

Regeringens proposition

2003/04:79

Höjda begränsningsbelopp för redares
skadeståndsansvar

Prop.
2003/04:79

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Harpsund den 4 mars 2004

Göran Persson

Thomas Bodström
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I 9 kap. sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om begränsning av redares samlade skadeståndsansvar, så kallad globalbegränsning. Bestämmelserna bygger på 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Bestämmelserna innebär att det skadeståndsansvar som kan uppkomma för en redare med anledning av driften av ett fartyg begränsas till ett visst belopp, vilket varierar med hänsyn till fordringstyp och det aktuella fartygets storlek.

År 1996 antogs ett ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention. Ändringsprotokollet innebär bland annat att begränsningsbeloppen höjs. Detta gäller för både personskador som drabbar passagerare ombord på ett fartyg och andra skador som uppkommer i samband med ett fartygs drift. Ändringsprotokollet innebär också att det i framtiden blir möjligt att höja begränsningsbeloppen genom ett förenklat förfarande.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner dels 1996 års ändringsprotokoll, dels att regeringen säger upp 1976 års begränsningskonvention. Vidare innehåller propositionen förslag till de ändringar i 9 kap. sjölagen som är nödvändiga för ett svenskt tillträde till ändringsprotokollet. I anslutning till detta föreslås också att de särskilda begränsningsbeloppen för borrhingsfartyg och flyttbara borrhplattformar höjs.

Det föreslås att regeringen får bestämma när lagändringarna skall träda i kraft.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	5
3	Ärendet och dess beredning.....	9
4	Nuvarande regler om ansvarsbegränsning.....	10
4.1	1976 års begränsningskonvention.....	10
4.1.1	Bakgrund.....	10
4.1.2	Konventionens huvudsakliga innehåll.....	11
4.2	Den svenska regleringen.....	13
5	1996 års ändringsprotokoll.....	14
5.1	Bakgrund.....	14
5.2	De viktigaste bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll.....	15
6	Svenskt tillträde till 1996 års ändringsprotokoll.....	17
6.1	Sveriges tillträde till ändringsprotokollet.....	17
6.2	Reservationer.....	20
6.2.1	Fordringar med anledning av HNS-skador.....	20
6.2.2	Fordringar med anledning av avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder.....	21
6.3	Frågan om särlösningar på vissa områden.....	23
6.3.1	Fordringar med anledning av passagerarskador.....	23
6.3.2	Fartyg på mindre än 300 ton.....	23
6.4	Lagändringar med anledning av ett tillträde till ändringsprotokollet.....	25
6.4.1	De konventionsbundna ansvarsgränserna, m.m.	25
6.4.2	De särskilda ansvarsgränserna för borrningsfartyg och borrhullformar.....	27
7	Uppsägning av 1976 års begränsningskonvention.....	28
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	32
8.1	Ikraftträdande.....	32
8.2	Övergångsbestämmelser.....	34
9	Ekonomiska konsekvenser, m.m.	37
10	Författningskommentar.....	38
Bilaga 1	1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.....	43
Bilaga 2	Begränsningsbeloppen i SDR enligt 1976 års begränsningskonvention och 1996 års ändringsprotokoll.....	54
Bilaga 3	Departementspromemorians huvudsakliga innehåll.....	56
Bilaga 4	Departementspromemorians lagförslag.....	57

Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser	60	Prop. 2003/04:79
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	61	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 2004	62	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:79

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,
2. godkänner att regeringen säger upp 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, och
3. antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

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

Prop. 2003/04:79

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 5, 8, 10 och 11 §§ sjölagen (1994:1009) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §

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

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (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 är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

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

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

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR. för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

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

8 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last. Första och tredje styckena

kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämställbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

10 §

Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

11 §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1–10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1–10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skade-

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begräns-

-
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
 2. Äldre föreskrifter skall gälla när den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.
 3. Så länge Sverige är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall dessutom följande gälla:
 - a) Äldre föreskrifter skall gälla om den som åberopar ansvarsbegränsning har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar men inte av 1996 års ändringsprotokoll till den konventionen.
 - b) Trots vad som sägs i 9 kap. 7 § andra stycket första meningen skall vad som sägs i 9 kap. 8 § gälla på motsvarande sätt när en begränsningsfond har upprättats enligt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i Sverige eller i en annan stat som är bunden av den konventionen.

