

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 9 kap. sjölagen samt godkännande av vissa bestämmelser i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att sjölagen skall ändras. Bestämmelserna om begränsning av redarnas ansvar ändras så att Finland kan godkänna 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. I 1976 års konvention ingår bestämmelser om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Ändringsprotokollet till 1976 års begränsningskonvention antogs vid en diplomatkonferens i London den 2 maj 1996. Finland undertecknade ändringsprotokollet den 18 april 1997 med förbehåll för godkännande.

Finland har ratificerat ovan nämnda konvention 1984. De bestämmelser som grundar sig på den ingår i 9 kap. sjölagen.

Ändringsprotokollet innehåller bestämmelser om höjning av ansvarsgränserna, om slopande av den särskilda gräns som gäller ansvar vid befordran av passagerare, om vissa rättigheter för de fördragsslutande staterna att bestämma om det ansvar som gäller

passagerare samt om höjning av ansvarsgränserna med hjälp av ett förenklat förfarande.

I propositionen föreslås att de bestämmelser om begränsning av en redares ansvarighet som baserar sig på ändringsprotokollet skall tas in i sjölagen.

I propositionen föreslås dessutom att riksdagen godkänner de bestämmelser i ändringsprotokollet som kräver riksdagens samtycke. Avsikten är att så snart som möjligt efter det att Finlands nationella lagstiftning har bringats i överensstämmelse med ändringsprotokollet och riksdagen har godkänt ändringsprotokollet deponera de instrument som gäller godkännande av ändringsprotokollet hos depositarien för protokollet. Ändringsprotokollet träder internationellt i kraft 90 dagar efter det att tio stater har deponerat sitt godkännandeinstrument.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

## I N N E H Å L L

|                                                                                                            |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL</b> .....                                                          | 1  |
| <b>ALLMÄN MOTIVERING</b> .....                                                                             | 3  |
| 1. Nuläge .....                                                                                            | 3  |
| 1.1. Lagstiftning och praxis .....                                                                         | 3  |
| 1.2. 1996 års ändringsprotokoll .....                                                                      | 4  |
| 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .....                                                    | 6  |
| 3. Propositionens ekonomiska verkningar .....                                                              | 8  |
| 4. Beredningen av propositionen .....                                                                      | 8  |
| 4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .....                                                         | 8  |
| 4.2. Utlåtanden .....                                                                                      | 9  |
| <b>DETALJMOTIVERING</b> .....                                                                              | 9  |
| 1. Lagförslaget .....                                                                                      | 9  |
| 2. Ikraftträdande .....                                                                                    | 11 |
| 3. Behovet av riksdagens samtycke till godkännande av ändringsprotokollet .....                            | 12 |
| <b>LAGFÖRSLAGET</b>                                                                                        |    |
| Lag om ändring av 9 kap. sjölagen .....                                                                    | 13 |
| <b>BILAGOR</b>                                                                                             |    |
| Parallelltexter .....                                                                                      | 15 |
| 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar ..... | 18 |

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1. Nuläge

## 1.1. Lagstiftning och praxis

Den sjörättsliga lagstiftningen i Finland grundar sig till väsentliga delar på internationella överenskommelser. Också de gällande bestämmelserna om allmän ansvarsbegränsning grundar sig på internationella konventioner. Eftersom sjöfarten till sin natur är internationell, kan flera fördelar uppnås med ett avtalssystem. Parter som bedriver internationell handel och sjöfart har bättre möjligheter att bedöma sina rättigheter och skyldigheter, om dessa har formulerats på samma sätt i olika länder. Genom konventioner garanteras också passagerare ett visst minimiskydd. Karakteristiskt för internationella sjörättsliga ansvarskonventioner är att de ger redarna rätt att begränsa sin ansvarighet.

De gällande bestämmelserna i 9 kap. sjölagen (674/1994) om en redares allmänna rätt att begränsa sin ansvarighet grundar sig på konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar från år 1976 (FördrS 82/1986), nedan *begränsningskonventionen*. Begränsningskonventionen trädde internationellt i kraft 1986, och den 1 december 1999 hade 34 parter tillträtt den. De bestämmelser som grundar sig på begränsningskonventionen infördes 1984 i den sjölag (167/1939) som upphävts genom den nuvarande lagen. I Finland trädde begränsningskonventionen i kraft den 1 december 1986.

En redares allmänna rätt att begränsa sin ansvarighet och den sammanlagda ansvarigheten för varje olycka, det s.k. högsta ansvarsbeloppet, bestäms enligt 9 kap. sjölagen. För olika typer av skador bestäms särskilda ansvarsgränser enligt 5 §. Ansvarsgränserna anges som särskilda dragningsrätter, nedan SDR (Special Drawing Right, Finlands Banks notering den 24 oktober 1999 var 7,8793 mk).

Till dem som har rätt till ansvarsbegränsning hör enligt 9 kap. 1 § sjölagen den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, utöver redaren den som inte är redare, farty-

gets befraktare, godsets avsändare samt bär-gare.

I 9 kap. 2 § sjölagen fastställs de fordringar på vilka ansvarsbegränsning kan tillämpas. Bestämmelserna om en redares allmänna rätt att begränsa sin ansvarighet tillämpas på person- och sakskador, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning. Begränsningsrätten omfattar dessutom vissa fordringar med anledning av dröjsmålsskador samt krav på ersättning för kostnader till följd av åtgärder för att avvärja skada.

Enligt 9 kap. 3 § gäller rätten till ansvarsbegränsning dock inte fordringar på bärgarlön eller bidrag till gemensamt haveri. Ansaret för skada som tillfogats fartygets manskap är också obegränsat. Rätten till ansvarsbegränsning omfattar inte heller fordringar med anledning av atom- eller oljeskador eller fordringar på ränta eller ersättning för rättegångskostnader. På dem skall dock ansvarsgränser som fastställs i den övriga lagstiftningen tillämpas.

Enligt 9 kap. 4 § går rätten till ansvarsbegränsning förlorad för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Om ansvarsbeloppen i de fall där det föreligger rätt till ansvarsbegränsning bestäms i 9 kap. 5 §.

I samband med att Finland ratificerade begränsningskonventionen fastställdes i sjölagen de särskilda ansvarsgränser, som skall tillämpas då ett fartyg används i borrhingsverksamhet. Dessa ansvarsgränser gäller fartyg som är byggda eller anpassade för borrhning efter havsbottens naturtillgångar. Gränserna är inte bundna vid begränsningskonventionen, utan är fasta. De särskilda ansvarsgränserna för personsador som avses i 9 kap. 5 § 2 mom. är 12 milj. SDR och för sådana andra skador som avses i 9 kap. 5 § 3 mom. 20 milj. SDR. Bakgrunden till bestämmelserna om ansvarsgränser var att utforskning och utvinning av havsbottens naturtillgångar är en kapitalintensiv verksamhet som ansågs innebära särskilda skade-

risker. En rimlig täckning av dessa skaderisker ansågs kräva högre ansvarsgränser än normalt.

Enligt 9 kap. 5 § bestäms det högsta ansvarsbeloppet för personskador som har tillfogats fartygets passagerare enligt det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. I andra fall bestäms det högsta ansvarsbeloppet enligt fartygets bruttodräktighet. Bruttodräktigheten beräknas enligt bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982). För fartyg med en bruttodräktighet på upp till 500 ton finns en fast ansvarsgräns, ca 2,6 milj. mk (333 000 SDR) för personskador och ca 1,3 milj. mk (167 000 SDR) för andra skador. För större fartyg höjs ansvarsgränserna i förhållande till fartygets storlek. Höjningen minskar dock stegvis ju större fartygen är.

