörden av lagens huvudregel i 3 § första stycket anges i promemorian kort uttryckt vara, att vid tillämpningen av förevarande lag atomansvarighetslagen skall läsas som om dels på samtliga de ställen i lagen (4—15 §§), där uttrycken »atomanläggning» och »innehavare av atomanläggning» (»anläggningsinnehavare») förekommer, i stället stod »atomfartyg» respektive »innehavare av atomfartyg» (»atomfartygsinnehavare»), dels på de ställen, där uttrycket »atomskada» förekommer, i stället stod »skada i följd av atomolycka».

Ifrågavarande stadgande innebär enligt promemorian till en början, att ansvarsreglerna i 4 § *atomansvarighetslagen* blir tillämpliga beträffande atomfartyg. Innehavaren av dylikt fartyg blir sålunda enligt första stycket i sagda paragraf ansvarig för olyckor, som inträffar under det de skadeorsakande ämnena — atombränsle eller atomprodukt — befinner sig ombord på fartyget. Även olyckor, som orsakas av fartygets förråd av atombränsle eller av atomprodukter, som härrör från fartygets reaktoranläggning och förvaras utanför själva anläggningen men ombord på fartyget i en behållare eller på annat liknande sätt, kommer enligt förslaget att omfattas av ansvarsreglerna i 4 § första stycket atomansvarighetslagen.

Det skulle enligt promemorian möjligen kunna göras gällande, att atombränsle eller atomprodukt som befinner sig ombord på fartyg alltid är »under transport». Såvitt gäller olyckor orsakade av ett atomfartygs atombränsle eller -produkter, vilka vid olyckstillfället befann sig på fartyget, skulle sålunda vid tillämpningen av nu förevarande lag en konflikt kunna uppkomma mellan stadgandena i 4 § första respektive andra styckena atomansvarighetslagen. Det är emellertid givetvis avsikten, att så snart ämnena kommit ombord på fartyget respektive innan de ännu lämnat detta ansvarigheten skall exklusivt åvila atomfartygsinnehavaren. I avsikt att undanröja varje oklarhet på denna punkt har i 3 § andra stycket av det vid promemorian fogade förslaget upptagits ett stadgande av innebörd, att då atombränsle eller atomprodukt för atomfartygsinnehavares egen räkning finns



ombord på atomfartyget ämnena vid tillämpning av bestämmelserna i 4 § atomansvarighetslagen icke skall anses vara under transport.

Enligt promemorian torde också genom sistnämnda bestämmelse en lösning ha åvägabragts av de konflikter, som kan uppkomma mellan å ena sidan reglerna i 4 § atomansvarighetslagen rörande ansvarighet för innehavare av landbaserade atomanläggningar med avseende å atomskada uppkommen under transport av atombränsle eller atomprodukt till eller från en dylik anläggning samt å andra sidan den nu förevarande lagens regler om atomfartygsinnehavares ansvarighet för olyckor orsakade av dylika ämnen, vilka befinner sig ombord på atomfartyget. Därest t. ex. under Savannah's besök i Sverige atombränsle levereras och transporteras från en svensk atomanläggning till fartyget, skall enligt 4 § andra stycket atomansvarighetslagen den avsändande anläggningens innehavare svara för skador under transporten. Så snart ämnena kommit ombord på atomfartyget, kommer emellertid enligt de föreslagna ansvarighetsreglerna atomfartygets innehavare att bli ansvarig. Stadgandet i 3 § andra stycket i förslaget torde nämligen göra det fullt klart, att i dylikt fall avsändarens transportansvar upphör i och med att ämnena kommer ombord på fartyget.

Stadgandet i 4 § tredje stycket atomansvarighetslagen innebär i förevarande sammanhang, att en atomfartygsinnehavare svarar även för skador, som orsakas av fartygets atombränsle eller -produkter, då ämnena utan att vara under transport dock befinner sig utanför fartyget, under förutsättning att atomfartygsinnehavaren vid tiden för olyckan eller dessförinnan haft ämnena i sin besittning och att de icke under tiden från det hans besittning upphörde och intill dess olyckan inträffade övergått i annan atomfartygs- eller atomanläggningsinnehavares besittning. Bestämmelsen kan få betydelse exempelvis med avseende å olyckor, som orsakas av en från fartyget härrörande behållare med atomprodukter, vilken lämpats överbord eller på annat sätt kommit ur atomfartygsinnehavarens besittning.

Stadgandet i 5 § första stycket atomansvarighetslagen om strikt ansvar för atomskada blir i kraft av 3 § första stycket i det vid promemorian följande förslaget omedelbart tillämpligt beträffande atomfartygsinnehavares ansvarighet för skada i följd av atomolycka.

Beträffande stadgandet i 5 § andra stycket atomansvarighetslagen hänvisas i promemorian till vad som anföres beträffande detta stadgande i atomskadeutredningens betänkande del I (SOU 1959: 34 s. 45; jfr prop. 1960: 140 s. 37 f). Det anmärkes i detta sammanhang, att den föreslagna lagen i motsats till atomansvarighetslagen icke begränsats till att gälla person- och sakskada. I vilken utsträckning ersättning för s. k. allmän förmögenhetsskada — som ej är att anse som följdskada i förhållande till person- eller sakskada — skall utgå enligt förevarande lag blir emellertid jämlikt 5 § andra stycket atomansvarighetslagen att bedöma enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Dylik ersättning torde i enlighet härmed komma att utgå endast i undantagsfall (jfr SOU 1962: 14 s. 36 f).

Stadgandena i 6 § atomansvarighetslagen angående ansvarighetsbegräns-

ning skall enligt det vid promemorian fogade förslaget ej äga tillämpning beträffande atomfartyg. Detta framgår av 3 § första stycket jämfört med 5 § i förslaget. I dessa hänseenden skall i stället bestämmelserna i sistnämnda lagrum gälla.

Reglerna i 7 § *atomansvarighetslagen* om proportionell nedsättning av ersättningsarna i händelse av en katastrofolycka av sådan omfattning, att ansvarighetsbeloppet icke förslår till full gottgörelse åt samtliga skadelidande, blir jämlikt 3 § första stycket i förslaget i princip tillämpliga även i fråga om olyckor orsakade av atomfartyg. Det betonas emellertid i promemorian, att dessa regler, åtminstone såvitt gäller Savannah, icke torde få någon praktisk betydelse med hänsyn till det höga ansvarighetsbeloppet.

Det torde ge sig självt, att hänvisningen i 7 § första stycket *atomansvarighetslagen* till 6 § första stycket samma lag vid tillämpning av nu förevarande lag i stället skall avse stadgandet i 5 § första stycket däri. Något uttryckligt stadgande härom har ej ansetts erforderligt.

Preskriptionsbestämmelserna i 8 § *atomansvarighetslagen* blir enligt förslaget utan inskränkningar eller modifikationer direkt tillämpliga beträffande atomfartyg. I denna del hänvisas därför i promemorian till vad som anförts beträffande preskriptionsfrågorna under förarbetena till *atomansvarighetslagen* (jfr SOU 1959: 34 s. 34 ff och 48 f, prop. 1960: 140 s. 43 ff samt första lagutskottets utlåtande 1960: 35 s. 21 f) ävensom till de uttalanden, som gjorts i promemorian i anslutning till behandlingen av frågan om statsansvar för skador orsakade av atomfartyg.