3 Ärendet och dess beredning

Bestämmelser om begränsning av redares och vissa andra ansvars- subjekts skadeståndsansvar finns i 9 kap. sjölagen (1994:1009). Dessa bestämmelser möjliggör för den ansvarige att begränsa sitt sammanlagda ansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse, så kallad globalbegränsning. Bestämmelserna bygger på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (i den fortsatta framställningen benämnd 1976 års begränsningskonvention). Konventionen finns publicerad i propositionen Ändring i sjölagen m.m. (prop. 1982/83:159, s. 195 ff.) och i Sveriges överenskommelser med främmande makter, SÖ 1983:98.

Vid en diplomatkonferens i London i maj 1996 antogs ett ändrings- protokoll till 1976 års begränsningskonvention (fortsättningsvis benämnt 1996 års ändringsprotokoll). Protokollet innebär bland annat att begränsningsbeloppen höjs. Protokollet i dess engelska lydelse finns i *bilaga 1*. En översättning till svenska som gjorts i Justitiedepartementet finns parallellt med den engelska texten. En uppställning över begränsningsbeloppen i 1976 års begränsningskonvention och i ändrings- protokollet finns i *bilaga 2*.

Sverige undertecknade 1996 års ändringsprotokoll den 18 februari 1997 med förbehåll för senare ratifikation.

Efter antagandet av ändringsprotokollet utarbetades i Justitie- departementet promemorian Ändrade regler om begränsning av redares ansvar, Ds 1997:61. I promemorian föreslås att Sverige skall tillträda ändringsprotokollet och säga upp 1976 års begränsningskonvention. Vidare föreslås med anledning av detta vissa ändringar i 9 kap. sjölagen. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*.

Promemorian remissbehandlades under hösten 1997. En förteckning över de remissinstanser som yttrat sig över promemorian finns i *bilaga 5*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i ärendet (Ju1997/3433/L3).

I ärendet utarbetades därefter promemorian Ändrade regler om begränsning av redares m.fl. ansvar. Promemorian behandlar vissa frågor om ikraftträdandet av de aktuella lagändringarna. Denna promemoria remitterades för synpunkter i januari 2000. Bilaga 5 innehåller också en förteckning över de remissinstanser som yttrat sig över promemorian. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i ärendet (Ju1997/3433/L3).

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner dels 1996 års ändringsprotokoll, dels att regeringen säger upp 1976 års begränsnings- konvention. Vidare lämnas förslag till de ändringar i 9 kap. sjölagen som är nödvändiga för ett svenskt tillträde till ändringsprotokollet samt vissa ytterligare ändringar som föranleds av tillträdet.

Under ärendets beredning har överläggningar hållits med företrädare för ansvariga ministerier och departement i Danmark, Finland och Norge.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen och Vänsterpartiet.

Regeringen beslutade den 12 februari 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Lagrådsremissens lagförslag stämmer överens med propositionens. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

4 Nuvarande regler om ansvarsbegränsning

4.1 1976 års begränsningskonvention

4.1.1 Bakgrund

Regler om globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar har funnits i de flesta sjörättssystem sedan lång tid tillbaka. Det har dock förelegat stora skillnader mellan olika rättssystem, bland annat när det gäller sättet att genomföra begränsningen (se om den historiska utvecklingen bland annat SOU 1981:8 s. 59 ff. och Blom, B., Sjölagens bestämmelser om redaransvar, Stockholm, 1985, s. 14 ff.).

I syfte att skapa internationellt enhetliga regler antogs år 1924 en konvention om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Sverige, liksom Danmark, Finland och Norge, tillträdde konventionen, men den fick i övrigt en ganska obetydlig anslutning.

Ett nytt försök gjordes därför att åstadkomma en internationellt enhetlig ordning. År 1957 antogs en konvention om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö. Sverige, Danmark, Finland och Norge tillträdde även denna konvention. Den trädde i kraft år 1968.

