

RP 7/2015 rd

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringar av bestämmelserna i ändringsprotokollet till konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar samt med förslag till lag om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ändringarna av bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Ändringarna gäller höjning av ansvarsbeloppen för redarens rätt till ansvarsbegränsning. För att ändringarna ska sättas i kraft föreslås det en ändring av den bestämmelse i sjölagen som gäller ansvarsbeloppen.

Lagen om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna av bestämmelserna i protokollet träder i kraft internationellt i juni 2015 eller så snart som möjligt därefter.

RP 7/2015 rd

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
1.2 1996 års ändringsprotokoll.....	4
1.3 Bedömning av nuläget	5
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	5
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	6
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	6
3.2 Samhälleliga konsekvenser	6
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	6
4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	10
DETALJMOTIVERING	13
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	13
2 LAGFÖRSLAG	13
3 IKRAFTTRÄDANDE	14
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	14
4.1 Behovet av riksdagens samtycke	14
4.2 Behandlingsordning	14
LAGFÖRSLAG	16
om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen.....	16
BILAGOR.....	18
PARALLELLTEXT	18
om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen.....	18
BILAGA	20
FÖRDRAGSTEXT	20

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Finlands sjörättsliga lagstiftning grundar sig till väsentliga delar på internationella överenskommelser. Även gällande bestämmelser om allmänna ansvarsbegränsningar baserar sig på internationella överenskommelser. Kännetecknande för internationella sjörättsliga konventioner som gäller ansvar är att de ger redaren rätt att begränsa sitt ansvar.

Gällande bestämmelser om redarens allmänna rätt till ansvarsbegränsning i 9 kap. i sjöfartslagen (674/1994) grundar sig på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/1986), nedan ansvarsbegränsningskonventionen. Ansvarsbegränsningskonventionen trädde i kraft internationellt den 1 december 1986 då den också trädde i kraft för Finlands del. Ändringsprotokollet från 1996 till ansvarsbegränsningskonventionen (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), nedan ändringsprotokollet (FördrS 32/2004) trädde i kraft internationellt och i Finland den 13 maj 2004.

Den internationella sjöfartsorganisationens juridiska kommitté (International Maritime Organisation, IMO) beslöt den 19 april 2012 att höja de ansvarsgränser som anges i artikel 3 i ändringsprotokollet och som även fastställs nationellt i 9 kap. 5 § i sjölagen.

I 9 kap. i sjölagen fastställs redarens allmänna rätt till ansvarsbegränsning och det sammanlagda ansvaret skilt för varje olycka, nämligen det s.k. maximala beloppet för ansvaret. I 9 kap. 5 § anges särskilda ansvarsgränser för olika typer av skador. Ansvarsgränserna anges som särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, Internationella Valutafondens notering den 3 februari 2015 var 0,807 euro).

De som är berättigade till ansvarsbegränsning är enligt 9 kap. 1 § i sjölagen utöver redaren dessutom en ägare, som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt bärgare. I 9 kap. 2 § i sjölagen anges sådana fordringar på vilka ansvarsbegränsning kan tillämpas. Bestämmelserna om redarens allmänna rätt till ansvarsbegränsning tillämpas på person- och sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Rätten till ansvarsbegränsning omfattar dessutom vissa fordringar till följd av skada på grund av dröjsmål samt ersättningskrav som gäller kostnader för åtgärder för förebyggande av skada. Rätt till ansvarsbegränsning gäller enligt 9 kap. 4 § i sjölagen inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Sjölagens 9 kap. 5 § innehåller bestämmelser om ansvarsbelopp i sådana fall då rätt till ansvarsbegränsning föreligger.

Det maximala beloppet för ansvaret för personskada som har tillfogats fartygets passagerare fastställs enligt 9 kap. 5 § utifrån det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. I övriga fall fastställs det maximala beloppet för ansvaret utifrån fartygets bruttodräktighet.

Rederierna försäkrar ifrågavarande ansvar med P&I-försäkringar (Protection an Indemnity). Det är en ansvarsförsäkring, som fungerar som ett tillägg till redarens kaskoförsäkring genom att komplettera kaskoförsäkringens ansvarsskydd vid exempelvis kollision och gemensamt

RP 7/2015 rd

haveri. Rederiers användning av fartyg är förknippat med många olika risker och situationer som enligt lag kan föranleda skadeståndsansvar gentemot utomstående. P&I-försäkringen ger redaren ett försäkringsskydd för skadeersättningar, som redaren eller operatören i sin verksamhet kan bli tvungen att betala till tredje part.

P&I-försäkringen är en obligatorisk försäkring enligt den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja som trädde i kraft 2008 (FördS 4/2009, nedan bunkerkonventionen). Enligt bunkerkonventionen ska alla fartyg vilkas bruttodräktighet överstiger 1 000 bruttoton ha en försäkring, som täcker ägarens ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. I Finland trädde bunkerkonventionen i kraft den 18 februari och bestämmelser om försäkringsskyldigheten till denna del ingår i 10 a kap. i sjölagen.

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk ska alla fartygsägare, vilkas fartyg har en bruttodräktighet av minst 300 ton, dessutom försäkra sitt fartyg enligt de allmänna bestämmelserna för begränsning av redarens ansvar. Direktivet trädde i kraft den 29 maj 2009 och det genomfördes i Finland genom bestämmelserna om försäkringsplikt som ingår i 7 kap. 2 § i sjölagen (264/2013).

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, den s.k. Atenförordningen, krävs också att alla passagerarfartyg som är registrerade för mer än 12 passagerare och som går i internationell trafik samt i inrikes trafik i fartområdena A och B, ska ha redarens passageraransvar i enlighet med konventionen. Atenförordningen trädde i kraft den 29 maj 2009 och har tillämpats från och med den 31 december 2012.