Kanalisationsregeln i 9 § första stycket *atomansvarighetslagen* skall jämlikt 3 § första stycket jämfört med 6 § i förslaget ej äga tillämpning beträffande atomfartyg. I detta hänseende skall i stället gälla den i sistnämnda lagrum upptagna särskilda bestämmelsen.

Stadgandena i 9 § *andra och tredje styckena atomansvarighetslagen* rörande subrogationsrätt i vissa fall för tredje man med avseende å ersättning för atomskada respektive atomanläggningsinnehavares regressrätt mot tredje man skall däremot jämlikt 3 § första stycket i det vid promemorian fogade förslaget äga motsvarande tillämpning, när fråga är om atomfartyg.

I promemorian erinras om att på sätt tidigare anmärkts bestämmelserna i 10—12 §§ *atomansvarighetslagen* om försäkring — ehuru de i princip blir tillämpliga även beträffande atomfartyg — icke kommer att få någon praktisk betydelse beträffande Savannah. Det har ju nämligen förutsatts, att även för det fall att fartygets ansvarighet till någon del kommer att vara täckt av försäkring (»financial protection») amerikanska staten skall ikläda sig subsidärt garantiansvar även för den del av ansvarighetsbeloppet, som sålunda icke täcks av »indemnification agreement». Under sådana förhållanden får det enligt promemorian anses självklart, att Kungl. Maj:t med stöd av 11 § andra stycket *atomansvarighetslagen* bör helt befria Savannah's innehavare från försäkringsplikten.

Den möjligheten föreligger dock, att en reell tillämpning av försäkringsbestämmelserna kan bli aktuell i fråga om annat atomfartyg än Savannah. I

dylikt fall kan emellertid enligt promemorian bestämmelserna i 10 § tredje stycket om försäkringsbeloppets storlek i vissa fall icke vinna direkt tillämpning i sin nuvarande utformning, eftersom dessa bestämmelser är utformade på grundval av ett i atomansvarighetslagen fixerat ansvarighetsbelopp å 25 miljoner kronor. Enligt förslaget skall emellertid ansvarighetsbeloppet för atomfartyg i varje särskilt fall fastställas av Kungl. Maj:t; sålunda fastställda belopp läser undantagslöst komma att bli väsentligt högre än 25 miljoner kronor. I 7 § av förslaget har därför upptagits ett stadgande om en härav påkallad modifikation av nyssnämnda bestämmelser i atomansvarighetslagen.

Det anmärkes i detta sammanhang i promemorian, att hänvisningen i 10 § andra stycket a) atomansvarighetslagen till 6 § samma lag vid tillämpning av förevarande lag givetvis i stället skall avse 5 § däri. Det har icke ansetts erforderligt att i lagtexten särskilt erinra härom.

Såsom i det föregående framhållits kommer enligt det vid promemorian fogade förslaget reglerna i 13 § atomansvarighetslagen angående statsansvar att vinna oinskränkt tillämpning även med avseende å skador i följd av atomolycka, som orsakats av atomfartyg. I promemorian erinras om att hänvisningen i 13 § andra stycket atomansvarighetslagen till 6 § andra och tredje styckena samma lag vid lagens tillämpning beträffande atomfartyg i stället kommer att avse motsvarande bestämmelser i 5 § förevarande lag.

I promemorian påpekas i detta sammanhang, att Kungl. Maj:t, i samband med att förordnande meddelas med stöd av 2 § i den föreslagna lagen, även torde böra meddela förordnande med stöd av 13 § andra stycket sista punkten atomansvarighetslagen (jämförd med 3 § första stycket i förevarande lag) om behörighet för viss myndighet att mottaga anmälningar om anspråk mot staten på ersättning för skada i följd av atomolycka, som orsakats av det atomfartyg beträffande vilket lagen skall vinna tillämpning. Bemyndigande som nu avses synes lämpligen böra meddelas överståthållarämbetet.

Straffbestämmelsen i 14 § atomansvarighetslagen kommer uppenbarligen icke att kunna få någon praktisk betydelse såvitt gäller atomfartyg, som i likhet med Savannah innehaves av främmande stat. Men det är enligt promemorian åtminstone teoretiskt möjligt att lagen i en framtid göres tillämplig å privatägt fartyg, och bestämmelsen har därför i princip ansetts böra avse även atomfartyg.

Vad slutligen angår bestämmelserna i 15 § atomansvarighetslagen har beträffande grunderna för dessa i promemorian hänvisats till vad som anförts under förarbetena till nämnda lag (SOU 1959: 34 s. 56 f). De därvid anförda synpunkterna gör sig i och för sig också gällande beträffande här i riket inträffande atomolyckor, som orsakas av atomfartyg. Bestämmelsen i första stycket bör därför enligt promemorian i princip vara tillämplig även i fråga om dylika olyckor. Stadgandet i andra stycket har emellertid i detta sammanhang underkastats viss jämkning; härom hänvisas till vad som anføres vid 8 §.

*Yttrandena.* I anslutning till det i promemorian gjorda uttalandet, att frågan om ersättning för s. k. allmän förmögenhetsskada, som ej är att anse som följdskada i förhållande till person- eller sakskada, blir att bedöma enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser samt att i följd därav dylik ersättning torde komma att utgå endast i undantagsfall, uttalar *Svenska hamnförbundet*, att då skador av denna art på förevarande område sannolikt kan bli omfattande berörda förhållande lämpligen bör beaktas vid ingående av det tilltänkta bilaterala avtalet rörande Savannah's besök i Sverige.

*Departementschefen.* Det vid promemorian fogade förslaget synes i förevarande avseende icke ge anledning till erinran. I anslutning till Svenska hamnförbundets uttalande rörande allmän förmögenhetsskada vill jag blott framhålla, att det över huvud icke torde vara möjligt att uppnå någon överenskommelse med Förenta Staterna rörande Savannah's besök, enligt vilken de skadelidande i anledning av en utav Savannah här orsakad atomolycka tillförsäkras ersättning i vidare omfattning än som kan utgå enligt svensk rätt. Att inom ramen för den nu ifrågasatta specialagstiftningen, med avvikelse från eljest gällande grundsatser i svensk skadeståndsrätt, genom en uttrycklig bestämmelse vidga begreppet ersättningsgill skada till att generellt omfatta även direkt tillfogad allmän förmögenhetsskada, synes emellertid icke kunna ifrågakomma.

#### 4 §.

I denna paragraf stadgas undantag från lagens tillämpningsområde för skador på atomfartyget och på egendom, som nyttjas i förbindelse med fartygets drift.

*Departementspromemorian.* Atomansvarighetslagens ansvarighetsbestämmelser omfattar i och för sig även skada å själva anläggningen och annan egendom, som finnes inom anläggningens område. I den mån dylik egendom äges av annan person än anläggningsinnehavaren, kan övriga skadelidande komma att nödgas konkurrera med egendomens ägare om ersättning ur ansvarighetsbeloppet. Att man trots detta — i strid mot OECD-konventionens bestämmelser i art. 3 (b) (i); jfr 10 § första stycket i förslaget till ny atomansvarighetslag — funnit sig i atomansvarighetslagen ej behöva göra något särskilt undantag för skador å sådan egendom, sammanhänger med att man ansett sig kunna utgå från att egendomen undantagslöst kommer att hållas försäkrad och att enligt försäkringsavtalen försäkringsgivarna skall förbinda sig att ej utöva regressrätt mot den för skadan ansvarige (jfr SOU 1959: 34 s. 39).