Bara några år efter ikraftträdandet visade det sig finnas ett behov av att revidera 1957 års konvention. Den utlösande faktorn var arbetet med 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja. Den konventionen innehåller bestämmelser om begränsning av ansvaret för oljeskador. Ansvarsgränserna i oljeansvarighetskonventionen var högre än motsvarande gränser i 1957 års konvention. För en stat som ratificerade oljeansvarighetskonventionen och som samtidigt var bunden av 1957 års konvention uppstod på grund härav vissa svårigheter. Den senare konventionens lägre ansvarsgränser måste nämligen tillämpas av en sådan stat även på oljeskador, om det fartyg som hade orsakat oljeskadorna var hemmahörande i en stat som hade tillträtt 1957 års konvention men inte oljeansvarighetskonventionen. Detta ansågs otillfredsställande och stötande eftersom staten i fråga var tvungen att tillämpa de högre ansvarsgränserna i 1969 års konvention på fartyg hemmahörande i den egna staten.

Men även andra omständigheter påkallade en revidering av 1957 års konvention. Den inflation som hade ägt rum sedan år 1957 hade minskat begränsningsbeloppens reella värde. Gränserna i konventionen hade med hänsyn härtill kommit att framstå som alltför låga.

Ett arbete inleddes därför i den dåvarande mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (föregångaren till den internationella sjöfarts-

organisationen, IMO) och i den internationella sjörättskommittén (CMI) i syfte att modernisera de internationella reglerna om globalbegränsning. Arbetet resulterade i 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Konventionen, som antogs vid en diplomatkonferens i London år 1976, trädde i kraft den 1 december 1986. Den har hittills tillträtts av 41 stater, däribland Sverige, Danmark, Finland och Norge.

4.1.2 Konventionens huvudsakliga innehåll

1976 års begränsningskonvention innehåller 23 artiklar indelade i fem kapitel. Första kapitlet (artiklarna 1–5) innehåller bestämmelser om begränsningsrätten. Där regleras bland annat frågan om vilka personer som är berättigade till ansvarsbegränsning och vilka typer av fordringar som är föremål för begränsningsrätten. I andra kapitlet (artiklarna 6–10) fastställs ansvarsgränserna. Gränserna delas in i allmänna ansvarsgränser och ansvarsgränsen för passagerares fordringar. Dessutom innehåller kapitlet bland annat bestämmelser om beräkningsenhet. Tredje kapitlet (artiklarna 11–14) innehåller grundläggande bestämmelser om begränsningsfond. Där regleras bland annat hur fonden upprättas, hur den fördelas och vilka rättsverkningar som är knutna till upprättandet. I fjärde kapitlet (artikel 15) fastställs konventionens tillämpningsområde. Det femte och sista kapitlet (artikel 16–23) innehåller slutbestämmelser om ratifikation, ikraftträdande, uppsägning m.m.

I det följande redogörs under skilda rubriker för konventionens huvudsakliga innehåll. I fråga om det närmare innehållet i konventionens bestämmelser hänvisas till prop. 1982/83:159 s. 195 ff. En beskrivning av de särskilda bestämmelserna i konventionen finns i SOU 1981:8 s. 70 ff.

Vem är berättigad till ansvarsbegränsning?

Berättigade att begränsa sitt ansvar är enligt konventionen fartygsägare och bärgare. Fartygsägare är inte bara den som innehar fartyget med äganderätt. Med fartygsägare förstås ägare, befraktare och redare av fartyg samt den som i redarens ställe sköter om driften av ett fartyg.

Bärgare är den som utför tjänster i direkt samband med bärgningsföretag, oavsett om bärgningen utförs med användande av fartyg eller inte.

Även personer för vars handlingar fartygsägaren eller bärgaren svarar har rätt att begränsa sitt ansvar, om en fordran av det slag som kan vara föremål för ansvarsbegränsning görs gällande mot en sådan person.

Den som har meddelat ansvarsförsäkring beträffande fordringar som är föremål för begränsning enligt konventionen har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning som försäkringstagaren.

Ett generellt undantag från rätten till begränsning gäller för skador som den ansvarige har vållat uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma. Det senare ledet avser en grov vårdslöshet som ligger på gränsen till uppsåt (se prop. 1982/83:159 s. 48).