1.2 1996 års ändringsprotokoll

Ändringsförfarande för ansvarsgränserna

Ändringsprotokollet ger hälften av parterna i protokollet, dock minst sex av parterna, rätt att begära att IMO:s juridiska kommitté behandlar förslaget till ändring av ansvarsgränserna. Om minst hälften av parterna är närvarande under röstningen, godkänns ändringarna med två tredjedelars majoritet bland parterna i ändringsprotokollet. Vid behandlingen av ändringsprotokollet som gäller ansvarsgränser ska den juridiska kommittén beakta erfarenheter från olyckshändelser, särskilt storleken på de skador som de har förorsakat, ändringar i penningvärdet samt den föreslagna ändringens effekt på försäkringskostnadernas storlek. Ändringen av ansvarsgränser får inte behandlas förrän fem år har förflutit räknat från den dag då ändringsprotokollet öppnades för undertecknande och inte förrän det har förflutit fem år sedan den föregående ändringen trädde i kraft. Dessutom får ansvarsgränser inte höjas med mer än sex procent årligen från den dag då ändringsprotokollet öppnades för undertecknande.

I ändringsprotokollet har ställts en absolut gräns för beloppet av höjningen så, att den gräns som fastställts i ändringsprotokollet får höjas högst tredubbelt.

IMO ska meddela alla parter de godkända ändringarna. Den juridiska kommitténs beslut är inte omedelbart bindande för parterna. Ändringen anses ha förkastats, om minst en fjärdedel av parterna inom 18 månader efter dagen då meddelandet mottagits, anmäler att de inte godkänner ändringen. I annat fall anses ändringen ha godkänts efter 18 månader efter dagen då meddelandet mottagits och den träder i kraft 18 månader efter godkännandet. Ändringen är

RP 7/2015 rd

bindande för alla parter, även för dem som röstade emot förslaget. Ändringarna i ansvarsgränserna blir bindande för alla parter efter att de har godkänts enligt det förfarande som avses i artikel 8 i ändringsprotokollet.

1.3 Bedömning av nuläget

Vid IMO:s juridiska kommittés möte den 19 april 2012 fattades beslut om höjning av de ansvarsgränser som avses i artikel 3 i 1996 års protokoll angående redares ansvarsgränser. Enligt bestämmelserna i ändringsprotokollet ska vid behandlingen av ändringsförslaget som gäller ansvarsgränser den juridiska kommittén beakta erfarenheter från olyckshändelser, särskilt storleken på de skador som de har förorsakat, ändringar i penningvärdet samt den föreslagna ändringens effekt på försäkringskostnadernas storlek.

Behandlingen av höjningen av ansvarsgränserna aktualiserade på förslag av Australien. Australien föreslog en maximal årlig höjning på 6 procent. Japan föreslog däremot att höjningen inte ska vara större än 45 % av de gällande ansvarsgränserna. ICS (International Chamber of Shipping) och P&I-klubbar har understött Japans förslag.

Finland har ansett det motiverat att ersättningsbeloppen för rätten till ansvarsbegränsning justeras utifrån ett förenklat förfarande för höjning enligt ändringsprotokollet och inom dess gränser. När storleken på höjningen fastställs ska utöver protokollets bestämmelser även beaktas behovet att säkerställa att myndigheternas kostnader för bekämpning av olyckor ersätts i tillräcklig omfattning. Särskilt ska man beakta att redarens ansvarsförsäkring enligt IMO:s konvention från 2001 om skada orsakad av förorening genom bunkerolja är bunden till de ansvarsbelopp som avses i ansvarsbegränsningskonventionen och i ändringsprotokollet. De nya ersättningsgränserna gäller i minst fem år efter att de har trätt i kraft.

För Finlands del ska särskilt den livliga fartygstrafik på Finska viken som ökar risken för olyckor beaktas. Därför har det varit viktigt att säkerställa att de kostnader som föranleds av den statsfinansierade bekämpningsverksamheten i tillräcklig omfattning kan ersättas från fartygets ansvarsförsäkring. I syfte att uppfylla ovan nämnda kriterier, har Finland under beredningen av ärendet ansett att minimimålet är den höjning av ersättningsbeloppen som Japan har föreslagit. Japan har föreslagit att höjningen inte ska vara större än 45 procent av de nuvarande ansvarsgränserna.

IMO:s juridiska kommitté godkände en höjning på 51 procent på ansvarsgränserna vid sitt möte den 19 april 2012.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målsättningen med propositionen är att godkänna och sätta i kraft de av IMO:s juridiska kommitté år 2012 godkända höjningarna av ansvarsgränserna i artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll och inkludera de nya ansvarsgränserna i 9 kap. 5 § 1 mom. i sjölagen.

Artikel 8 i ändringsprotokollet innehåller bestämmelser om de tidsfrister inom vilka man bör förbinda sig nationellt i fråga om ändringar som gäller ansvarsgränser. Ändringen anses ha godkänts när 18 månader har förflutit från underrättelsen, om inte minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs av juridiska kommittén har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen (s.k. "opting out -tid"). En ändring som anses godkänd i enlighet med det som sägs ovan träder i kraft 18 månader efter det att den godkändes. De ändringar av ansvarsgränserna som för närvarande är i riksdagen för godkän-

RP 7/2015 rd

nande godkändes genom en resolution av IMO:s juridiska kommitté den 19 april 2012 och medlemmarna i IMO fick meddelande om detta den 9 juni 2012 varifrån den nämnda opting out -tiden började löpa.

Ändringarna träder i kraft den 8 juni 2015.