I den amerikanska atomenergilaggen göres emellertid i definitionen av »public liability» (section 11 u) undantag för egendom, som befinner sig inom anläggningens område och nyttjas i förbindelse med denna (»is located at the site of and used in connection with the activity where the nuclear incident occurs»). Härav följer att skador på dylik egendom ej omfattas av »financial protection» eller »indemnification agreement». Den svenska lagstiftningen bör enligt promemorian anpassas efter dessa förhållanden.

I 4 § av det vid promemorian fogade förslaget har därför upptagits ett stadgande av innehåll, att ersättning icke skall utgå för skada å atomfartyget eller å egendom, som vid tiden för atomolyckan fanns å fartyget och nyttjades eller var avsedd att nyttjas i förbindelse med fartygets drift. Det får enligt vad i promemorian anföres överlämnas åt domstolarna att i det särskilda fallet, med beaktande av grunderna för undantagsregeln, avgöra huruvida viss å fartyget befintlig egendom skall anses vara nyttjad eller avsedd att nyttjas i förbindelse med fartygets drift. Härmed åsyftas icke blott egendom, som användes i förbindelse med själva reaktorläggningens drift; all egendom, som normalt ingår i den till ett fartyg av ifrågavarande slag hörande utrustningen, omfattas av stadgandet.

Det är ovisst, huruvida i händelse av en transportolycka undantaget i den amerikanska lagen även omfattar det transportmedel varå de skadeorsakande ämnena föres; det är här närmast en fråga om tolkningen av uttrycket »activity where the nuclear incident occurs». [Jfr OECD-konventionen art. 3 (b) (ii) och 10 § andra stycket förslaget till ny atomansvarighetslag.] Oavsett huru härmed må förhålla sig, har det ej ansetts nödvändigt att ett motsvarande undantag göres i den svenska lagen. En transportolycka kan, framhålles det i promemorian, icke tänkas få någon större omfattning, och från övriga skadelidandes synpunkt torde det därför med hänsyn till ansvarighetsbeloppets storlek vara likgiltigt, huruvida skada på transportmedlet omfattas av atomfartygsinnehavarens ansvarighet eller ej. Därest det amerikanska undantaget avser även transportmedel i fall av ifrågavarande art, blir resultatet allenast att svensk dom å ersättning för skada å transportmedlet icke lär kunna exekveras mot amerikanska staten.

*Yttrandena. Sjölagskommittén* har beträffande förevarande paragraf i förslaget anfört:

En jämförelse mellan å ena sidan bestämmelsen i 4 § av lagförslaget, vilken kommittén förutsätter vara helt anpassad till motsvarande amerikanska bestämmelse, och å andra sidan Art. II nr 3 i 1962 års atomfartygskonvention (»Nuclear damage suffered by the nuclear ship itself, its equipment, fuel or stores shall not be covered by the operator's liability as defined in this Convention») synes ge vid handen, att konventionens ifrågavarande undantag från rätt till skadestånd har en snävare innebörd än förslagets. Kommittén saknar underlag för en fullständig bedömning härav. Skulle en sådan skillnad föreligga, kan det ifrågasättas om icke — för att den föreslagna lagen skall kunna tillämpas på atomfartyg av annan nationalitet än Savannah — paragrafen hellre borde utformas i full överensstämmelse med konventionens nämnda föreskrift med tillägg, att utvidgat undantag från skadeståndsrätt må av Kungl. Maj:t föreskrivas om så påkallas av hänsyn till lagen i den stat där fartyget hör hemma.

*Dispaschören i Göteborg* har givit uttryck åt liknande synpunkter och har därvid ytterligare anfört:

Konsekvenserna av den föreslagna regeln i 4 § synes bli att annan än fartygets ägare, som äger apparatur som stadigvarande utnyttjas ombord (för att göra en jämförelse med svenska fartyg, t. ex. Telegrafverket för radiosändaren) i förhyrningskontraktet måste gardera sig mot följderna av

en atomolycka. För de intressen den tilltänkta lagen är avsedd att skydda utgör detta, i varje fall teoretiskt, en fördel. Praktiskt lärer frågan om de utomstående inventarieägarnes ställning vara av tämligen ringa betydelse i detta sammanhang enär de belopp deras inventarier och/eller utrustning representera torde utgöra en ringa bråkdel av det maximiansvarighetsbelopp som synes vara ifrågasatt. Men uteslutet är icke att man även i Brysselkonventionens — — — text kan inlägga enahanda mening oaktat problemet veterligen icke berörts under förarbetet till konventionen i fråga.

*Departementschefen.* Det undantag från lagens tillämpningsområde för skada å atomfartyget och å egendom som vid tiden för olyckan fanns å fartyget och nyttjades eller var avsedd att nyttjas i förbindelse med fartygets drift, som i det vid promemorian fogade förslaget upptagits i förevarande paragraf, är främst betingat av att ett motsvarande undantag återfinnes i den amerikanska atomenergilagen och att följaktligen det för Savannah gällande »indemnification agreement» icke omfattar dylika skador. Det synes mot denna bakgrund naturligt att utforma undantagsregeln i nära anslutning till bestämmelsen i den amerikanska lagen. Såsom i ett par remissyttrandan påtalats har emellertid den motsvarande undantagsbestämmelse, som upptagits i 1962 års Brysselkonvention, erhållit en avfattning som möjligen innebär att undantaget där får en något snävare omfattning än i den amerikanska lagen; det talas i konventionen blott om »atomfartyget självt, dess utrustning, bränsle och förråd». Huruvida någon saklig skillnad verkligen föreligger synes emellertid ovisst. Det är i vart fall blott fråga om smärre skiljaktigheter av begränsad räckvidd. Den praktiska betydelsen av den diskrepans som må föreligga torde under alla förhållanden bli ringa, eftersom den egendom det här gäller kan förutsättas i normala fall vara i atomfartygsinnehavarens ägo. Jag vill också erinra om att avfattningen av undantagsbestämmelsen i det vid promemorian fogade förslaget nära ansluter till lydelsen av motsvarande undantagsregel i 10 § första stycket i atomskadetredningens förslag till ny atomansvarighetslag. Med hänsyn till det anförda finner jag mig böra godtaga den i promemorian föreslagna lydelsen av paragrafen.

### 5 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om begränsning av atomfartygsinnehavares skadeståndsansvar.

*Departementspromemorian.* Det har såsom i annat sammanhang anmärkts icke ansetts lämpligt att direkt i lagen fixera ett ansvarighetsbelopp. Såvitt gäller Savannah bör enligt promemorian beloppet rent faktiskt sättas så högt, att det motsvarar det belopp som omfattas av ett »indemnification agreement» under den amerikanska atomenergilagen eller 500 miljoner dollar. Detta belopp är emellertid exceptionellt högt, och det är enligt promemorian inte realistiskt att räkna med att beloppet kan sättas lika högt för andra atomfartyg; det erinras i detta sammanhang om att i 1962 års Brysselkonvention om ansvarighet för atomfartyg ansvarighetsbeloppet utgör 100 miljoner dollar.