De fordringar som kan bli föremål för ansvarsbegränsning är i första hand sådana som avser person- eller sakskador som har uppstått i samband med fartygets drift. Tillämpningsområdet omfattar emellertid också fordringar med anledning av dröjsmål vid befordran av gods, passagerare eller deras resgods, krav på ersättning för skadeförebyggande åtgärder i vissa fall, fordringar med anledning av rena förmögenhets-skador, m.m.

Undantagna från begränsningsrätten är fordringar på bärgarlön och bidrag till gemensamt haveri, fordringar med anledning av sådana oljeskador som avses i 1969 års oljeansvarighetskonvention jämte ändringar som har trätt i kraft, fordringar med anledning av atomskador och, under vissa förutsättningar, fordringar som tillkommer arbetstagare hos fartygsägaren eller bärgaren.

Vilka är begränsningsbeloppen?

Som tidigare nämnts innehåller konventionen dels allmänna ansvarsgränser, dels en särskild ansvarsgräns för passagerares fordringar med anledning av personskador.

De allmänna ansvarsgränserna är bestämda i relation till det aktuella fartygets bruttodräktighet (tonnage), beräknat enligt 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (konventionen är publicerad i SÖ 1979:6). Bruttodräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör summan av fartygets alla slutna rum med undantag för bland annat vissa utrymmen ovanför översta däck. Dräktigheten anges i 1976 års begränsningskonvention och i denna proposition i antal ton (ett ton motsvarar i sammanhanget inte 1 000 kilogram utan 2,83 kubikmeter). Begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Både för personskador och övriga skador föreskrivs ett minsta begränsningsbelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador uppgår detta belopp till 333 000 SDR (ca 3,7 miljoner kr) och för övriga skador till 167 000 SDR (ca 1,8 miljoner kr). Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek.

Begränsningsbeloppet för passagerares fordringar med anledning av personskador fastställs inte i förhållande till fartygets tonnage utan till det antal passagerare som fartyget har tillstånd att transportera. Beloppet är lika med 46 666 SDR (ca 510 000 kr) multiplicerat med det tillåtna antalet passagerare. Beloppet är dock maximerat till 25 miljoner SDR (ca 275 miljoner kr).

Begränsningsfond

För att freda sig mot alltför omfattande krav på säkerhet från borgenärernas sida i form av kvarstad eller andra säkerhetsåtgärder kan redaren, eller den som annars påstås vara ansvarig, upprätta en begränsningsfond. Genom att upprätta en sådan fond kan den ansvarige också säkra att begränsningsreglerna iakttas. Samtidigt innebär begräns-

ningsfonden för borgenärerna att de får en gemensam säkerhet för sina krav.

Begränsningsfonden skall uppgå till summan av de begränsningsbelopp som är tillämpliga på fordringar för vilka den person som upprättar fonden kan vara ansvarig, jämte närmare angiven ränta. Fonden upprättas genom att beloppet betalas in till eller säkerhet ställs för beloppet hos en domstol eller någon annan behörig myndighet i den konventionsstat där rättsliga åtgärder har vidtagits.

Har en begränsningsfond upprättats är den som gjort gällande en fordran mot fonden förhindrad att på grund av denna fordran göra gällande någon rätt mot andra tillgångar. Borgenären kan exempelvis inte få kvarstad i redarens fartyg. Redan beslutade säkerhetsåtgärder skall alltid hävas om fonden har upprättats i den stat där säkerhetsåtgärder har vidtagits. Motsvarande gäller om säkerhetsåtgärder har vidtagits i andra stater som har viss närmare anknytning till ersättningsanspråken.

Begränsningsfonden skall fördelas proportionellt mellan borgenärerna i förhållande till deras styrkta fordringar mot fonden.

När är konventionen tillämplig?

Konventionen är tillämplig när en person som är berättigad att begränsa sitt ansvar åberopar denna rätt inför en domstol i en fördragsslutande stat eller i en sådan stat begär att en säkerhetsåtgärd skall hävas eller att en ställd säkerhet skall frigges. Den avgörande omständigheten för konventionens tillämplighet är alltså om domstolen i fråga är belägen i en fördragsslutande stat. Personens eller det aktuella fartygets nationalitet saknar enligt huvudregeln betydelse för tillämpningsområdet. En konventionsstat har emellertid rätt att genom nationella bestämmelser helt eller delvis från rätten till ansvarsbegränsning undanta personer, vilka inte har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en konventionsstat, eller fartyg som inte seglar under en konventionsstats flagga.