Bestämmelserna om befordran av passagerare och deras resgods i 15 kap. sjölagen baserar sig på 1974 års konvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), nedan *Atenkonventionen*, och på det protokoll som hänför sig till konventionen (Protocol of 1990 to Amend the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), nedan *Atenprotokollet*. Finland har dock inte antagit Atenkonventionen eller Atenprotokollet, eftersom man inte har velat binda sig vid de ansvarsgränser som fastställs i dem.

Enligt bestämmelserna i sjölagen har de nationella ansvarsgränserna med anledning av personskada och skada på resgods höjts. I 15 kap. sjölagen finns bestämmelser om å ena sidan bortfraktarens och passagerarnas rättigheter och skyldigheter i samband med befordran och å andra sidan bortfraktarens ansvar för skador som tillfogats passagerare under befordran. Enligt 15 § i kapitlet är bortfraktarens ansvar för varje passagerare högst 175 000 SDR vid personskada.

Enligt 9 kap. 5 § sjölagen är en redares allmänna begränsningsrätt när det gäller ansvaret vid personskador som tillfogats fartygets passagerare 46 666 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget har tillstånd att befordra, dock högst 25 milj. SDR. Den allmänna begränsningsrätten begränsar således ersättningarna enligt Atenprotokollet vid de största olyckorna, även

om antalet skadade passagerare skulle vara relativt litet. T.ex. vid en större olycka begränsar det högsta ansvaret om 25 milj. SDR kraven på skadestånd redan innan ersättningsnivån enligt Atenprotokollet för varje passagerare har uppnåtts.

Enligt 9 kap. 7 och 8 § sjölagen kan en redare upprätta en begränsningsfond i Finland, om talan väcks i Finland med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning. Sedan en begränsningsfond har upprättats kan kvarstad, någon annan säkringsåtgärd eller utmätning inte ske. Begränsningsfonden eller, om en sådan inte har upprättats, ansvarsbeloppet skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av deras styrkta fordringar. Endast sådana fordringar som omfattas av ansvarsbegränsningen kan fördelas.

## 1.2. 1996 års ändringsprotokoll

### Allmänt

1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), nedan *ändringsprotokollet*, som ingår som bilaga till denna proposition och genom vilket begränsningskonventionen ändrades, upprättades av flera olika skäl. Den viktigaste orsaken var att de allmänna ansvarsgränserna i begränsningskonventionen var för låga, eftersom deras reella värde hade minskat till följd av nedgången i penningvärdet sedan 1976. Redarens ansvarsgränser höjdes 2,4 gånger. Den ansvarsgräns som gäller ansvaret för befordran av passagerare hade också kommit att framstå som alltför låg och uppfattningen var att slopandet av den särskilda gräns som gäller passagerare skulle förbättra passagerarnas möjligheter att få skadestånd. Ansvarsgränsen höjdes således från 46,666 SDR till 175 000 SDR och den särskilda gränsen för passagerarskador slopades.

Också 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea), nedan *HNS-konventionen*, förutsatte att begräns-

ningskonventionen ändras. Konventionen bereddes vid Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) fram till våren 1996 och den antogs i London den 3 maj 1996 vid samma diplomatkonferens som ändringsprotokollet. Enligt HNS-konventionen är fartygets ägare, oberoende av vållande, ansvarig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen, nedan *HNS-skada*, upp till ett visst ansvarsbelopp. Avsikten är att särskilda begränsningsregler, inbegripet högre ansvarsgränser, skall tillämpas på HNS-skador. Ändringen av begränsningskonventionen gör det möjligt att tillämpa de särskilda högre ansvarsgränserna enligt HNS-konventionen på HNS-skador. Fartygsägarens ansvar kompletteras av en internationell ersättningsfond som skall upprättas genom HNS-konventionen. Ansvars- och ersättningssystemet enligt HNS-konventionen överensstämmer i hög grad med det internationella konventionssystem som gäller ansvar och ersättning för oljeskador. Finland undertecknade HNS-konventionen i september 1997 med förbehåll för godkännande.

Genom ändringsprotokollet har begränsningskonventionen ändrats endast till vissa delar.

Genom artikel 2 i ändringsprotokollet ändrades artikel 3 punkt a i begränsningskonventionen, som fastställer de fordringar som är undantagna från ansvarsbegränsning. Undantaget gäller också bärgarlön. Enligt den ändrade formuleringen gäller ansvarsbegränsning enligt artikeln inte särskild ersättning som betalas enligt 1989 års internationella konvention om bärgning (International Convention on Salvage, 1989). Avsikten är att införa en motsvarande bestämmelse i sjölagen i samband med att Finland antar 1989 års konvention om bärgning. Finland undertecknade konventionen om bärgning den 21 mars 1990 med förbehåll för godkännande.

Enligt artikel 3 i ändringsprotokollet skall ett högsta ansvar fortfarande fastställas för små fartyg när det gäller andra skador än personskador som tillfogats fartygets passagerare. Den nya ansvarsgränsen när det gäller personskador är 2 milj. SDR (ca 15,7 milj. mk) för fartyg med en bruttodräktighet på högst 2 000 ton. Vid sak- och egendomsskador är ansvarsgränsen 1 milj. SDR (ca 7,9 milj. mk) för fartyg med en bruttodräktighet på högst 2 000 ton. För större fartyg höjs ansvarsgränserna 2,4 gånger jämfört

med motsvarande gränser i begränsningskonventionen.

Enligt artikel 4 i ändringsprotokollet höjs ansvarsgränsen vid befordran av passagerare till 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra. Den högsta ansvarsgränsen på 25 milj. SDR för redarens ansvar har slopats.

Enligt artikel 6 i ändringsprotokollet kan en fördragsslutande part själv reglera skadeståndsansvaret när det gäller passagerare. En förutsättning är dock att ansvarsgränsen inte är lägre än vad som bestäms i artikel 4 i ändringsprotokollet. Artikeln gör det möjligt för en stat att införa ett obegränsat ansvar för passagerarskador.

Artikel 7 i ändringsprotokollet tillåter att vissa reservationer görs beträffande begränsningskonventionen också efter det att konventionen har godkänts. Genom en reservation kan för det första tillämpningen av artikel 2 första stycket punkt d och e i begränsningskonventionen uteslutas. Då Finland ratificerade begränsningskonventionen gjordes ingen reservation beträffande artikel 2 första stycket punkt d och e i konventionen. Avsikten är inte heller att göra någon reservation i samband med att ändringsprotokollet godkänns.

För det andra har en stat möjlighet att låta bestämmelserna i ändringsprotokollet gälla också HNS-skador och göra ett förbehåll för HNS-skador enligt ändringsprotokollet först då HNS-konventionen träder i kraft. En reservation enligt vilken en fördragsslutande part förbehåller sig rätten att inte tillämpa ändringsprotokollet på HNS-skador är nödvändig, eftersom det är troligt att ändringsprotokollet träder i kraft före HNS-konventionen. För Finlands del blir det aktuellt med en reservation först då frågan om att anta HNS-konventionen övervägs.