I enlighet härmed har jämlikt stadgandet i första stycket av förevarande paragraf i förslaget överlämnats åt Kungl. Maj:t att inom en i lagen angiven ram fastställa ansvarighetsbeloppet för varje särskilt fartyg, beträffande vilket lagen enligt ett med stöd av 2 § givet förordnande skall vara tillämplig. Maximibeloppet har härvid satts till 2 500 miljoner kronor, vilket i runt tal motsvarar 500 miljoner dollar. Att härigenom hänsyn icke kan tas till möjligheten av att det sammanlagda ersättningsbelopp som de facto står till förfogande beträffande Savannah kan komma att uppgå till högre belopp — om nämligen ansvarigheten till viss del täcks genom »financial protection» — torde icke komma att spela någon praktisk ekonomisk roll; ett ansvarighetsbelopp å 2 500 miljoner kronor får enligt promemorian under alla förhållanden anses vara fullt betryggande.

Det har i promemorian övervägts att i lagen även skulle fixeras en undre gräns. Av flera skäl är det dock icke tänkbart att sätta den gränsen så lågt som vid det i 6 § atomansvarighetslagen stadgade beloppet 25 miljoner kronor. Då det gäller atomfartyg är ett dylikt belopp under alla förhållanden för lågt. Men även bortsett därifrån kan det enligt promemorian knappast ifrågakomma att i lagen laborera med en så vid latitud som 25—2 500 miljoner kronor. Å andra sidan har det ej ansetts möjligt och ej heller lämpligt att i nu förevarande sammanhang taga upp frågan, var den undre gränsen för atomfartygsinnehavares ansvarighet bör sättas, till prövning i hela dess vidd. Detta spørsmål bör lösas först i samband med att en mera permanent lagstiftning införes på förevarande område. Under dessa förhållanden har det ansetts lämpligast att nu lämna frågan öppen.

Enligt 6 § tredje stycket atomansvarighetslagen skall i ansvarighetsbeloppet icke inräknas vare sig ränta eller rättegångskostnader. I det belopp å 500 miljoner dollar som avses med ett »indemnification agreement» under den amerikanska atomenergilagen skall emellertid enligt uttryckligt stadgande i den amerikanska lagen även inräknas rättegångskostnader (»reasonable costs of investigating and settling claims and defending suits for damage»). Något särskilt stadgande beträffande ränta finns ej i den amerikanska lagen, men lagens tystnad på denna punkt torde få tolkas så, att även räntor skall inräknas.

Vid angivna förhållanden har det icke ansetts, att nyssnämnda regel i atomansvarighetslagen kan upprätthållas. Det skulle enligt promemorian i själva verket medföra, att de skadelidande i en katastrofsituation berövades möjligheten att få någon ränta på ersättningsbeloppen eller att få utdömda rättegångskostnader betalda; till den del utdömda skadestånd tillsammans med räntor och utdömda kostnader i ett sådant fall överstege 500 miljoner dollar skulle nämligen domarna med säkerhet ej kunna verkställas i Förenta Staterna.

Sannolikheten för att det skall inträffa en katastrofolycka av denna storleksordning är visserligen försvinnande liten, och frågan huruvida räntor och kostnader skall inräknas i ansvarighetsbeloppet eller ej kan därför sägas vara av ringa om ens någon praktisk betydelse. Det har likväl an-

setts, att den svenska lagstiftningen även på denna punkt bör anpassas till det amerikanska ersättningssystemet. I enlighet härmed stadgas i 5 § första stycket andra punkten av förslaget, att ansvarighetsbelopp som avses i första stycket första punkten innefattar jämväl ränta och rättegångskostnader.

I 6 § andra stycket atomansvarighetslagen har upptagits en regel om begränsning av personskadeersättning till 200 000 kronor för varje dödad eller skadad person. I fråga om de sakliga grunderna för denna bestämmelse hänvisas i promemorian till vad som anförts under förarbetena till nämnda lag (jfr SOU 1959: 34 s. 45 f och prop. 1960: 140 s. 40). De synpunkter som därvid anförts gör sig dock enligt vad i promemorian uttalas icke gällande med samma styrka i detta sammanhang och synes vad särskilt Savannah beträffar helt sakna relevans, i all synnerhet om man tager i betraktande att här kommer att gälla ett ansvarighetsbelopp av ansevärd storlek och att någon begränsningsregel därför icke heller från de skadelidandes synpunkt är påkallad.

I enlighet med dessa överväganden har i andra stycket av förevarande paragraf i det vid promemorian fogade förslaget upptagits ett stadgande av innebörd, att bestämmelsen i 6 § andra stycket atomansvarighetslagen icke skall gälla i fråga om personskada i följd av atomolycka, som orsakas av atomfartyg.

*Yttrandena.* Aktiebolaget *Atomenergi* har betonat, att det föreslagna maximalbeloppet 2 500 miljoner kronor är avsevärt högre än vad som förefaller rimligt och tillika väsentligt överstiger vad som gäller enligt såväl den nuvarande svenska atomansvarighetslagen som det förslag till ny atomansvarighetslag som nyligen framlagts. Med hänsyn till att nämnda belopp likväl kan komma att stå till förfogande anser dock bolaget anledning icke finnas att i lagen fastställa ett lägre belopp. Bolaget erinrar i anslutning härtill om att detta ansvarighetsbelopp kan komma att tagas i anspråk även för skador, som till följd av en och samma olyckshändelse uppstått i andra länder än Sverige.

I fråga om den särskilda bestämmelsen rörande ränta och rättegångskostnader har *hovrätten för Västra Sverige* anfört:

Det kan ifrågasättas om man har tillräckliga skäl att i en generellt avfattad lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift frångå den princip som kommit till uttryck i 6 § tredje stycket atomansvarighetslagen och som ligger väl i linje med bestämmelser på åtskilliga andra håll i lagstiftningen (jämför t. ex. 11 och 17 §§ lagen om trafikförsäkring å motorfordon och 54 kap. 12 § rättegångsbalken). Man kan måhända tänka sig, att bestämmelsen i 6 § tredje stycket atomansvarighetslagen göres tillämplig även beträffande atomfartygs drift men att Kungl. Maj:t bemyndigas att för särskilt fall, exempelvis i samband med fastställande av maximalbeloppet för ansvarighet, göra avsteg från den där uttalade principen.

*Departementschefen.* Av skäl, som närmare redovisats i promemorian och även godtagits av remissorganen, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att fastställa ansvarighetsbeloppet för varje särskilt atomfartyg. Med tanke



på det förestående besöket av Savannah bör tydligen en möjlighet finnas att sätta ansvarighetsbeloppet så högt att det ungefärligen motsvarar vad som i kraft av den amerikanska lagstiftningen faktiskt kommer att stå till förfogande för täckande av skador, till vilka fartyget i anslutning till besöket må kunna ge upphov. Från den synpunkten kan det i promemorian föreslagna maximibeloppet 2 500 miljoner kronor synas lämpligt. Jag vill dock ifrågasätta om det över huvud finns behov av att i lagen fixera ett maximum. Några olägenheter synes ej vara förenade med att Kungl. Maj:t i detta hänseende får full frihet att anpassa regleringen i det enskilda fallet efter faktiskt rådande förhållanden. Jag vill därför förordna, att i lagen ej bestämmas någon övre gräns för ansvarighetsbeloppet.