Riksdagens trafikutskott informerades om höjningen av ansvarsbegränsningen den 30 mars 2012 i enlighet med 47 § i grundlagen genom att riksdagen gavs ett förhandsbesked om förhandlingarna som gäller den internationella överenskommelsen.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner höjningarna av ansvarsgränserna med 51 procent som har godkänts i enlighet med 1996 års ändringsprotokoll och att motsvarande ändringar görs i 9 kap. 5 § 1 mom. i sjölagen.

Propositionen innehåller ett förslag till en s.k. ikraftträdandelag med sakinnehåll genom vilken de bestämmelser i ändringsprotokollet till 2012 års ansvarsbegränsningskonvention vilka omfattas av området för lagstiftningen sätts i kraft genom en ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

För rederiernas del återspeglas höjningen av ansvarsbegränsningarna på rederiernas ansvarsförsäkringar (P&I-försäkring). Höjningen är dock inte rätlinjig eftersom P&I-försäkringen även grundar sig på rederiets fartygs historia när det gäller skador. En eventuell höjning riktar sig i princip på samma sätt på redarna i alla medlemsländer som omfattas av avtalet.

3.2 Samhälleliga konsekvenser

För staten innebär högre gränser att kostnader på grund av åtgärder exempelvis för bekämpning av skador orsakad av bunkerolja med större säkerhet än jämfört med nuläget kan drivas in till fullt belopp från fartygets ansvarsförsäkring (P&I-försäkring). Det här var en av Australiens centrala grunder för att lägga fram ändringsförslaget. Redarens obligatoriska försäkring för skada orsakad av bunkerolja är bunden till gränserna för ansvarsbegränsningskonventionen och -protokollet. Enligt dessa bestämmelser (10 a kap. i sjölagen) har den skadelidande rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren. För bekämpningsåtgärderna ansvarar Finlands miljöcentral och andra marina myndigheter samt det regionala räddningsväsendet. Finland har ett starkt intresse i frågan särskilt på grund av att trafiken på Finska viken är livlig.

För de skadelidande innebär höjningen av gränserna större sannolikhet att få full ersättning för skador. I sådana fall där antalet skadelidande är stort och ersättningskraven stora, kan bestämmelserna om ansvarsbegränsning minska garantierna enligt sjölagen för fartyget och försäkringsgivaren.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Behandling av ändringen av ansvarsgränserna i Finland 2012

RP 7/2015 rd

Frågan om höjning av ansvarsgränserna behandlades 2012 före IMO:s juridiska kommittés sammanträde i samarbete med ministerier, ämbetsverk och intressentgrupper inom ramen för Sjöfartsdelegationen och riksdagen informerades därom den 30 mars 2012.

Miljöministeriet och Finlands miljöcentral som ansvarar för bekämpningen av miljöskador förorsakade av fartyg anser att ansvarsgränserna i ändringsprotokollet bör höjas. Eventuella skador orsakade av bunkerolja från fartyg är allvarliga samt ekonomiskt betungande och de skadelidande bör få full ersättning för fastställda skador och inte reducerad ersättning på grund av att ansvarsgränsen är låg. Principen om att förorenaren betalar bör fungera i fråga om miljöskador till sjöss. Det bör inte finnas en betydande disproportion mellan ansvarsgränsen och de kostnader som olyckan i praktiken föranleder. Skador orsakade av bunkerolja från fartyg kan exempelvis i Finlands geografiska förhållanden vara stora och myndigheterna bör få full ersättning för bekämpningsåtgärderna. Miljöministeriet ansåg att ansvarsgränserna ska höjas i enlighet med Australiens förslag, men höjningen ska dock inte vara lägre än Japans förslag. Vid bedömningen av höjningsbehovet ska även beaktas den tid som krävs för att ändringens ikraftträdande och den tidigaste därpå följande möjligheten till höjning. Miljöministeriet konstaterade dessutom att statens revisionsverk inledde en revision under ämnet miljörisker och oljebekämpning 2011. Inom ramen för revisionen ska man utreda det statsfinansiella kostnadsansvaret vid fartygsoljeskador. Som utgångspunkt för ämbetsverkets revision har som en risk bl.a. ansetts att staten blir tvungen att betala kostnaderna för skadestånd och bekämpning då den som förorsakat skadan eller försäkringsbolaget inte ersätter skadan till fullt belopp.

Ur rederinäringens synvinkel ansågs det inte nödvändigt att höja ansvarsgränserna 2012, men om gränserna justeras anser rederierna att man ska sträva efter skäliga höjningar. Rederierna ansåg att de förhöjda ansvarsgränserna ökar rederiernas försäkringskostnader samtidigt som näringen även i övrigt utsätts för kostnadstryck i hög grad.

Försäkringsbolagens synvinkel 2012 var att man bör sträva efter skäliga höjningar i fråga om höjningen av ansvarsgränserna i enlighet med Japans förslag. Höjningen av ansvarsbegränsningarna återspeglas på rederiernas ansvarsförsäkringar.