Förfarandet vid ändring av ansvarsgränserna

Enligt artikel 8 i ändringsprotokollet kan ansvarsgränserna ändras på ett smidigare sätt än genom det traditionella ändringsförfarandet för konventioner, dvs. det som sker vid en diplomatkonferens. Enligt ändringsprotokollet har hälften av parterna till protokollet, dock minst sex, rätt att begära att IMO:s juridiska kommitté skall behandla ett förslag till ändring av ansvarsgränserna. Om minst

hälften av de fördragsslutande parterna är närvarande vid röstningstillfället antas ändringarna med två tredjedels majoritet av parterna till protokollet. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av ansvarsgränserna skall den ta hänsyn till erfarenheter i fråga om inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som den föreslagna ändringen medför. Ändringar i ansvarsgränserna får inte behandlas förrän fem år har förflutit från den dag då ändringsprotokollet öppnades för undertecknande och inte heller förrän fem år har förflutit från det en tidigare ändring har trätt i kraft. Därutöver får ansvarsgränserna inte höjas med mer än 6 % per år räknat från den dag då ändringsprotokollet öppnades för undertecknande.

I ändringsprotokollet sätts en absolut gräns för hur stor höjning som får göras, så att en gräns som har bestämts i ändringsprotokollet får höjas högst till det tredubbla.

IMO skall underrätta alla fördragsslutande parter om godkända ändringar. Juridiska kommitténs beslut är inte direkt bindande för parterna. Ändringen skall anses förkastad om minst en fjärdedel av de fördragsslutande parterna inom 18 månader från underrättelsen meddelar att de inte godtar ändringen. I annat fall skall ändringen anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen och ändringen träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs. Ändringen binder alla fördragsslutande parter, också dem som har röstat emot förslaget.

Enligt artikel 9 i ändringsprotokollet skall begränsningskonventionen, som den har ändrats genom ändringsprotokollet, läsas som ett enda instrument. Enligt artikeln kan en stat vara part både till begränsningskonventionen och till ändringsprotokollet.

## Slutbestämmelser

Artiklarna 10 till 15 i ändringsprotokollet innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Enligt artikel 11 i ändringsprotokollet träder ändringsprotokollet i kraft 90 dagar efter det att tio stater har tillträtt protokollet.

Den 27 oktober 1999 hade nio stater undertecknat ändringsprotokollet. Staterna är Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Sverige

och Tyskland. Ryssland har ratificerat ändringsprotokollet den 25 maj 1999 och Storbritannien den 11 juni 1999.

## 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

### Allmänt

I propositionen föreslås att de ansvarsgränser för en redare som ingår i den gällande sjölagen höjs. Höjningen av ansvarsgränserna är störst när det gäller ansvaret vid personskador samt små fartyg. Det föreslås dessutom att den särskilda gräns som fastställs i sjölagen och som gäller ansvaret vid befordran av passagerare slopas.

De föreslagna ändringarna av sjölagen baserar sig på ändringsprotokollet. Efter ändringarna kan Finland godkänna protokollet.

I propositionen föreslås att riksdagen måtte godkänna de bestämmelser i ändringsprotokollet som kräver dess samtycke. Avsikten är att Finland skall godkänna ändringsprotokollet genom att så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt ändringsprotokollet och Finlands nationella lagstiftning genom ändring av sjölagen har bringats i överensstämmelse med ändringsprotokollet deponera det instrument som gäller godkännandet hos IMO:s generalsekreterare.

Framtida ändringar av ansvarsgränserna genom förordning

De bestämmelser i ändringsprotokollet som gäller ett smidigt ändringsförfarande för ansvarsgränserna blir bindande för Finland då ändringsprotokollet träder i kraft internationellt. Ändringarna i ansvarsgränserna blir direkt bindande för alla fördragsslutande stater då de har godkänts enligt det förfarande som avses i artikel 8 i ändringsprotokollet. Finland kan inte nationellt avvika från en ändring som godkänts med stöd av artikel 8 i ändringsprotokollet utan att säga upp ändringsprotokollet.

De nämnda bestämmelserna förutsätter inte att de skall ingå i sjölagen. Framtida ändringar av ansvarsgränserna, som görs enligt det smidigare ändringsförfarandet, måste införas i gällande lagstiftning för att de skall träda i kraft i Finland. Därför skulle det vara enklare att nationellt genomföra ändringar av ansvarsgränserna genom förordning. Även

om Finland med stöd av artikel 8 i ändringsprotokollet kan bli tvunget att godkänna en sådan ändring av ändringsprotokollet som Finland har motsatt sig, kan Finland dock inte till följd av de smidiga uppsägningsbestämmelserna bindas av ändringen mot sin vilja. Bestämmelserna i artikeln strider således inte mot de bestämmelser i grundlagen som gäller ingående av statsfördrag.

Med beaktande av sakens tekniska natur föreslås i 9 kap. sjölagen ett bemyndigande, enligt vilket ansvarsgränserna kan ändras genom förordning.

### Uppsägning av begränsningskonventionen

Ändringsprotokollet och begränsningskonventionen utgör en ny internationell konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Detta framgår av artikel 9 i ändringsprotokollet.

Enligt artikel 19.3 i begränsningskonventionen träder uppsägningen i kraft ett år efter den dag då instrumentet deponerades eller vid den senare tidpunkt som anges i instrumentet.

I samband med att ändringsprotokollet godkänns måste det också beslutas om Finland skall säga upp begränsningskonventionen eller stå kvar som part till den under en övergångsperiod. Övergångsperiodens längd är beroende av om konventionen sägs upp då ändringsprotokollet träder i kraft internationellt eller senare.

Ändringsprotokollet träder i kraft internationellt 90 dagar efter det att 10 stater har tillträtt det. Om en stat tillträder ändringsprotokollet efter denna tidpunkt, träder protokollet för denna stats del i kraft 90 dagar efter tillträdet.

Det är inte önskvärt att uppsägningen av begränsningskonventionen träder i kraft före ändringsprotokollets internationella ikraftträdande, eftersom det är möjligt att finländska redare och bärare inte skulle ha rätt till ansvarsbegränsning i en stat som inte är part till ändringsprotokollet.

Artikel 19.3 i begränsningskonventionen tillåter dock att begränsningskonventionen sägs upp innan ändringsprotokollet träder i kraft så att uppsägningen inte träder i kraft förrän ändringsprotokollet träder i kraft för Finlands del. Genom uppsägningsförfarandet kan en sådan övergångsperiod sannolikt undvikas som skulle innebära att Finland samti-

digt skulle vara part både till begränsningskonventionen och till ändringsprotokollet.

Om begränsningskonventionen sägs upp, innebär det att Finland inte längre när uppsägningen har trätt i kraft är part till konventionen, utan endast part till ändringsprotokollet. Om Finland däremot säger upp begränsningskonventionen då ändringsprotokollet träder i kraft internationellt, skulle Finland vara part både till begränsningskonventionen och till ändringsprotokollet under en övergångsperiod.

Ett skäl för att stå kvar i begränsningskonventionen är att en uppsägning av konventionen innebär en risk för att finländska redare kan åläggas ett obegränsat ansvar i stater som inte är bundna av ändringsprotokollet. T.ex. enligt artikel 15.1 i begränsningskonventionen har en stat rätt att från tillämpningen av konventionen utesluta en sådan ansvarig person berättigad till ansvarsbegränsning som inte har anknytning till en fördragsslutande stat.