Såsom anförts i promemorian torde det icke vara möjligt att i lagen fixera ett minimibelopp. Det får ankomma på Kungl. Maj:t att vid ansvarighetsbeloppets bestämmande i det enskilda fallet beakta de presumtivist skadelidandes intresse av ett effektivt ekonomiskt skydd och att därvid icke sätta beloppet lägre än som i betraktande av fartygets beskaffenhet och de risker det erbjuder kan anses erforderligt för att detta intresse skall bli tillgodosett.

De av hovrätten för Västra Sverige anförda synpunkterna finner jag förtjäna beaktande. Det synes icke möta betänkligheter att, samtidigt som i lagen utsäges att — i överensstämmelse med vad som gäller enligt såväl den svenska atomansvarighetslagen som 1962 års Brysselkonvention — ansvarighetsbeloppet icke skall innefatta ränta och rättegångskostnader, Kungl. Maj:t erhåller befogenhet att vid bestämmande av ansvarighetsbeloppet för visst fartyg förordna om avvikelse från denna regel. Det torde utan särskilt stadgande kunna förutsättas, att förordnande härom icke meddelas med mindre det påkallas av särskilda skäl.

I anslutning till uttalanden rörande förslaget principiella uppläggning har vissa remissorgan, såsom framgått av det föregående, särskilt påpekat att samtliga bestämmelser i 6 § atomansvarighetslagen i realiteten kommer att sättas ur spel och ersättas av reglerna i förevarande paragraf i förslaget men att förslaget härutinnan företer viss oklarhet. Berörda förhållande torde komma till uttryck med större tydlighet, därest 5 § i förslaget i lagtekniskt hänseende erhåller samma uppbyggnad som 6 § atomansvarighetslagen. Jag vill därför förordna, att bestämmelsen angående ränta och rättegångskostnader analogt med vad som är fallet i 6 § atomansvarighetslagen upptages i ett tredje stycke av förevarande paragraf och icke såsom i det vid promemorian fogade förslaget i första stycket andra punkten.

#### 6 §.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om s. k. kanalisation av ansvarighet för skada i följd av atomolycka.

*Departementspromemorian.* Förevarande stadgande skiljer sig sakligt sett från motsvarande bestämmelse i 9 § första stycket atomansvarighetslagen

endast såvitt gäller omfattningen av undantaget från kanalisationsprincipen. Enligt de föreslagna reglerna skall undantag från huvudregeln om atomfartygsinnehavarens exklusiva ansvarighet för skada i följd av atomolycka gälla endast för det fall, att ett mot tredje man riktat ersättningsanspråk grundar sig på ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag, under det att i atomansvarighetslagen gjorts generellt undantag för skador som uppkommit i transportförhållanden. Till de fördrag som här avses hör bl. a. Brysselkonventionerna om fartygssammanstötning år 1910 och om konossement år 1924 samt luftbefordringskonventionen i Warszawa år 1929. Även de bilaterala avtalen med de övriga nordiska länderna samt Schweiz om verkställighet av domar kan komma att beröras av undantagsregeln.

För att undantaget skall gälla fordras enligt vad i promemorian uttalas, att det ifrågavarande anspråket verkligen grundar sig direkt på det internationella fördraget. Bestämmelser i nationell svensk lag, som införts med anledning av Sveriges tillträde till ett dylikt fördrag, kan visserligen sägas vara grundade på fördraget, men det är därmed icke sagt, att varje med stöd av dylika bestämmelser väckt ersättningsanspråk skall i nu avsedd mening anses grunda sig å den internationella konventionen. I princip bör sålunda undantagsregeln gälla endast då det i kraft av bestämmelserna i ett internationellt fördrag kan sägas föreligga en förpliktelse för Sverige att medge att ersättningsanspråk vid svensk domstol göres gällande även mot annan än innehavare av atomfartyg.

Huvudregeln om kanalisation har i förslaget utformats så, att av stadgandet klart framgår, att kanalisation av ansvarigheten gäller med avseende å all skada i följd av en atomolycka, vilken över huvud omfattas av lagens bestämmelser. Det är enligt promemorian icke någon förutsättning för regelns tillämplighet, att atomfartygsinnehavaren verkligen själv är ansvarig för skadan. Kanalisationsprincipen gäller sålunda även med avseende exempelvis å skador, för vilka atomfartygsinnehavaren på grund av stadgandet i 4 § i förslaget icke är ansvarig. Beträffande dylika skador leder kanalisationen i realiteten till ett upphävande av allt skadeståndsansvar, som ej grundar sig på kontrakt, och den skadelidande blir helt hänvisad att skydda sig genom försäkring. Detta innebär bl. a., att redaren av ett konventionellt fartyg, vilket kolliderar med ett atomfartyg, icke riskerar att bli ansvarig för de skador på atomfartyget som är att anse som »skador i följd av atomolycka», såframt icke anspråk mot redaren kan grundas på ett internationellt fördrag. Det framhålles vidare i promemorian, att kanalisationsprincipen kommer att gälla även med avseende å skador, beträffande vilka atomfartygsinnehavarens ansvarighet upphört på grund av preskriptionsbestämmelserna i 8 § atomansvarighetslagen.

I förevarande stadgande har — i motsats till vad som gäller beträffande 9 § första stycket atomansvarighetslagen — även staten nämnts vid sidan av atomfartygsinnehavaren. Detta sammanhänger enligt promemorian med att det ansetts lämpligen böra på detta sätt markeras, att åtminstone i vissa

fall — de som avses i 13 § första och andra styckena atomansvarighetslagen — statens ansvarighet är av rent civilrättslig karaktär, eller m. a. o. av samma »kvalitet» som atomfartygsinnehavarens ansvarighet, och att det sålunda är fråga om sådan »public liability» som omfattas av ett »indemnification agreement» (»financial protection») enligt den amerikanska atomenergilag. I den mot 9 § atomansvarighetslagen svarande 12 § i förslaget till ny atomansvarighetslag har ävenledes intagits en erinran om reglerna om statsansvar; jfr tredje stycket av nämnda paragraf i förslaget.

Såsom tidigare framhållits skall enligt promemorian regressbestämmelserna i 9 § andra och tredje styckena atomansvarighetslagen äga motsvarande tillämpning å ersättning för skada i följd av atomolycka, som avses i förevarande lag. Detta har ansetts med erforderlig tydlighet framgå av stadgandet i 3 § första stycket i förslaget, jämfört med bestämmelsen i 9 § atomansvarighetslagen och nu förevarande paragraf. Någon uttrycklig bestämmelse härom har därför ej ansetts behövlig.