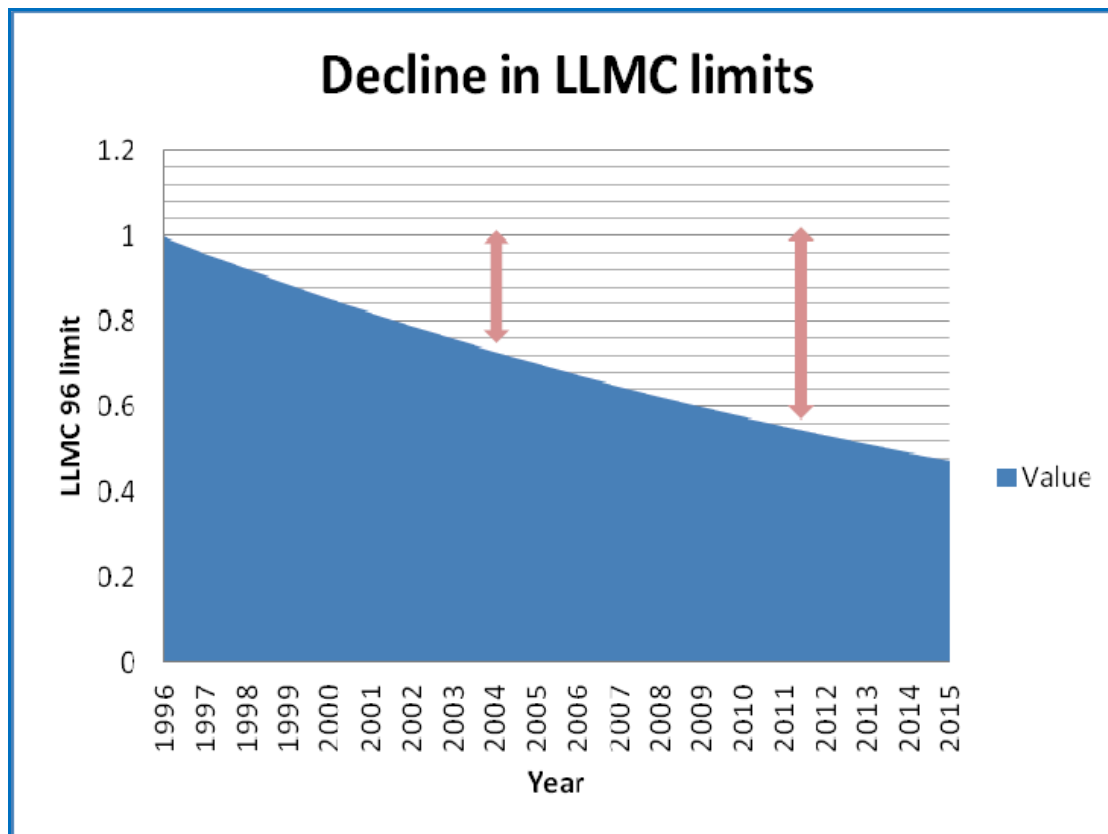
Företrädare för rättsvetenskapen föreslog att ansvarsgränserna höjs i enlighet med Australiens förslag för att globalbegränsningskonventionens förhållande mellan person- och egendoms-skador ska bibehållas och ansvarsgränserna justeras till följd av en nedgång i penningvärdet. Dessutom har uppmärksamhet fästs vid att de låga ansvarsgränserna står i strid med principen om att förorenaren betalar.

Beredningen av ärendet av IMO:s juridiska kommitté 2012

Australien föreslog 2012 att ansvarsgränserna höjs med det största belopp som konventionen tillåter, nämligen sex procent per år. Australien motiverade sitt förslag i fråga om olyckor med ersättningarnas storlek. Trots att antalet olyckor som överstiger ansvarsgränsen är litet, har beloppet av ersättningar som överskridit ansvarsgränsen i dessa fall varit anmärkningsvärt. Det innebär att staten blir tvungen att bära det största ansvaret för ersättningarna.

Förändringar i penningvärdet har Australien preciserat i figur 1 samt i tabellerna 1 och 2.

Figur 1: Relativ värdeminskning för gränser enligt LLMC 96. (Källa: LEG 99/4/3, Relative decline in value of LLMC 96 limits)



Decline in LLMC limits = minskning i gränser enligt LLMC, LLMC 96 limit= LLMC 96 - gräns, Year = År, Value = Värde

Tabell 1: KPMG:s analys – centrala iakttagelser. (Källa: LEG 99/4/3, KPMG Analysis – Key Findings)

	Konsumentprisindex		Konsumentprisindex och särskild dragningsrätt	
	Värdeminskning	Årlig öknings-takt som krävs för att uppnå 1996 års värde	Värdeminskning	Årlig öknings-takt som krävs för att uppnå 1996 års värde
Enkelt medeltal för LLMC 96 – länderna	-49 %	5.4 %	-41 %	3.1 %
Internationella valutafondens värde	-54 %	4.1 %	-54 %	4.1 %

RP 7/2015 rd

Tabell 2: KPMG Vägt medeltal för variationer i inflationstakten. (Källa: LEG 99/4/3, KPMG *Weighted average of Inflation variation*)

	Värdeminskning	Årlig ökningstakt som krävs för att uppnå 1996 års värde
värde 1996-2010	-45 %	4.3 %
IMF 1996 -2015 prognos	-54 %	4.1 %
KPMG:s prognos för låg inflation 1996-2015	-47	3.4 %
KPMG:s prognos för hög inflation 1996-2015	-53%	4.0 %

Australien ansåg att en absolut minimihöjning av gränserna med 4,1 procent ska utföras, i annat fall kommer inflationen att äta upp värdet på höjningen då den träder i kraft. Australien ansåg att den höjning som återspeglar sig på försäkringsavgifterna inte kommer att vara betydande på lång sikt.

LEG 99/4/1: Japan

Japan föreslog 2012 för IMO:s juridiska kommitté att ansvarsgränserna höjs med högst 45 procent jämfört med de nuvarande gränserna. Japan konstaterade att endast i sju av sammanlagt 595 rapporterade olyckor orsakade av fartygs bunkerolja 2000-2009 har kostnaderna överstigit gränserna enligt 1996 års ändringsprotokoll. När det gäller andra olyckor har gränsen överskridits endast i tre fall. Därför anser Japan att erfarenheterna av olyckor inte motiveerar till att höja ansvarsgränserna. Japan anser att försäkringsavgifterna och deras eventuella stegring inte kan räknas ut direkt utifrån en höjning av ansvarsgränserna. Enligt Japan utgör endast förändringar i penningvärdet en motivering till höjning av ansvarsgränserna.