Som part till begränsningskonventionen skulle Finland av internationellrättsliga skäl vara tvunget att tillämpa de lägre ansvarsgränserna åtminstone på ansvariga personer i en sådan stat som är part till begränsningskonventionen. Detta är möjligt enligt artikel 9.4 i ändringsprotokollet. Enligt artikeln skall inget i ändringsprotokollet påverka förpliktelserna hos en stat som är part både till begränsningskonventionen och till ändringsprotokollet med avseende på en stat som är part till begränsningskonventionen men inte part till ändringsprotokollet.

Med ansvarig person avses fartygsägare, bärare och personer för vars handlande, fel eller försummelse fartygsägaren eller bäraren är ansvarig. Med anknytning avses enligt artikel 15.1 i begränsningskonventionen stadigvarande hemvist eller huvudsaklig rörelse. Det kan antas att de stater som är bundna av begränsningskonventionen tillämpar konventionen oavsett om den ansvariga personen har anknytning till en fördragsslutande stat. Detta gäller åtminstone för de nordiska länderna, för flera västeuropeiska länder och för Japan.

Ett annat skäl för att vara bunden av begränsningskonventionen är att uppsägning av den skulle innebära att en begränsningsfond som upprättats i en stat som endast är bunden av begränsningskonventionen inte skulle ha någon rättsverkan i Finland.

Så länge Finland inte säger upp begränsningskonventionen, skyddar konventionen finländska redare från kvarstad, andra säkringsåtgärder och utmätning i en stat där en begränsningsfond enligt begränsningskonventionen har upprättats. Tillämpningen av de lägre ansvarsgränserna skulle emellertid inte vara till fördel för de skadelidande och därför är det inte tillrådligt att Finland kvarstår i begränsningskonventionen under någon längre tid.

Vid de nordiska förhandlingarna har det rätt enighet om att en eventuell övergångsperiod inte bör vara lång och att begränsningskonventionen bör sägas upp. När det gäller uppsägningstidpunkten avviker förslagen dock något från varandra i de nordiska länderna.

Det vore tillrådligt att uppsägningen kunde träda i kraft samtidigt när ändringsprotokollet träder i kraft internationellt. Då skulle ändringsprotokollet träda i kraft genom förordning när det träder i kraft internationellt.

Som den första av de stater som har undertecknat ändringsprotokollet sade Storbritannien upp begränsningskonventionen i juli 1998 så att uppsägningen träder i kraft ett år efter det att uppsägningsinstrumentet har deponerats eller ändringsprotokollet trätt i kraft för staten i fråga, dock vid den av ovan avsedda tidpunkter som infaller senare. Med beaktande av att endast Storbritannien och Ryssland har ratificerat ändringsprotokollet, är det sannolikt att uppsägningen för Storbritanniens del träder i kraft vid den senare tidpunkten, dvs. när ändringsprotokollet träder i kraft internationellt. För Storbritanniens del blir det sannolikt inte aktuellt med någon övergångsperiod.

Vid de nordiska förhandlingarna har i synnerhet Danmark och Norge framhåvt betydelsen av en övergångsperiod. Övergångsperioden skulle börja då ändringsprotokollet har trätt i kraft internationellt. Sverige och Finland har igen framhåvt betydelsen av en smidig lösning där ett ansvarssystem skulle avlösa ett annat.

Med beaktande av den omfattande trafiken mellan Finland och i synnerhet Sverige, vore det önskvärt att enhetliga regler skulle gälla i dessa länder. Därför föreslås i propositionen att begränsningskonventionen sägs upp i samband med att ändringsprotokollet godkänns och att uppsägningen skall träda i kraft när ändringsprotokollet träder i

kraft internationellt. Så länge Finland är part till begränsningskonventionen är vi dock internationellt skyldiga att tillämpa ansvarsgränserna enligt konventionen åtminstone på de ansvariga personer som avses i artikel 15 i konventionen och som har anknytning till en fördragsslutande stat.

### **3. Propositionens ekonomiska verkningar**

Propositionen har inga verkningar på den offentliga ekonomin. De föreslagna ansvarsgränserna kan medföra ökade kostnader för redarna och fartygsägarna vid en olycka. Det ökade ansvaret kan också åsamka redarna och fartygsägarna extra kostnader i form av höjda försäkringspremier. De extra kostnaderna är dock beroende av antalet olyckor och deras omfattning. Trots detta beräknas reformen inte medföra oskäligen kostnader för de ansvariga.

### **4. Beredningen av propositionen**

#### **4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial**

De nya sjölagar som trädde i kraft i de nordiska länderna 1994 är till väsentliga delar likadana. I dem ingår de bestämmelser om ansvarsbegränsning som bygger på begränsningskonventionen. Förslaget till ändring av de gällande bestämmelserna om ansvarsbegränsning har beretts i samråd med de nordiska länderna.

Danmark, Norge och Sverige har också undertecknat ändringsprotokollet med förbehåll för godkännande.

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet i samråd med Danmark, Norge och Sverige. Förslaget har behandlats i Sjöfartsdelegationens lagstiftningssektion. Det förslag till ändring av sjölagen som ingår i propositionen motsvarar till sin grundläggande utformning motsvarande förslag till lagstiftning i Danmark, Norge och Sverige.

#### **4.2. Utlåtanden**

Trafikministeriet har begärt utlåtande om propositionsutkastet av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, han-

dels- och industriministeriet, miljöministeriet, Konsumentverket, Sjöfartsverket, Helsingfors tingsrätt, Finlands miljöcentral, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Maskinförbunds förbund, Finlands Skeppsbe-  
fälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Sjö-  
rättsförening CMI, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Industriförsäkring Ab och Finska Försäkringsbolagens Central-  
förbund.

Utlåtande har givits av justitieministeriet, inrikesministeriet, handels- och industriministeriet, Konsumentverket, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Finlands Rederiförening, Finlands Skeppsbe-  
fälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Industriförsäkring Ab och Finlands miljöcentral.

I de avgivna utlåtandena ställer man sig positivt till den föreslagna höjningen av ansvarsgränserna och till att Finland

godkänner ändringsprotokollet. Åsikterna om tidpunkten för den föreslagna lagens ikraftträdande och uppsägningen av begränsningskonventionen varierar. Finlands Rederiförening och Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund föreslår att begränsningskonventionen inte bör sägas upp förrän ändringsprotokollet har trätt i kraft internationellt. Finlands Rederiförening anför också som sin ståndpunkt att bestämmelserna i ändringsprotokollet inte bör träda i kraft i Finland förrän protokollet är i kraft internationellt. Enligt Industriförsäkring Ab skulle en höjning av ansvarsbeloppet i försäkringar av mindre fartyg innebära en oskälig höjning av försäkringspremierna för dem som bedriver passagerartrafik i liten skala. De övriga remissinstanserna har förordat ett nationellt ikraftträdande av bestämmelserna i ändringsprotokollet innan de träder i kraft internationellt. Vid den fortsatta beredningen av propositionen har ställningstagandena i utlåtandena beaktats.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

#### Sjölagen

#### 9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

5 §. *Ansvarsbeloppen.* I paragrafen finns bestämmelser om ansvarsgränserna. Det föreslås nu att ansvarsgränserna skall höjas i enlighet med ändringsprotokollet. Enligt 1 mom. 1 punkten i dess gällande lydelse är ansvarsgränsen för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats passagerare 46 666 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR. I enlighet med artikel 4 i ändringsprotokollet föreslås att den i paragrafens 1 mom. 1 punkten angivna ansvarsgränsen skall vara 175 000 SDR för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats passagerare. Beloppet motsvarar ca 1,4 milj. mk. Det föreslås att den särskilda

gräns som gäller ansvaret vid befordran av passagerare slopas.