*Yttrandena. Sjölagskommittén* har anfört:

I 6 §, som föreskriver kanalisering av skadeståndsanspråk till atomfartygets innehavare resp. i vissa fall staten, undantages från dylik kanalisering anspråk som »grundas å ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag». Därmed synes vara åsyftade anspråk grundade på författningsbestämmelser — svenska eller utländska — vilka tillkommit som en nödvändig följd av sådant fördrag. Kommittén har i och för sig icke annan erinran mot en sådan undantagsföreskrift än att den måste beräknas komma att medföra icke oväsentliga tillämpningssvårigheter. Avfattningen av stadgandet synes kommittén knappast ge klart uttryck för vad som åsyftas.

Även *dispaschören i Göteborg* har anmärkt, att den i 6 § av förslaget uttryckta tankegången att ett anspråk grundas å ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag synes innebära ett något för komprimerat sätt att uttrycka vad man tycks åsyfta, samt anför vidare:

Ett yrkande inför svensk domstol grundas i regel på svensk lag, endast undantagsvis på utländsk lag. Däremot grundas det icke på en internationell konvention till vilken Sverige anslutit sig, även om den åberopade nationella lagen ytterst skulle bygga på en konvention som ratificerats av Sverige. En svensk lag grundad på sådan konvention kan innehålla bestämmelser som ej återfinnas i konventionen, t. ex. av processuell karaktär. Den svenska lagtekniken innebär i allmänhet att de internationella konventioner till vilka Sverige anslutit sig inarbetas i lagen och i görligaste mån iklädas svensk lagstil. Dessa omständigheter tillsammans bidraga att göra det svårt att i ett konkret fall avgöra huruvida ett yrkande inför svensk domstol i själva verket grundar sig på nationell lag eller ytterst på en internationell konvention, som Sverige är folkrättsligt förpliktigad att tillämpa till förmån för parten.

*Departementschefen.* I likhet med de remissorgan, som över huvud yttrat sig i frågan, har jag icke i sakligt hänseende funnit anledning till erinran mot den i promemorian föreslagna lösningen av kanalisationsproblemet. Jag delar sålunda den i promemorian hävdade uppfattningen, att undantag från kanalisationsprincipen bör göras allenast för de fall, då uppfyllandet av

de folkrättsliga förpliktelser som härflyter ur ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag nödvändiggör avsteg från nämnda princip. Att i det konkreta fallet avgöra, huruvida och under vilka förutsättningar en dylik situation föreligger och avsteg från kanalisationsprincipen sålunda får — och måste — göras, kan onekligen erbjuda betydande svårigheter. Dessa svårigheter torde dock icke vara oöverbärliga, och det synes icke behöva inge betänkligheter att överlämna spörsmålet åt rättstillämpningen. Jag vill i detta sammanhang erinra om att den i promemorian föreslagna regleringen av kanalisationsfrågorna nära överensstämmer med vad som i motsvarande hänseende gäller enligt 1962 års Brysselkonvention.

De under remissbehandlingen framförda anmärkningarna mot den redaktionella utformningen av stadgandet i förevarande paragraf finner jag emellertid vara befogade. Med hänsyn till att i vissa länder internationella konventioner även på privaträttens område genom ratificeringen direkt införlivas med vederbörande stats rättssystem utan att — såsom hos oss — transformeras i nationell lagstiftning, anser jag dock en hänvisning i paragrafen till de situationer, då anspråket grundas på internationellt fördrag i och för sig böra bibehållas. Stadgandet bör emellertid kompletteras med en hänvisning även till de fall, då anspråket grundas på bestämmelser i svensk eller utländsk lag, vilka tillkommit såsom en nödvändig följd av ett dylikt fördrag.

Vid en jämförelse mellan å ena sidan 3 § första stycket och 6 § i förslaget samt å andra sidan 9 § atomansvarighetslagen torde framgå att andra och tredje styckena i sistnämnda lagrum skall — på sätt också framhållits i promemorian — äga motsvarande tillämpning beträffande atomfartyg.

#### 7 §.

Bestämmelserna i 10 § atomansvarighetslagen angående försäkringsplikt kommer som tidigare anmärkts i princip att bli tillämpliga även beträffande atomfartyg, ehuru de i fråga om Savannah av förut anförda skäl ej lär få någon praktisk betydelse. Den möjligheten finns emellertid, att dessa regler kan få aktualitet, om den särskilda lagen skall göras tillämplig beträffande annat atomfartyg. I förevarande paragraf — som lämnats utan erinran under remissbehandlingen — har upptagits ett stadgande av innebörd, att de i 10 § tredje stycket atomansvarighetslagen angivna beloppen å 30 och 25 miljoner kronor vid tillämpning av den nu föreslagna lagen i stället skall utgöra det med stöd av 5 § första stycket i förslaget fastställda ansvarighetsbeloppet ökat med en femtedel därav, respektive nämnda ansvarighetsbelopp. Stadgandets utformning är betingad av att den särskilda lagen icke föreskriver något visst fixerat ansvarighetsbelopp. Det belopp å 30 miljoner kronor, som i 10 § atomansvarighetslagen för vissa fall föreskrives såsom försäkringsbelopp, motsvarar ansvarighetsbeloppet (25 miljoner kronor) ökat med 20 procent därav. Denna relation mellan försäkrings- och ansvarighetsbelopp har ansetts lämpligen böra upprätthållas även i fråga om atomfartyg.

Det har i detta sammanhang i departementspromemorian anmärkts, att atomansvarighetslagens försäkrings- och säkerhetsbestämmelser icke torde lägga hinder i vägen för en kombination av försäkring och annan säkerhet, innebärande att Kungl. Maj:t medger en blott partiell befrielse från försäkringsplikten. En dylik kombination av försäkring och annan säkerhet får under motsvarande förutsättningar antagas kunna tillåtas även i fråga om atomfartyg. Med hänsyn till å ena sidan storleken av de ansvarighetsbelopp man även för andra atomfartyg än Savannah har att räkna med samt å andra sidan försäkringsmarknadens begränsade kapacitet torde i själva verket det praktiska behovet av att kunna förfara på detta sätt vara särskilt framträdande, då det gäller dylika fartyg.

### 8 §.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om viss modifikation av stadgandet i 15 § andra stycket atomansvarighetslagen för det fall, att bestämmelsen i första stycket av nämnda paragraf vinner tillämpning å skada i följd av atomolycka. Denna modifikation är påkallad av skäl väsentligen motsvarande dem som föranlett, att kanalisationsregeln i 6 § av förslaget givits en från motsvarande bestämmelse i 9 § första stycket atomansvarighetslagen delvis avvikande utformning. Stadgandet i nu förevarande paragraf hör emellertid redaktionellt jämkas med hänsyn till den ändring av 6 § första stycket som tidigare förordats.

### *Ikraftträdande och giltighetstid*

*Departementspromemorian.* Under hänvisning till att Savannah's Europa-besök kunde väntas äga rum tidigast i mars 1963 har i departementspromemorian föreslagits, att den särskilda lagen för atomfartyg skall träda i kraft den 1 mars 1963. Enligt numera föreliggande upplysningar har man emellertid icke att vänta besök av fartyget i Sverige eller i Europa över huvud förrän tidigast någon gång under april 1963. Det torde lämpligen höra ankomma på Kungl. Maj:t att förordna om lagens ikraftträdande.