LEG 99/4/8: International Chamber of Shipping (ICS) och P&I-klubbar

I fråga om motiveringarna hänvisade ICS och P&I-klubbarna till de beräkningar av förändringar i penningvärdet som Japan har presenterat. De konstaterar beträffande försäkringarna att det inte genast går att beräkna hur en höjning av ansvarsgränserna inverkar på försäkringsavgifterna, eftersom försäkringsavgifterna består av så många olika faktorer. De konstaterar emellertid att stora olyckor har en höjande effekt även på försäkringsavgifterna i efterhand. ICS och P&I-klubbarna anser att en maximihöjning inte är berättigad, men om den juridiska kommittén anser det nödvändigt att höja ansvarsgränserna, ska höjningen motsvara Japans förslag. ICS och P&I-klubbarna för också fram ett önskemål att man inte genom stora höjningar ska göra tröskeln högre för stater att ansluta sig till globalbegränsningskonventionen.

P&I-klubbarna har gjort upp en lista över tio fall där skadornas sammanlagda kostnader översteg ansvarsgränserna enligt ändringsprotokollet. Dessa fall har sammanställts i tabell 3.

Tabell 3: Skador orsakade av bunkerolja - olycksfallsstatistik. (Källa: LEG 99/4/6, *Spills from ships' bunker oil – claims data*).

RP 7/2015 rd

Fartyg	GT	Olycksplats	Skada ca US\$	LLMC gräns US\$
Bohai Challenge	8 708	Japan 2011	8,6 mn	5,66 mn
Full City	15 873	Norge 2009	46,4 mn	10 mn
Pacific Adventure	18 391	Australien 2009	Överskrider gränsen i fråga, inga exakta uppgifter	18,9 mn
Maersk Holyhead	17 980	Venezuela 2005	32,5 mn	11,23
Vicuna	11 636	Brasilien 2004	31,5 mn	7,37 mn
Don Pedro	10 957	Spanien 2007	16,5 mn	6,9 mn
Sea Diamond	22 412	Grekland 2007	37,3 mn	13,9 mn
Gold Leader	1 466	Japan 2008	50-60 mn över gränsen i fråga	1,64 mn
Server	19 864	Norge 2007	35,3 mn	12,33 mn
Ku San	1 972	Japan 2006	2,79 mn	1,55 mn

Exempel på skador orsakade av bunkerolja i Finlands havsområden

I merparten av de skador som orsakats av bunkerolja i Finlands havsområden har Finlands miljöcentral fått ersättning från fartygets ansvarsförsäkring. De bekämpningskostnader som föranleddes Ålands landskapsregering till följd av M/S Janras olycka (GT 3999) den 23 december 2000 överskred emellertid det belopp som betalades från fartygets begränsningsfond (LLMC 1976, ansvarsgräns 1 080 289 euro). Resten av bekämpningskostnaderna, 114 629 euro, betalades till landskapsregeringen från oljeskyddsfondens medel.

Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet samt inom ramen för den av statsrådet tillsatta sjöfartsdelegationen.

Remissyttranden om utkastet till regeringens proposition begärdes av justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Konkurrens- och konsumentverket, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, Finlands näringsliv, Hamnoperatörerna rf, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf och försäkringsbolag.

4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtande om propositionen gavs av Ålands landskapsregering, justitieministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Konkurrens- och konsumentverket, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands näringsliv, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto SET ry, Rederierna i Finland rf, Teknologindustriin rf och försäkringsbolaget Alandia Marine.

RP 7/2015 rd

Ålands landskapsregering förhåller sig positivt till propositionen därför att den överensstämmer med principen om att förorenaren betalar. Till exempel år 2000 i samband med olyckan med fartyget m/s Janras överskred skadorna beloppet för redarens ansvarsgräns.

Utrikesministeriet och justitieministeriet rekommenderade i sina utlåtanden bl.a. att genomförandet av ändringarna av ansvarsgränserna undantagsvis borde ske genom ett s.k. genomförande av sakinhåll i stället för genom en blankettlag. I detta fall är det fråga om en ändring av en enda konventionsbestämmelse (artikel 3), som i Finland endast kräver en ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen. På motsvarande sätt har man år 2002 förfarit även vid ändringen av sjölagens 10 kap. 5 § (se RP 5/2002 rd och EV 32/2002 rd). Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande dessutom att propositionen borde klargöra fördelningen av behörigheterna mellan EU och medlemsstaterna inom det område som ändringsprotokollet gäller. Förslagen har beaktats vid den slutliga beredningen av propositionen.

Miljöministeriet understödde att Finland ska godkänna ändringarna av bestämmelserna i artikel 3 i 1996 års protokoll om ansvarsbegränsning och att man samtidigt ändrar 9 kap. 5 § i sjölagen. Miljöministeriet har redan tidigare ansett att ansvarsgränserna borde höjas i enlighet med principen om att förorenaren betalar. Höjningen av ansvarsgränserna förbättrar bekämpningsmyndigheternas möjligheter att få ersättning till fullt belopp t.ex. för kostnaderna för bekämpning vid en skada orsakad av förorening genom bunkerolja. Miljöministeriet gjorde också några tekniska anmärkningar om propositionen.

Trafikverket förhöll sig positivt till propositionen och konstaterade att skadorna på de säkerhetsanordningar för sjöfarten som verket ansvarar för är rätt ringa jämfört med övriga sjöfartsskador, och att ansvarsbegränsningen därför inte kommer att gälla dem i praktiken.

Trafiksäkerhetsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket har deltagit i beredningen av förslaget i samband med att dessa ärenden har behandlats vid IMO år 2012, att propositionen överensstämmer med det som man avtalade om då och att Trafiksäkerhetsverket därför inte har något att tillägga om propositionen.