I 1 mom. 2 punkten och dess underpunkter bestäms om ansvarsgränserna för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten. Vid personskador som har tillfogats andra än fartygets passagerare bestäms ansvarsgränsen enligt fartygets bruttodräktighet. I enlighet med artikel 3 punkt a i ändringsprotokollet föreslås en ny ansvarsgräns om två miljoner SDR för fartyg med en bruttodräktighet på högst 2 000 ton. Motsvarande gällande ansvarsgräns är 333 000 SDR för fartyg med en bruttodräktighet på högst 500 ton. Enligt 1 mom. 2 a-, b-, c- och d-punkten höjs ansvarsgränserna i förhållande till fartygets storlek. I enlighet med ändringsprotokollet föreslås att ansvarsgränserna i underpunkterna under 2 punkten höjs 2,4 gånger.

I 1 mom. 3 punkten och dess underpunkter bestäms om ansvarsgränserna för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten. För dessa sak- och egendomsskador be-

stäms ansvarsgränsen enligt fartygets brutto-dräktighet. I enlighet med artikel 3 punkt b i ändringsprotokollet föreslås i momentets 3 punkt en ny ansvarsgräns om en miljoner SDR för fartyg med en bruttodräktighet på högst 2 000 ton. Motsvarande ansvarsgräns enligt den gällande sjölagen är 167 000 SDR för fartyg vars dräktighet inte överstiger 500 ton. Enligt momentets 3 a-, b-, c- och d-punkt stiger ansvarsgränserna i förhållande till fartygets storlek. I enlighet med ändringsprotokollet föreslås att ansvarsgränserna i underpunkterna under 3 punkten höjs 2,4 gånger.

5 a §. *Ändring av ansvarsgränserna.* I paragrafen föreslås att de ansvarsgränser som fastställs genom ändringsprotokollet kan ändras genom förordning till den del ändringen av ansvarsgränserna grundar sig på ett förfarande enligt artikel 8 i ändringsprotokollet. I artikeln bestäms om ett ändringsförfarande för ansvarsgränserna, enligt vilket ansvarsgränserna kan ändras på ett smidigare sätt än för närvarande. Finland kan inte nationellt avvika från en ändring som godkänts med stöd av artikel 8 i ändringsprotokollet utan att säga upp ändringsprotokollet. I bestämmelserna förutsätts inte att de skall ingå i sjölagen. Kommande ändringar av ansvarsgränserna, som görs inom ramen för det smidigare ändringsförfarandet, skall införas i den nationella lagstiftningen för att de skall träda i kraft i Finland. Det skulle vara enklast att nationellt genomföra ändringarna av ansvarsgränserna genom förordning, i synnerhet som höjningen av en ansvarsgräns har begränsats så att den högst kan höjas till det tredubbla och större höjningar inte får göras utan riksdagens samtycke.

7 §. *Upprättande av begränsningsfond.* Paragrafen om upprättandet av en begränsningsfond.

Enligt paragrafens 2 mom. anses en begränsningsfond vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser. Det föreslås att momentet ändras så att fonden skall ha verkan för alla personer som kan åberopa ansvarsbegränsning oberoende av att ansvarsgränserna kan variera till följd av övergångsbestämmelsen.

8 §. *Verkan av upprättande av begränsningsfond.* Paragrafen gäller den betydelse

som upprättande av en begränsningsfond har med tanke på kvarstad, andra säkringsåtgärder och utmätning avseende fartyg.

I paragrafens 1 mom. anges att den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i en stat som är part till begränsningskonventionen inte när detta har skett med anledning av denna fordran kan erhålla kvarstad eller annan säkringsåtgärd avseende egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att begränsningskonventionen ersätts med ändringsprotokollet.

Enligt paragrafens 4 mom. kan 1 och 3 mom. även tillämpas om det visas att en begränsningsfond, som har upprättats i en annan stat än en sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

Det föreslås att paragrafens 4 mom. ändras så att vad som bestäms i 1 och 3 mom. skall tillämpas, om begränsningsfonden har upprättats enligt sjölagen i Finland eller, så länge som Finland är bundet av begränsningskonventionen, i någon annan stat som är part till konventionen men inte ändringsprotokollet.

10 §. *Krigsfartyg, statsfartyg och borrhingsfartyg.* Paragrafens rubrik är vilseledande. Det föreslås att rubriken ändras, eftersom borrhingsfartyg inte nödvändigtvis är statsfartyg och eftersom lagrummet gäller borrhingsfartyg.

Den finskspråkiga utformningen av texten i paragrafens 1 mom. är inkonsekvent. Det föreslås, att texten ändras, så att den motsvarar den gällande svenskspråkiga utformningen.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om de ansvarsgränser som gäller borrhingsfartyg och flyttbara borrhingsplattformar.

Det föreslås att momentet ändras så att de särskilda ansvarsgränser för personskador som avses i 5 § 2 mom. sjölagen höjs till 36 miljoner SDR och för andra skador enligt 3 mom. till 60 miljoner SDR. De gällande ansvarsgränserna för personskador är 12 miljoner och för andra skador 20 miljoner SDR.

En höjning av ansvarsgränserna för borrhingsfartyg och flyttbara borrhingsplattformar till det tredubbla bör anses rimlig med beaktan-

de av att de allmänna ansvarsgränserna nu föreslås höjda och att ansvarsgränserna i fråga har varit i kraft oförändrade över tio år. Dessutom är de ekonomiska förutsättningarna att täcka ett högre ansvar för dessa plattformar bättre än inom den övriga handelssjöfarten.

## 2. Ikraftträdande

### Övergångsbestämmelse

Eftersom det kan dröja flera år innan ändringsprotokollet träder i kraft internationellt, bör frågan om huruvida begränsningsbestämmelserna enligt ändringsprotokollet skall träda nationellt i kraft redan före ändringsprotokollets internationella ikraftträdande övervägas. På så sätt skulle skadelidandens ställning bli beaktad. De gällande ansvarsgränserna är mycket låga, eftersom ansvarsgränsernas reella värde har minskat till följd av nedgången i penningvärdet sedan 1976. De skadelidandens position skulle förbättras avsevärt om de skulle få förbättrade möjligheter att täcka sina krav. Enligt motiveringen till den regeringens proposition (RP 309/1993 s. 43) som ledde till ändring av regeringsformens bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna, har grundlagsutskottet i nyare praxis uttryckligen betonat att ur 5 § regeringsformen (jämlikhetsstadgandet) inte kan härledas skarpa gränser för lagstiftarens prövning då man strävar efter en reglering som den rådande samhällsutvecklingen kräver. Med hänvisning till det som anförts, vore det tillrådligt att ändringsprotokollet skulle träda i kraft i förhållande till länder som inte är bundna av bestämmelserna i begränsningskonventionen. Övergångsbestämmelsen skulle då omfatta de ansvariga personer som avses i artikel 15.1 i begränsningskonventionen. Enligt övergångsbestämmelsen skall de gällande bestämmelserna i sjölagen således tillämpas på sådana ansvariga personer som har anknytning till en främmande stat som är part endast till begränsningskonventionen. På alla andra främmande stater än de som är part till begränsningskonventionen skall den nya lagstiftning som grundar sig på ändringsprotokollet tillämpas.