Såsom framgått av det föregående har under remissbehandlingen rätt enighet om att den föreslagna lagen bör erhålla provisorisk karaktär och begränsad giltighetstid; detta lär f. ö. automatiskt följa av att lagen direkt anknutits till den provisoriska atomansvarighetslagen, vars giltighetstid utgår den 31 december 1963. Under hänvisning till att av olika i departementspromemorian närmare anförda skäl en förlängning av giltighetstiden för atomansvarighetslagen kan bli aktuell har i promemorian föreslagits, att den nu förevarande lagen skall äga giltighet under samma tid som atomansvarighetslagen.

*Departementschefen.* Under remissbehandlingen har inte rests några invändningar mot att anknyta den föreslagna lagens giltighetstid till den provisoriska atomansvarighetslagens, och jag vill för egen del biträda förslaget härom.

Som jag tidigare omtalat har atomskadentredningen i mars 1962 fram-

lagt förslag till ny atomansvarighetslag. Förslaget har tillkommit i nordiskt samarbete och bygger på den förut nämnda OECD-konventionen angående skadeståndsansvar på atomenergins område. Remissbehandlingen av förslaget har nyligen avslutats.

Frågan huruvida detta förslag nu bör läggas till grund för lagstiftning och den provisoriska atomansvarighetslagen vid utgången av dess giltighetstid sålunda bör avlösas av en på OECD-konventionen byggd, permanent lag bör ses i belysning av det pågående internationella lagstiftningssamarbetet på förevarande rättsområde. Jag har tidigare i korthet redogjort för detta samarbete och de konventionsförslag, som utarbetats inom det internationella atomenergiorganet i Wien, IAEA, och inom de s. k. sex-staternas organ för atomenergifrågor, Euratom. Enligt min mening bör ett ställningstagande till frågan om ratifikation från Sveriges sida av OECD-konventionen och i samband därmed genomförande av en på denna konvention byggd lagstiftning uppskjutas till dess det slutliga resultatet av konventionsarbetet inom IAEA och Euratom föreligger. De inom dessa båda organisationer utarbetade konventionsutkasterna kommer att slutgiltigt behandlas på diplomatiska konferenser under våren 1963.

Men hänsyn till det anförda är det inte möjligt att redan till innevarande års riksdag framlägga förslag till ny atomansvarighetslag. En förlängning av den provisoriska lagens giltighetstid är därför nödvändig. Jag vill förorda, att lagen ges fortsatt giltighet till och med den 31 december 1965. Med en sådan förlängning torde utrymme komma att finnas för ytterligare nordiskt samråd rörande den föreslagna nya atomansvarighetslagen, om behov härav skulle uppkomma efter avslutandet av det pågående konventionsarbetet. På grund av det nära samband, som råder mellan den föreslagna nya lagstiftningen beträffande atomfartyg och den gällande atomansvarighetslagen, anser jag motiverat att frågan om förlängning av giltighetstiden för sistnämnda lag avgöres redan nu.

#### *Frågan om följdändringar i andra lagar*

*Departementspromemorian.* Det kan enligt promemorian från lagtekniska synpunkter ifrågasättas, huruvida man icke i 10 kap. sjölagen borde intaga en erinran om den särskilda begränsningsregel för atomfartyg, som enligt förslaget förutsättes bli lagfäst. En dylik åtgärd framstår emellertid enligt promemorian icke som välbetänkt och för övrigt knappast heller erforderlig. Det torde i själva verket få anses uteslutet att låta en rent provisorisk och tillfällig lagstiftning, som närmast är att betrakta som en *lex in casu*, föranleda ändringar i ett centralt civilrättsligt lagkomplex av sjölagens karaktär. Att lagkonflikten lämnas olöst i lagstiftningen kan enligt promemorian näppeligen föranleda några svårigheter i rättstillämpningen; det säger sig självt att den speciella begränsningsregeln skall prevalera och utesluta tillämpning av sjölagens allmänna begränsningsregler.

I promemorian framhålles vidare, att även i avseende å kanalisationsreglerna vissa konflikter uppkommer med skadeståndsrättslig speciallag-

stiftning på skilda områden; framför allt gäller detta ansvarighetsreglerna i 7 och 8 §§ sjölagen men åtminstone teoretiskt sett även bl. a. bestämmelserna i bilansvarighetslagen, järnvägsansvarighetslagen och luftfartsansvarighetslagen — främst i fråga om olyckor, som uppkommer under eventuella transporter av atommaterial till eller från atomfartyg — samt vissa ansvarighetsregler i lagen om elektriska anläggningar och möjligen även i vattenlagen. Av skäl väsentligen motsvarande dem som nyss anförts i fråga om uppkommande konflikter med sjölagens regler om ansvarighetsbegränsning bör det dock enligt promemorian icke ifrågakomma att i detta sammanhang vidtaga några ändringar i de berörda lagarna. Det anmärkes särskilt i detta sammanhang, att även atomansvarighetslagens kanalisationsregler kan ge upphov till motsvarande konflikter såvitt gäller el-lagen och vattenlagen; med hänsyn just till atomansvarighetslagens provisoriska karaktär har det emellertid icke ansetts erforderligt att i samband med lagens genomförande positivt reglera dessa konfliktsituationer genom ändringar i de äldre lagarna. Det är enligt promemorian så mycket mindre anledning att i detta sammanhang förfara på annat sätt.

*Yttrandena.* Här ifrågavarande spørsmål har berörts av blott två av remissorganen, nämligen sjölagskommittén och Svenska hamnförbundet.

*Sjölagskommittén* har i denna del anfört:

Sjölagskommittén finner det i och för sig angeläget, att sjölagen upptager hänvisning till speciell lagstiftning som medför avvikelser från sjölagens civilrättsliga bestämmelser, men anser det dock försvarligt att icke i nu förevarande sammanhang företaga en komplettering av sjölagens omförmälda regler. Frågan förtjänar möjligen att ånyo övervägas vid den revision av sjölagens 10 kap., som för närvarande förberedes inom justitiedepartementet. Erinras kan vidare om att förslaget till ny atomansvarighetslag innefattar ett tillägg till 8 § sjölagen (SOU 1962: 14 s. 101 f).

*Svenska hamnförbundet* är av avvikande mening och framhåller inledningsvis, att därest det tilltänkta avtalet mellan Förenta Staternas och Sveriges regeringar angående Savannah's besök skulle i juridiskt-tekniskt avseende förete någon bristfällighet, som kan åberopas av Savannah's innehavare, detta skulle kunna leda till att sjölagens begränsningsregler skulle kunna åberopas. Förbundet anför vidare:

I motiveringen till lagförslaget har tanken på att i sjölagen hänvisa till den nu föreslagna lagen såvitt angår atomfartyg avvisats. Sådan hänvisning synes hamnförbundet likväl icke överflödig. Även om den föreslagna lagen endast får provisorisk karaktär, torde den komma att ersättas med annan särskild skadeståndslagstiftning om atomfartyg. Det synes därför hamnförbundet välbetänkt att i sjölagen i vederbörligt sammanhang redan nu intaga föreskrift av exempelvis denna innebörd: »Angående skada från atomfartyg till följd av atomolycka är särskilt stadgat». Desto mer befogad synes dylik erinran vara som i förarbetena till den permanenta atomansvarighetslagen en liknande erinran förordats.