Finlands miljöcentral anser att propositionen behövs och att lagförslagen är ändamålsenliga.

Suomen Erikosialusten Työnantajaliitto SET ry föreslog inga ändringar i propositionens innehåll och förhöll sig positivt till att de föreslagna ändringarna av lagstiftningen överensstämmer med det som avtalats i IMO:s juridiska kommitté.

Rederierna i Finland rf konstaterade att de i egenskap av medlemsförening inom organisationen International Chamber of Shipping (ICS) har deltagit internationellt i beredningen av konventionen samt understött propositionen med vissa anmärkningar. Rederierna i Finland rf konstaterade att ändringarna inverkar på de ersättningskrav som ställs på basis av bunkerkonventionen (FördS 4/2009) och WRC-konventionen om borttagning av vrak (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks). Konventionen om borttagning av vrak antogs den 18 maj 2007 och trädde i kraft internationellt den 14 april 2015, men Finland har ännu inte ratificerat konventionen. Rederierna i Finland rf anser att det är viktigt att ansvarsbegränsningen bevaras för att man inom sjöfartsnäringsen ska ha möjlighet att få försäkringar till rimliga priser. Försäkringsbolaget Alandia Marine konstaterade i sitt utlåtande att den höjning på 51 % av beloppen för ansvarsbegränsningarna som föreslås kommer att avspeglar sig i försäkringsavgifterna för rederiernas ansvarsförsäkringar (P&I). Alandia Marine konstaterade dock också att det är svårt att säga hur mycket just höjningen av beloppen för ansvarsbegränsningarna inverkar på höjningstrycket, eftersom försäkringsavgifterna fastställs på basis av en indi-

RP 7/2015 rd

viduell kartläggning av riskerna, i vilken man bl.a. beaktar det enskilda fartygets skadeståndshistoria, skick, ålder, fartygsklass, trafikeringsområde och t.ex. den last som transporteras. På fartygets försäkringsavgifter inverkar eventuellt också internationella större olyckor. Om ett fartyg är ansvarsförsäkrat i ett ömsesidigt försäkringsbolag (t.ex. P&I Club), påverkas fartygets avgifter för ansvarsförsäkringen dessutom av andra i samma ömsesidiga försäkringsbolag försäkrade fartygs skadehistoria samt av andra omständigheter som ska beaktas vid försäkringsbolagets kartläggning av risker. Alandia Marine anser att de föreslagna ändringarnas konsekvenser för försäkringsavgifterna kommer att vara marginella. Konkurrens- och konsumentverket, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands näringsliv och Teknologiindustrin rf hade inget att konstatera om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Genom de ändringar som utfördes i artikel 3 i protokollet om ansvarsbegränsning genom beslut av IMO:s juridiska kommitté 2012 höjdes beloppen för ansvarsgränserna med 51 procent på följande sätt:

Artikel 3. 1. Ansvarsgränser för andra krav än sådana som nämns i artikel 7 räknas på följande sätt:

(a) krav som föranleds av dödsfall eller kroppsskada:

(i) 3,02 miljoner beräkningsenheter för fartyg med en dräktighet om högst 2 000 ton,

(ii) i fråga om fartyg med större dräktighet läggs till den i underpunkt (i) nämnda summan: 1208 beräkningsenheter per ton från 2 001 ton till 30 000 ton,

906 beräkningsenheter per ton från 30 001 ton till 70 000 ton och

604 beräkningsenheter för varje ton som överstiger 70 000 ton

(b) övriga krav:

(i) 1,51 miljoner beräkningsenheter för fartyg med en dräktighet om högst 2 000 ton,

(ii) i fråga om fartyg med större dräktighet läggs till den i underpunkt (i) nämnda summan: 604 beräkningsenheter per ton från 2 001 ton till 30 000 ton,

453 beräkningsenheter per ton från 30 001 ton till 70 000 ton och

302 beräkningsenheter för varje ton som överstiger 70 000 ton."

Sjölagens 9 kap. 5 § innehåller bestämmelser om ansvarsgränser och därför bör 9 kap. 5 § i sjölagen ändras på motsvarande sätt.

2 Lagförslag

Det föreslås att 9 kap. 5 § 1 mom. i sjölagen (674/1994) ska ändras. Genom ändringar av artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll höjs ansvarsgränserna med 51 procent, om vilka det föreskrivs internationellt i 9 kap. 5 § 1 mom. i sjölagen. Således föreslås det även att ansvarsgränserna i 9 kap. 5 § 1 mom. i sjölagen höjs med motsvarande 51 procent.

I 95 § i Finlands grundlag förutsätts det att bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft nationellt genom en särskild ikraftträdandelag. De bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i regel i kraft med en så kallad blankettlag eller blandad lag, och också när det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen behöver ses över på grund av en förpliktelse. Det förfarande där bestämmelser sätts i kraft utan en så kallad blankettlag eller blandad lag, och där således enbart den nationella lagens materiella bestämmelser ändras, (s.k. genomförande av sakinnehåll) ska tillämpas endast i undantagsfall (Valtiosopimusopas 2012, s. 75, www.formin.fi). I detta fall sätts ändringen undantagsvis i kraft genom ett genomförande av sakinnehåll, eftersom det är fråga om att ändra endast en konventionsbestämmelse (artikel 3), som i Finland endast kräver en ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen. På motsvarande sätt har man förfarit även förut när man höjt ansvarsgränserna.

Eftersom ändringen i konventionen sätts i kraft med en lag, är det ändamålsenligt att det av bestämmelsen om ikraftträdandet framgår att lagen är en ikraftträdandelag som gäller vissa internationella förpliktelser (GrUU 61/2001 rd). På sådana skadefall som har inträffat före lagens ikraftträdande ska den gamla lagen tillämpas.