Också vid de nordiska förhandlingarna har frågan om ett samtidigt nationellt genomförande av bestämmelserna enligt ändringspro-

tokollet före protokollets internationella ikraftträdande diskuterats. Om de nordiska länderna är bundna av olika konventioner när det gäller ansvarsgränserna, kan detta medföra problem för den nordiska trafiken. Då kan de nationella bestämmelserna om rätten till ansvarsbegränsning och reglerna för den tillämpas. Norge, Finland och Sverige överväger att nationellt genomföra alla bestämmelser i ändringsprotokollet. Danmark överväger ett nationellt genomförande av de bestämmelser som gäller passage-rarskador om nedan nämnda nordiska överenskommelse förverkligas. Vid de nordiska förhandlingarna har som mål uppställts att bestämmelserna i ändringsprotokollet skall träda i kraft tidigast den 1 april 2000 åtminstone i Finland, Norge och Sverige. Med tanke på sjötrafiken mellan Finland och Sverige är det önskvärt att ändringarna i sjölagen träder i kraft samtidigt i Finland och i Sverige. Det föreslås således att ändringen av sjölagen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Tillämpningen av bestämmelserna i ändringsprotokollet mellan vissa stater före protokollets internationella ikraftträdande

Eftersom det kan dröja flera år innan ändringsprotokollet träder i kraft internationellt, har frågan om ingående av en överenskommelse om tillämpningen av vissa eller alla bestämmelser i ändringsprotokollet innan ändringsprotokollet träder i kraft internationellt diskuterats vid förhandlingarna med de nordiska länderna. Intentionen är att en sådan överenskommelse skulle ingås med de nordiska länderna. Den nya lagstiftningen om ansvarsgränserna enligt ändringsprotokollet skall gälla sådana ansvariga personer som har sin stadigvarande bostad eller sitt huvudsakliga driftställe i ett nordiskt land.

Om man i de ovan nämnda nordiska förhandlingarna kommer fram till ett samförstånd, föreslås att Finland skall ingå en överenskommelse med Danmark, Norge och Sverige om tillämpning av de bestämmelser som grundar sig på ändringsprotokollet. En överenskommelse om tillämpning av lagstiftningen i fråga förutsätter också en förbindelse att inte tillämpa de bestämmelser som grundar sig på begränsningskonventionen när det gäller en stat som är med i överenskommelsen och part till begränsningskon-

ventionen. Tillämpningen av den lagstiftning som grundar sig på ändringsprotokollet begränsas för Danmarks del till de bestämmelser som gäller passagerarskador.

Det föreslås att överenskommelsen om tillämpning av alla, och i fråga om Danmark av vissa, bestämmelser i ändringsprotokollet före protokollets internationella ikraftträdande skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Vid de nordiska förhandlingarna har som mål uppställts att överenskommelsen skall träda i kraft samtidigt som bestämmelserna i ändringsprotokollet träder nationellt i kraft i de stater som är parter till denna överenskommelse.

### **3. Behovet av riksdagens samtycke till godkännande av ändringsprotokollet**

Det förslag till ändring av sjölagen som ingår i propositionen gör det möjligt för Finland att tillträda ändringsprotokollet.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande (GrUU 19/1995 rd) ansett att det när promulgeringslagarna med sakinhåll tillämpas är viktigt att det uttryckligen är riksdagen som fattar beslut om att anta konventioner. Denna sin ståndpunkt har grundlagsutskottet bekräftat i sitt utlåtande (GrUU 4/1998 rd). I propositionen ingår därför en kläm som uttryckligen gäller antagande av konventionen.

I detta sammanhang är det skäl att konstatera att även om Finland med stöd av artikel 8 i ändringsprotokollet kan bli tvunget att godkänna en sådan ändring av ändringsprotokollet som Finland har motsatt sig, kan Finland dock inte till följd av de smidiga uppsägningsbestämmelserna bindas av ändringen mot sin vilja. Bestämmelserna i artikeln strider således inte mot de bestämmelser i grundlagen som gäller ingående av statsfördrag.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 33 § regeringsformen föreslås.

att Riksdagen godkänner de bestämmelser i det i London den 2 maj 1996 upprättade 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar vilka kräver Riksdagens samtycke och

att Riksdagen ger sitt samtycke till att det i London den 2 maj 1996 upprättade 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, eller vissa av bestämmelserna i det, kan tillämpas mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige innan protokollet träder i kraft internationellt så att motsvarande bestämmelser i konventionen inte tillämpas härvid.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

## Lag

### om ändring av 9 kap. sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 9 kap. 5 § 1 mom., 7 § 2 mom., 8 § 1 och 4 mom. samt rubriken för 10 §, den finskspråkiga ordalydelsen i 10 § 1 mom. samt 10 § 2 mom. och

fogas till 9 kap. en ny 5 a § som följer:

#### 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 beförtra,

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 och

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

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 och

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

#### 5 a §

#### Ändring av ansvarsgränserna

De ansvarsgränser som anges i 5 § kan ändras genom förordning till den del ändringarna grundar sig på en ändring av ansvarsgränserna enligt det förfarande som nämns i artikel 8 i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, nedan *ändringsprotokollet*.

#### 7 §

#### Upprättande av begränsningsfond

En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa ansvarsbegränsning. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsbegränsningen avser.

#### 8 §

#### Verkan av upprättande av begränsningsfond

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som är part till ändringsprotokollet kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, an-

nan säkringsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Vad som bestäms i 1 och 3 mom. tillämpas på motsvarande sätt, om begränsningsfonden har upprättats enligt denna lag i Finland eller, så länge som Finland är part till 1976 års konvention, i någon annan stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet. Bestämmelserna i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond som har upprättats i en annan stat än en sådan som är part till den ovan nämnda konventionen eller ändringsprotokollet kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

#### 10 §

##### *Krigsfartyg, statsfartyg och borrhingsfartyg*

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 60 miljoner SDR för fordringar

som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhningsverksamhet. Om ersättning för oljeskada bestäms särskilt.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom förordning kan bestämmas att denna lag skall tillämpas mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige före ändringsprotokollets internationella ikraftträdande.

Om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat före lagens ikraftträdande, skall de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande tillämpas på denna händelse.

Så länge Finland är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande tillämpas på den som kräver ansvarsbegränsning och har rätt till sådan och som har sin stadigvarande bostad eller sitt huvudsakliga driftställe i en främmande stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet.

Helsingfors den 23 december 1999

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Minister Kimmo Sasi

## Lag

### om ändring av 9 kap. sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 9 kap. 5 § 1 mom., 7 § 2 mom., 8 § 1 och 4 mom. samt rubriken för 10 §, den finskspråkiga ordalydelsen i 10 § 1 mom. samt 10 § 2 mom. och  
fogas till 9 kap. en ny 5 a § 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 46 666 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR,

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 punkten är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

c) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR och

d) för varje dräktighetstal som överstiger 70 000 med 167 SDR,

#### Föreslagen 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 och

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

*Gällande lydelse*

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 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

*Föreslagen lydelse*

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

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 och

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

## 5 a §

*Ändring av ansvarsgränserna*

De ansvarsgränser som anges i 5 § kan ändras genom förordning till den del ändringarna grundar sig på en ändring av ansvarsgränserna enligt det förfarande som nämns i artikel 8 i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, nedan *ändringsprotokollet*.