Härutöver innehåller konventionen särskilda bestämmelser om tillämpligheten i fråga om bland annat fartyg avsedda för navigering på inre vattenvägar, vissa fartyg med ett tonnage som är mindre än 300 ton, borrhingsfartyg, svävare och vissa flytande plattformar.

4.2 Den svenska regleringen

Sverige tillträdde 1976 års begränsningskonvention år 1983. Konventionens bestämmelser införlivades med svensk rätt genom lagändringar som trädde i kraft den 1 april 1985. De nya reglerna togs in i 10 kap. i 1891 års sjölag. Särskilda bestämmelser av processuell art om begränsningsfond och så kallade begränsningsmål infördes i 15 kap. samma lag. I samband med tillkomsten av nuvarande sjölag (1994:1009) överfördes bestämmelserna till 9 kap. respektive 12 kap.

Reglerna i 9 kap. sjölagen bygger alltså på 1976 års begränsningskonvention, och det sakliga innehållet i reglerna stämmer överens med konventionens motsvarande regler. Reglerna skall tillämpas när ansvarsbegränsning åberopas inför svensk domstol (11 §). Undantag görs inte

för personer som saknar stadigvarande hemvist eller huvudsaklig rörelse i en konventionsstat eller fartyg som inte seglar under en konventionsstats flagga. Vidare finns inte några särskilda bestämmelser vare sig för fartyg som är avsedda för navigering på inre vattenvägar eller för fartyg med ett tonnage på mindre än 300 ton. Särskilda begränsningsregler finns däremot för borrhingsfartyg och flyttbara borrhingsplattformar samt för vissa statsägda fartyg (10 §).

1976 års begränsningskonvention innehåller inte några närmare regler om hur en begränsningsfond skall upprättas och fördelas. Av artikel 14 i konventionen följer att sådana frågor och alla processuella frågor som har samband därmed skall regleras av lagen i den stat där fonden har upprättats. I svensk rätt regleras dessa frågor genom bestämmelserna i 12 kap. sjölagen och i förordningen (1985:68) om begränsningsfond.

För en närmare redogörelse för den svenska regleringen hänvisas till prop. 1982/83:159.

5 1996 års ändringsprotokoll

5.1 Bakgrund

Inom IMO pågick fram till våren 1996 arbete med att skapa en konvention om skadeståndsansvar och ersättning för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Arbetet resulterade i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, den så kallade HNS-konventionen (HNS står för Hazardous and Noxious Substances, det vill säga farliga och skadliga ämnen). Konventionen innebär ett ansvars- och ersättningssystem för farligt gods motsvarande det som gäller för oljeskador.

I samband med arbetet på HNS-konventionen uppkom också frågan om en revidering av 1976 års begränsningskonvention. Tillkomsten av HNS-konventionen skulle nämligen innebära särskilda bestämmelser om begränsning av ansvaret för skador som orsakats av farligt gods (HNS-skador) med högre ansvarsgränser än i 1976 års begränsningskonvention (rätten till ansvarsbegränsning enligt 1976 års begränsningskonvention gäller också för fordringar på grund av skador som omfattas av HNS-konventionen). För stater som önskade tillträda HNS-konventionen och samtidigt önskade ha regler om globalbegränsning uppstod därför problemet att globalbegränsningsreglernas lägre ansvarsgränser fortfarande skulle bli tillämpliga på HNS-skador, om globalbegränsningsreglerna inte medgav undantag för HNS-skador. Härtill kom ett behov av att allmänt höja begränsningsbeloppen mot bakgrund av den nedgång i penningvärdet som skett sedan begränsningsbeloppen fastställdes år 1976. Det särskilda begränsningsbeloppet för passagerarskador hade också kommit att framstå som alltför lågt. Vidare ansågs det finnas ett behov av att införa ett förenklat ändringsförfarande för begränsningsbeloppen.