3 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen ska träda i kraft på sommaren 2015 då ändringen av ansvarsgränserna träder i kraft internationellt, och att lagen ska vara bindande för Finland från den 8 juni 2015. Ärendet hör inte till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behovet av riksdagens samtycke

Ansvarsbegränsningskonventionen i fråga har inte uppkommit inom ramen för Europeiska unionen, utan det har förhandlats och avtalats om konventionen och ändringarna av den inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Det är fråga om en ändring av sådana bestämmelser i den internationella överenskommelsen som omfattas av Finlands behörighet. Således hör godkännandet av konventionsbestämmelserna till riksdagens behörighet. Inom Europeiska unionen har man däremot antagit försäkringsdirektiv 2009/20/EG om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk, som kompletterar bestämmelserna om ansvar genom att direktivet förpliktar fartygets ägare att täckna en ansvarsförsäkring för eventuella skador. Enligt direktivet ska försäkringen omfatta sjörättsligt skadeståndsansvar enligt 1996 års konvention som gäller redares rätt till ansvarsbegränsning. Dessa krav omfattar i regel allt som kan inträffa i samband med fartygets drift. Enligt direktivet fastställs maximigränsen för försäkringen enligt de maximigränser som gäller ansvarsbegränsningen enligt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, vilka ska höjas genom den föreslagna ändringen. Detta direktiv har genomförts som en del av den nationella lagstiftningen bl.a. genom ändringen av 7 kap. 2 och 3 § i sjölagen (264/2013).

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens behörighet att godkänna internationella förpliktelser täcker alla materiella bestämmelser om internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse om en överenskommelse ska anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (t.ex. GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). De ändringar av artikel 3 i konventionen som avses i propositionen hör i sin helhet till området för lagstiftningen, eftersom det i Finland föreskrivs om dem i sjölagens 9 kap. 5 § och de således kräver riksdagens godkännande.

4.2 Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. i grundlagen ska beslut om godkännande eller uppsägning av en internationell förpliktelse fattas med enkel majoritet. Om ett förslag om godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen ska beslutet dock fattas med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

När det gäller de grundläggande fri- och rättigheterna i grundlagen, kan det konstateras att skadeståndsansvarets ersättningsgränser gäller både den skadelidandes och den ersättnings-

RP 7/2015 rd

skyldiges rättsliga ställning. Bestämmelserna om ersättningsgränserna hänför sig också till det egendomsskydd som garanteras i 15 § i grundlagen samt till det ansvar för miljön som det föreskrivs om i 20 § i grundlagen.

Den gällande sjölagen innehåller redan i nuläget bestämmelser om fartygsägarens ansvar. Fartygsägarens ansvar för de skador som denna förorsakar är begränsat. Rätten till ansvarsbegränsning har länge utgjort ett av grundelementen i de sjörättsliga konventioner som gäller civilrättsligt ansvar. Ansvarsgränserna utgör ett undantag från den huvudregel som gäller i skadeståndsrätten i Finland, enligt vilken den ersättningsskyldiga ska betala den skadelidande ersättning till fullt belopp för den skada som den ersättningsskyldiga har orsakat. Denna avvikelse godkändes dock som en del av den internationella rättsliga regleringen redan när Finland anslöt sig till konventionen i fråga.

Höjningen av ansvarsgränserna innebär en positiv utveckling ur den skadelidandes synvinkel. Konventionen innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i grundlagens 94 § 2 mom., och lagförslaget gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i grundlagens 95 § 2 mom. Enligt regeringens uppfattning kan ändringarna i konventionen godkännas med enkel majoritet och lagförslaget godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar av bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll till konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar som gjordes i London den 9 juni 2012.

På grund av att konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen (674/1994) 9 kap. 5 § 1 mom., sådant det lyder i lag 771/2000, som följer:

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om det finns en rätt till ansvarsbegränsning, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har orsakats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra,

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000; om bruttodräktigheten överstiger 2 000, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1208 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR,

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000; om dräktigheten överstiger 2 000, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Syftet med denna lag är att sätta i kraft de ändringar av bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar som gjordes i London den 9 juni 2012, sådana Finland har förbundit sig till dem.

RP 7/2015 rd

På skadefall som har inträffat före denna lags ikraftträdande, tillämpas de bestämmelser i 9 kap. 5 § 1 mom. som gällde vid ikraftträdandet.

Helsingfors den 28 maj 2015

Statsminister

Alexander Stubb

Trafik- och kommunminister Paula Risikko

Lag

om ändring av 9 kap. 5 § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i sjölagen (674/1994) 9 kap. 5 § 1 mom., sådant det lyder i lag 771/2000, som följer:

Gällande lydelse

9 kap

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra,

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000; är bruttodräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 600 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR,

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

Föreslagen lydelse

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §

Ansvarsbeloppen

Om det finns en rätt till ansvarsbegränsning, ska ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har orsakats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra,

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000; om bruttodräktigheten överstiger 2 000, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1208 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR,

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR,

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000; om dräktigheten överstiger 2 000, höjs ansvarsgränsen

RP 7/2015 rd

- a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,
 - b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR,
 - c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.
-

- a) för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med ~~604~~ SDR,
 - b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR,
 - c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.
-

Denna lag träder i kraft den 20 .

Syftet med denna lag är att sätta i kraft de ändringar av bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar som gjordes i London den 9 juni 2012, sådana Finland har förbundit sig till dem.

På skadefall som har inträffat före denna lags ikraftträdande, tillämpas de bestämmelser i 9 kap. 5 § 1 mom. som gällde vid ikraftträdandet.