## 7 §

*Upprättande av begränsningsfond*

En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

## 7 §

*Upprättande av begränsningsfond*

En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa *ansvarsbegränsning*. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som *ansvarsbegränsningen* avser.

## 8 §

*Verkan av upprättande av begränsningsfond*

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som har bi-

## 8 §

*Verkan av upprättande av begränsningsfond*

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som är *part*

*Gällande lydelse*

trätt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/86) kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan säkringsåtgärd, eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Vad som stadgas i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond, som har upprättats i en annan stat än en sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

## 10 §

*Krigsfartyg och andra statsfartyg*

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhningsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

*Föreslagen lydelse*

till ändringsprotokollet kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Vad som bestäms i 1 och 3 mom. tillämpas på motsvarande sätt, om begränsningsfonden har upprättats enligt denna lag i Finland eller, så länge som Finland är part till 1976 års konvention, i någon annan stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet. Bestämmelserna i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond som har upprättats i en annan stat än en sådan som är part till den ovan nämnda konventionen eller ändringsprotokollet kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

## 10 §

*Krigsfartyg, statsfartyg och borrhningsfartyg*

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrhning efter havsbottens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhningsverksamhet. Om ersättning för oljeskada bestäms särskilt.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom förordning kan bestämmas att denna lag skall tillämpas mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige före ändringsprotokollets internationella ikraftträdande.

Om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat före lagens ikraftträdande, skall de bestämmelser som gällde

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

*vid lagens ikraftträdande tillämpas på denna händelse.*

*Så länge Finland är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande tillämpas på den som kräver ansvarsbegränsning och har rätt till sådan och som har sin stadigvarande bostad eller sitt huvudsakliga driftställe i en främmande stat som är part till 1976 års konvention men inte ändringsprotokollet.*

---

(Översättning)

Bilaga 2

**1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar**

Parterna till detta protokoll som anser det önskvärt att ändra 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som upprättats i London den 19 november 1976, för att möjliggöra ökad ersättning och för att skapa ett förenklat förfarande för att ändra begränsningsbeloppen,  
har kommit överens om följande.

**Artikel 1**

I detta protokoll avses med:

1. "Konvention": 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
2. "Organisation": Internationella sjöfart-organisationen.
3. "Generalsekreteraren": Organisationens generalsekreterare.

**Artikel 2**

Artikel 3 punkt a) i konventionen ersätts med följande text:

- a) fordringar på bärgarlön, inbegripet i förekommande fall särskild ersättning enligt artikel 14 i 1989 års internationella konvention om bärgning som den har ändrats, eller bidrag till gemensamt haveri.

**Artikel 3**

Artikel 6 första stycket i konventionen ersätts med följande text:

1. Ansvarsgränserna för fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse skall, med undantag för fordringar som avses i artikel 7, beräknas enligt följande:
  - a) för fordringar med anledning av dödsfall eller personskada,
  - i) 2 miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton,
  - ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under i):

**Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976**

The Parties to the present Protocol Considering that it is desirable to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, done at London on 19 November 1976, to provide for enhanced compensation and to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts,

Have agreed as follows:

**Article 1**

For the purposes of this Protocol:

1. "Convention" means the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

**Article 2**

Article 3, subparagraph (a) of the Convention, is replaced by the following text:

- (a) Claims for salvage, including, if applicable, any claim for special compensation under article 14 of the International Convention on Salvage 1989, as amended, or contribution in general average.

**Article 3**

Article 6, paragraph 1 of the Convention, is replaced by the following text:

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:
  - (a) in respect of claims for loss of life or personal injury,
  - (i) 2 million Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,
  - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

för varje ton från 2 001 till 30 000 ton, 800 beräkningsenheter,

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 600 beräkningsenheter, och

för varje ton över 70 000 ton, 400 beräkningsenheter,

b) för övriga fordringar,

i) 1 miljon beräkningsenheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton,

ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under i):

för varje ton från 2 001 till 30 000 ton, 400 beräkningsenheter,

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 300 beräkningsenheter, och

för varje ton över 70 000 ton, 200 beräkningsenheter.

#### Artikel 4

Artikel 7 första stycket i konventionen ersätts med följande text:

1. För fordringar som på grund av en och samma händelse uppkommit med anledning av dödsfall eller personskada som drabbat ett fartygs passagerare skall ansvarsgränsen för fartygets ägare bestämmas till summan av 175 000 beräkningsenheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

#### Artikel 5

Artikel 8 andra stycket i konventionen ersätts med följande text:

2. Stater som inte är medlemmar i Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpningen av bestämmelserna i första stycket får vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller när som helst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande:

a) beträffande artikel 6, första stycket a) till ett belopp av

i) 30 miljoner monetära enheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton,

ii) för fartyg med större tonnage följande belopp utöver de som anges under i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 400 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 1 million Units of account for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the followings amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 200 Units of Account.

#### Article 4

Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 175,000 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate.

#### Article 5

Article 8, paragraph 2 of the Convention is replaced by the following text:

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in the Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of article 6, paragraph 1 (a) at an amount of:

(i) 30 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

för varje ton från 2 001 till 30 000 ton, 12 000 monetära enheter,  
 för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 9 000 monetära enheter, och

för varje ton över 70 000 ton, 6 000 monetära enheter, samt

b) beträffande artikel 6, första stycket b), till ett belopp av:

i) 15 miljoner monetära enheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton,

ii) för fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges under i):

för varje ton från 2 001 till 30 000 ton, 6 000 monetära enheter,

för varje ton från 30 001 till 70 000 ton, 4 500 monetära enheter, och

för varje ton över 70 000, 3 000 monetära enheter,

(c) beträffande artikel 7 första stycket till summan av 2 625 000 monetära enheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

Artikel 6 andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på bestämmelserna i a) och b) i detta stycke.

#### Artikel 6

Följande text läggs som tredje stycket *bis* till artikel 15 i konventionen:

*3bis* Oavsett den i artikel 7 första stycket föreskrivna ansvarsgränsen får en part genom särskilda nationella bestämmelser reglera det ansvar som skall tillämpas på fordringar på grund av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare. En förutsättning är dock att ansvarsgränsen inte är lägre än den som bestämts i artikel 7 första stycket. En stat som utnyttjat den möjlighet som detta stycke ger skall informera generalsekreteraren om den ansvarsgräns som bestämts eller om det förhållandet att någon ansvarsgräns inte gäller.

#### Artikel 7

Artikel 18 första stycket ersätts med följande text:

1. En stat får vid tidpunkten för undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller vid någon annan tidpunkt därefter, förbehålla sig rätten:

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 12,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 9,000 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 6,000 monetary units; and

(b) in respect of article 6, paragraph 1 (b), at an amount of:

(i) 15 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 2,000 tons;

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 2,001 to 30,000 tons, 6,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 4,500 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 3,000 monetary units; and

(c) in respect of article 7, paragraph 1, at an amount of 2,625,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate.

Paragraphs 2 and 3 of article 6 apply correspondingly to subparagraphs (a) and (b) of this paragraph.

#### Article 6

The following text is added as paragraph *3bis* in article 15 of the Convention:

*3bis* Notwithstanding the limit of liability prescribed in paragraph 1 of article 7, a State Party may regulate by specific provisions of national law the system of liability to be applied to claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship, provided that the limit of liability is not lower than that prescribed in paragraph 1 of article 7. A State party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the Secretary-General of the limits of liability adopted or of the fact that there are none.