*Departementschefen.* På de skäl som anförts i promemorian finner jag, i likhet med sjölagskommittén, det icke vara påkallat att f. n. i sjölagen

införa särskilda bestämmelser med erinran om de mot sjölagens ansvarighets- och begränsningsregler stridande specialbestämmelser, som genom den föreslagna lagen kommer att införas beträffande atomfartyg. Icke heller synes den föreslagna lagen böra föranleda följdändringar i annan skadeståndsrättslig speciallagstiftning. Vid dessa ställningstaganden fäster jag särskild vikt vid den nu föreslagna lagstiftningens provisoriska karaktär; frågan kommer uppenbarligen — liksom då det gäller atomansvarighetslagstiftningen för landbaserade atomanläggningar — i ett annat läge, då frågan om införande av en permanent speciallagstiftning aktualiseras.

Svenska hamnförbundets farhågor för att till följd av någon bristfällighet i det tilltänkta bilaterala avtalet beträffande Savannah fartygets innehavare trots allt skulle kunna åberopa sjölagens begränsningsregler finner jag icke vara grundade. I detta sammanhang vill jag dock erinra om att, så länge Sverige är anslutet till någon av 1924 eller 1957 års Brysselkonventioner angående redareansvarets begränsning men ej ratificerat 1962 års konvention rörande atomfartyg, tillämpning av den nu föreslagna lagens begränsningsregler — såvitt gäller atomfartyg hemmahörande i stat, som tillträtt samma begränsningskonvention — städse torde förutsätta att det föreligger en utfästelse från fartygets innehavare att icke påkalla tillämpning av konventionens begränsningsregler.

I enlighet med vad i det föregående anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1) lag angående fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1960 (nr 246) om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslag); samt

2) lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslagen, av den lydelse bilaga till detta protokoll (*bilaga A*) utvisar,<sup>1</sup> måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Ulla Larsson*

<sup>1</sup> Lagförslagen, vilka frånsett vissa redaktionella jämkningar överensstämmer med de vid propositionen fogade förslagen, har här utelämnats.



## Bilaga B

**Det vid departementspromemorian fogade förslaget till lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift**

Härigenom förordnas som följer.

**1 §.**

I denna lag förstås med

*atomfartyg*: fartyg som är utrustat med en atomreaktoranläggning, vilken användes eller är avsedd att användas såsom kraftkälla för framdrivande av fartyget eller för annat ändamål;

*innehavare av atomfartyg*; den som enligt atomenergilagen den 1 juni 1956 har eller skall hava tillstånd att driva eller innehava sådant fartygs reaktor-anläggning eller som eljest råder över densamma;

*atomolycka*: en skadeorsakande händelse, vars skadeverkningar helt eller delvis orsakats av de radioaktiva, giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaperna hos atombränsle, som vid tiden för händelsen nyttjades eller var avsett att nyttjas i atomfartygs reaktor-anläggning, eller av sådana egenskaper hos atomprodukt, som alstrats i dylik anläggning.

Uttrycken *atombränsle* och *atomprodukt* skola i denna lag ha den innebörd som angives i 1 § lagen den 3 juni 1960 om ansvarighet för skada i följd av atomreaktordrift m. m. (atomansvarighetslagen).

Bestämmelserna i denna lag gälla icke atomolycka som är en följd av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, invasion, inbördeskrig eller uppror.

**2 §.**

Vad nedan i denna lag stadgas angående ansvarighet för skada i följd av atomolycka skall äga tillämpning allenast såframt Konungen beträffande visst atomfartyg förordnar därom.

**3 §.**

Såvitt annat icke följer av vad nedan sägs, skola bestämmelserna i 4—15 §§ atomansvarighetslagen angående atomanläggningsinnehavares och statens ansvarighet för atomskada äga motsvarande tillämpning i fråga om atomfartygsinnehavares och statens ansvarighet för skada i följd av atomolycka.

Vid tillämpning av bestämmelserna i 4 § atomansvarighetslagen skall atombränsle eller atomprodukt icke anses vara under transport, då bränslet eller produkten för atomfartygsinnehavares egen räkning föres såsom last eller eljest finnes å fartyget.

**4 §.**

För skada å atomfartyget eller å egendom, som vid tiden för atomolyckan fanns å fartyget och nyttjades eller var avsedd att nyttjas i förbindelse med fartygets drift, utgår ej ersättning enligt denna lag.

**5 §.**

Atomfartygsinnehavares ansvarighet för skada i följd av en och samma atomolycka skall vara begränsad till belopp som av Konungen för varje sär-

skilt fartyg bestämmes, dock högst tvåtusenfemhundra miljoner kronor. Belopp som nu sagts innefattar jämväl ränta och ersättning för rättegångskostnader.

Vad i 6 § andra stycket atomansvarighetslagen är stadgat skall ej äga tillämpning i fråga om personskada i följd av atomolycka.

6 §.

Anspråk på ersättning för skada i följd av atomolycka må ej göras gällande mot annan än innehavare av atomfartyg eller, i fall som avses i 13 § atomansvarighetslagen, staten, med mindre anspråket grundas å ett av Sverige tillträtt internationellt fördrag.

7 §.

Vid tillämpning beträffande atomfartyg av bestämmelserna i 10 § atomansvarighetslagen skall, i fall som avses i tredje stycket av sagda paragraf, försäkringsbelopp som där sägs uppgå till minst det med stöd av denna lag för fartygets innehavare fastställda ansvarighetsbeloppet ökat med en femtedel därav; skyldighet att taga tilläggsförsäkring, varom i nämnda lagrum stadgas, skall inträda så snart försäkringsbeloppet i följd av inträffat försäkringsfall kan antagas komma att understiga ansvarighetsbeloppet.

8 §.

Har förordnande jämlikt 15 § första stycket atomansvarighetslagen meddelats med avseende å ersättning för skada i följd av atomolycka, skall vad i andra stycket av samma paragraf stadgas gälla allenast i fråga om ansvarighet som grundas å fördrag varom ovan i 6 § sägs.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1963 och äger giltighet under samma tid som atomansvarighetslagen den 3 juni 1960.

*Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 8 februari 1963.*

Närvarande:

justitieråden ROMANUS,  
DIGMAN,  
NORDSTRÖM,  
regeringsrådet HOLMGREN.

Enligt lagrådet den 29 januari 1963 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 12 januari 1963, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag angående fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1960 (nr 246) om ersättning för skada i följd av atomreaktor drift m. m. (atomansvarighetslag)* och 2) *lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift.*

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ulf Nordenson.

*Lagrådet lämnade förslagen utan erinran.*

Ur protokollet:  
*Birgitta Liljefors*

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 februari 1963.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 8 februari 1963 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 12 januari 1963 remitterade förslagen till

1) lag angående fortsatt giltighet av lagen den 3 juni 1960 (nr 246) om ersättning för skada i följd av atomreaktordrift m. m. (atomansvarighetslag); samt

2) lag om ersättning för skada i följd av atomfartygs drift.

Efter anmälan att lagrådet lämnat förslagen utan erinran hemställer föredraganden, att lagförslagen måtte, med vissa redaktionella jämkningar, jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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:

*Margit Hirén*