RESOLUTION LEG.5(99)

(Utfärdad den 19 april 2012)

**ANTAGANDE AV ÄNDRINGAR AV
BEGRÄNSNINGSBELOPPEN I 1996
ÅRS PROTOKOLL TILL 1976 ÅRS
KONVENTION OM BEGRÄNSNING
AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDS-
ANSVAR**

JURIDISKA KOMMITTÉN vid sitt nittionionde möte,

SOM ERINRAR OM artikel 33 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad IMO-konventionen) avseende kommitténs uppgifter,

SOM UPPMÄRKSAMMAR artikel 36 i IMO-konventionen avseende regler för de förfaranden som ska tillämpas när den utför de uppgifter som har ålagts den enligt internationella konventioner och instrument,

SOM BEAKTAR artikel 8 i 1996 års protokoll om ändring av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (nedan kallat 1996 års ändringsprotokoll) avseende förfaranden för att ändra begränsningsbeloppen enligt artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll,

SOM HAR BEAKTAT de ändringar av begränsningsbeloppen som har föreslagits och spridits i enlighet med bestämmelserna i artikel 8.1 och 2 i 1996 års ändringsprotokoll,

1. ANTAR i enlighet med artikel 8.4 i 1996 års ändringsprotokoll, ändringarna av begränsningsbeloppen enligt artikel 3 i 1996 års

RESOLUTION LEG.5(99)

(Adopted on 19 April 2012)

**ADOPTION OF AMENDMENTS OF
THE LIMITATION AMOUNTS IN THE
PROTOCOL OF 1996 TO THE CON-
VENTION ON LIMITATION
OF LIABILITY FOR MARITIME
CLAIMS, 1976**

THE LEGAL COMMITTEE at its ninety-ninth session,

RECALLING Article 33(b) of the Convention on the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "IMO Convention") concerning the functions of the Committee,

MINDFUL of Article 36 of the IMO Convention concerning rules governing the procedures to be followed when exercising the functions conferred on it by or under any international convention or instrument,

TAKING INTO CONSIDERATION article 8 of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (hereinafter referred to as the "1996 LLMC Protocol") concerning the procedures for amending the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol,

HAVING CONSIDERED amendments to the limitation amounts proposed and circulated in accordance with the provisions of article 8(1) and (2) of the 1996 LLMC Protocol,

1. ADOPTS, in accordance with article 8(4) of the 1996 LLMC Protocol, amendments

RP 7/2015 rd

ändringsprotokoll, i enlighet med bilagan till denna resolution,

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 8.7 i 1996 års ändringsprotokoll att dessa ändringar ska anses godtagna vid utgången av en tidsperiod av 18 månader efter dagen för notifikationen om inte, före detta datum, minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater den dag då dessa ändringar antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar dessa ändringar,

3. BESLUTAR VIDARE att, i enlighet med artikel 8.8 i 1996 års ändringsprotokoll, dessa ändringar som anses godtagna enligt punkt 2 ovan, träder i kraft 18 månader efter att de har godtagits,

4. UPPMANAR generalsekreteraren att, i enlighet med artikel 14.2 a led v i 1996 års ändringsprotokoll, översända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna som dess bilaga innehåller till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till 1996 års ändringsprotokoll,

5. UPPMANAR VIDARE generalsekreteraren att översända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte har undertecknat eller anslutit sig till 1996 års ändringsprotokoll.

BILAGA

ÄNDRINGAR AV ANSVARSBELOPPEN I 1996 ÅRS PROTOKOLL OM ÄNDRING AV 1976 ÅRS KONVENTION OM BEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

Artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll ändras enligt följande:

När det gäller ersättningsanspråk vid dödsfall eller personskada ska hänvisningen till

to the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol, as set out in the annex to this resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 8(7) of the 1996 LLMC Protocol, that these amendments shall be deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after the date of notification unless, prior to that date, not less than one-fourth of the States that were Contracting States on the date of the adoption of these amendments have communicated to the Secretary-General that they do not accept these amendments;

3. FURTHER DETERMINES that, in accordance with article 8(8) of the 1996 LLMC Protocol, these amendments deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above shall enter into force 18 months after their acceptance;

4. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 14(2)(a)(v) of the 1996 LLMC Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the amendments contained in the annex thereto to all States which have signed or acceded to the 1996 LLMC Protocol;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which have not signed or acceded to the 1996 LLMC Protocol.

ANNEX

AMENDMENTS OF THE LIMITS OF LIABILITY IN THE PROTOCOL OF 1996 TO AMEND THE CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

Article 3 of the 1996 LLMC Protocol is amended as follows:

in respect of claims for loss of life or personal injury, the reference to:

RP 7/2015 rd

- "2 miljoner beräkningsenheter" lyda "3,02 miljoner beräkningsenheter",
- "800 beräkningsenheter" lyda "1 208 beräkningsenheter",

- "600 beräkningsenheter" lyda "906 beräkningsenheter",

- "400 beräkningsenheter" lyda "604 beräkningsenheter".

När det gäller övriga anspråk ska hänvisningen till

- "1 miljon beräkningsenheter" lyda "1,51 miljoner beräkningsenheter",
- "400 beräkningsenheter" lyda "604 beräkningsenheter",
- "300 beräkningsenheter" lyda "453 beräkningsenheter",
- "200 beräkningsenheter" lyda "302 beräkningsenheter".

- "2 million Units of Account" shall read "3.02 million Units of Account";
- "800 Units of Account" shall read "1,208 Units of Account";

- "600 Units of Account" shall read "906 Units of Account";

- "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";

in respect of any other claims,
the reference to:

- "1 million Units of Account" shall read "1.51 million Units of Account";
- "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";
- "300 Units of Account" shall read "453 Units of Account";
- "200 Units of Account" shall read "302 Units of Account".