#### Article 7

Article 18, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, reserve the right:

(a) att inte tillämpa artikel 2 första stycket d) eller e),

(b) att utesluta fordringar för skador av det slag som avses i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen eller i denna konvention som den kan ha ändrats.

Inga andra reservationer är tillåtna beträffande de materiella bestämmelserna i denna konvention.

### Artikel 8

1. På begäran av minst hälften, men aldrig mindre än sex, av parterna till detta protokoll skall ett förslag till ändring av ansvarsgränserna enligt artikel 6 första stycket, artikel 7 första stycket och artikel 8 andra stycket i konventionen som den har ändrats genom detta protokoll genom generalsekretärens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen samt alla fördragsslutande stater.

2. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan skall senast inom sex månader från översändandet lämnas över till organisationens juridiska kommitté för övervägande.

3. Alla fördragsslutande stater till konventionen som den har ändrats genom detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.

4. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater till konventionen som den har ändrats genom detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av tredje stycket, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna till konventionen som den har ändrats genom detta protokoll är närvarande vid röstningstillfället.

5. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna skall den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan på försäkringskostnaderna som ändringsförslaget medför.

6 a) Ändringar i ansvarsgränserna enligt denna artikel får inte övervägas förrän fem

(a) to exclude the application of article 2, paragraphs 1 (d) and (e);

(b) to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or Protocol thereto.

No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

### Article 8

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits specified in article 6, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting there from, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five

år har förflutit från den dag då detta protokoll öppnades för undertecknande och inte heller förrän fem år har förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.

b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som lagts fast i konventionen som den har ändrats genom detta protokoll ökat med sex procent per år inklusive den procentuella höjning från föregående år räknat från den dagen då protokollet öppnades för undertecknande.

c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i konventionen som den har ändrats genom detta protokoll.

7. En ändring som har antagits i enlighet med fjärde stycket skall av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen skall anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen om inte inom den tidsperioden 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. I ett sådant fall är ändringen förkastad och får ingen verkan.

8. En ändring som har godtagits i enlighet med sjunde stycket träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs.

9. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp detta protokoll i enlighet med artikel 12 första och andra styckena senast sex månader innan ändringen träder i kraft. En sådan uppsägning får verkan när ändringen träder i kraft.

10. En stat som blir fördragsslutande stat när juridiska kommittén har antagit en ändring men innan 18-månadersperioden för dess godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande stat efter den perioden blir bunden av en ändring som har godtagits i enlighet med sjunde stycket. I de fall som anges i detta stycke blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft eller när protokollet träder i kraft för den staten, om detta sker senare.

years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of article 12 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## Artikel 9

1. Konventionen och detta protokoll skall läsas och förstås som ett enda instrument i förhållande mellan dem som är anslutna till protokollet.

2. En stat som är part till detta protokoll men inte är part till konventionen skall vara bunden av bestämmelserna i konventionen som den har ändrats genom detta protokoll i förhållande till andra parter till protokollet, men skall inte vara bunden av bestämmelserna i konventionen i förhållande till stater som bara är parter till konventionen.

3. Konventionen som den har ändrats genom detta protokoll skall endast tillämpas på fordringar för händelser som inträffar efter ikraftträdandet för varje stat av detta protokoll.

4. Inget i detta protokoll skall påverka förpliktelse hos en stat som är part både till konventionen och till protokollet med avseende på en stat som är part till konventionen men inte part till detta protokoll.

## Article 9

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. The Convention as amended by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

4. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

## SLUTBESTÄMMELSER

## Artikel 10

*Undertecknande, ratifikationen m.m.*

1. Detta protokoll är öppet för undertecknande hos organisationen från den 1 oktober 1996 till den 30 september 1997 för alla stater.

2. En stat kan förklara sig bunden av detta protokoll genom

a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande,

b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

c) anslutning.

## FINAL CLAUSES

## Article 10

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 by all States.

2. Any State may express its consent to be bound by this Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning verkställs genom att ett instrument för detta ändamål deponeras hos generalsekreteraren.

4. Ett instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning som deponerats efter ikraftträdandet av en ändring av denna konvention som den har ändrats genom detta protokoll skall anses gälla konventionen som den har ändrats genom en sådan ändring.

#### Artikel 11

##### *Ikraftträdande*

1. Detta protokoll träder i kraft 90 dagar efter det att tio stater har förklarat sig vara bundna av det.

2. För en stat som förklarar sig bunden av detta protokoll efter det att villkoren i första stycket har uppfyllts, skall detta protokoll träda i kraft 90 dagar efter en förklaring om att vara bunden har avgetts.

#### Artikel 12

##### *Uppsägning*

1. Detta protokoll får sägas upp av en part när som helst efter det att det har trätt i kraft för den parten.

2. Uppsägning skall göras genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos generalsekreteraren.

3. En uppsägning får verkan tolv månader efter deponeringen hos generalsekreteraren eller den längre tid som anges i uppsägningsinstrumentet.

4. Mellan parterna till detta protokoll skall en uppsägning av någon av dem av konventionen enligt artikel 19 i den inte på något sätt förstås som en uppsägning av konventionen som den har ändrats genom detta protokoll.

#### Artikel 13

##### *Revision och ändring*

1. Organisationen får sammankalla en konferens för att revidera eller ändra protokollet.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

#### Article 11

##### *Entry into force*

1. This Protocol shall enter into force 90 days following the date which 10 States have expressed their consent to be bound by it.

2. For any State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force 90 days following the date of expression of such consent.

#### Article 12

##### *Denunciation*

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which it enters into force for that State Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect 12 months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 19 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

#### Article 13

##### *Revision and amendment*

1. A conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2. Organisationen skall sammankalla en konferens med de fördragsslutande staterna om minst en tredjedel av dessa begär det.

## Artikel 14

### *Depositarie*

1. Detta protokoll och de ändringar som godtagits enligt artikel 8 skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall:

a) informera alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll om

i) varje nytt undertecknande eller deponering av instrument samt datum för detta,

ii) varje förklaring och underrättelse enligt artikel 8 andra stycket i konventionen som den har ändrats genom detta protokoll och artikel 8 fjärde stycket i konventionen,

iii) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll,

iv) ett förslag om ändringar av ansvarsgränserna som har gjorts enligt artikel 8 första stycket,

v) en ändring som har antagits enligt artikel 8 fjärde stycket,

vi) en ändring som anses godtagen med stöd av artikel 8 sjunde stycket samt den dag då ändringen träder i kraft enligt åttonde och nionde styckena i den artikeln,

vii) deponeringen av ett uppsägningsinstrument av detta protokoll samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan,

b) översända vidimerade exakta kopior av detta protokoll till alla stater som har undertecknat det och till alla stater som ansluter sig till detta protokoll.

3. Så snart som detta protokoll träder i kraft skall texten överlämnas av generalsekreteraren till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

2. The Organization shall convene a conference of Contracting States to this Protocol for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

## Article 14

### *Depositary*

1. This Protocol and any amendments accepted under article 8 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

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

(ii) each declaration and communication under article 8, paragraph 2 of the Convention as amended by this Protocol, and article 8, paragraph 4 of the Convention;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits which has been made in accordance with article 8, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 8, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article 8, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Artikel 15

*Språk*

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla äger lika vitsord.

## Article 15

*Languages*

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