På inbjudan av IMO hölls den 15 april–3 maj 1996 en internationell konferens för att anta HNS-konventionen och ett ändringsprotokoll till

1976 års begränsningskonvention. Avsikten med konferensen såvitt avser den sistnämnda konventionen var begränsad till i huvudsak tre frågor, nämligen en höjning av begränsningsbeloppen, en möjlighet att undanta HNS-skador från globalbegränsningsreglerna och införandet av ett förenklat ändringsförfarande för begränsningsbeloppen.

Vid konferensen antogs HNS-konventionen. I samband därmed antogs också 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention.

5.2 De viktigaste bestämmelserna i 1996 års ändringsprotokoll

Ändringarna i 1976 års begränsningskonvention är av begränsad omfattning men likväl betydelsefulla. De innebär främst en höjning av begränsningsbeloppen, en möjlighet till undantag från ansvarsbegränsning för HNS-skador och ett förenklat förfarande för ändring av begränsningsbeloppen.

I fråga om innehållet i de särskilda bestämmelserna i ändringsprotokollet hänvisas till avsnitt 5.3 i Ds 1997:61.

Begränsningsbeloppen

Ändringsprotokollet (artikel 3) innebär att det för samtliga fordringar som kan vara föremål för ansvarsbegränsning, utom fordringar för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare, alltså föreskrivs ett lägsta belopp för de mindre fartygen. Det nya beloppet för personskador är 2 miljoner SDR (ca 22 miljoner kr) för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton. För övriga skador är det lägsta beloppet 1 miljon SDR (ca 11 miljoner kr) för ett fartyg med samma dräktighet. Den därefter stegvisa ökningen av begränsningsbeloppen i förhållande till fartygets storlek innebär att beloppen har höjts i genomsnitt 2,4 gånger i förhållande till 1976 års begränsningskonvention.

Begränsningsbeloppet för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare har höjts till 175 000 SDR (ca 1,9 miljoner kr) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat får transportera. Den maximerade beloppsgränsen på 25 miljoner SDR har slopats (artikel 4).

Passagerarnas ställning har stärkts ytterligare. En stat får nämligen, oavsett den nyss angivna begränsningsregeln, genom särskilda nationella bestämmelser reglera det ansvar som skall gälla för fordringar på grund av personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare. En förutsättning är dock att regleringen inte ger ett sämre skydd än det som följer av ändringsprotokollets bestämmelse om ansvarsbegränsning (artikel 6). Detta innebär att en stat har möjlighet att fastställa en högre ansvarsgräns för passagerarskador eller att föreskriva att passagerarskador över huvud taget inte skall vara föremål för globalbegränsning.

1976 års begränsningskonvention kan bli tillämplig på många slag av skadeståndsfordringar som kan följa på utsläpp av farliga och skadliga ämnen, till exempel fordringar på grund av sådana skador som omfattas av HNS-konventionen. För att rätt till globalbegränsning inte skall behöva föreligga för fordringar med anledning av HNS-skador föreskrivs i ändringsprotokollet att en stat får förbehålla sig rätten att från begränsningsreglerna utesluta fordringar som har uppkommit genom sådana skador (artikel 7). Tanken är att HNS-skador skall kunna omfattas av HNS-konventionens särskilda begränsningsregler, som bland annat innebär högre begränsningsbelopp. Reservationsmöjligheten är tänkt att komma till användning vid ett tillträde till HNS-konventionen.

Ett förbehåll att inte tillämpa reglerna om globalbegränsning på HNS-skador kan göras i samband med tillträdet till ändringsprotokollet eller vid ett senare tillfälle. Det innebär att om ändringsprotokollet träder i kraft före HNS-konventionen så har en stat möjlighet att tills vidare låta reglerna om globalbegränsning gälla även för HNS-skador och först när HNS-konventionen träder i kraft göra undantag för sådana skador.

Det förenklade ändringsförfarandet

Ändringsprotokollet innehåller ett system som skall göra det möjligt att i framtiden ändra begränsningsbeloppen på ett enklare sätt än genom ett traditionellt förfarande för ändring av konventioner (artikel 8).

Protokollet ger hälften av parterna, dock aldrig färre än sex stycken, rätt att begära att IMO:s juridiska kommitté skall behandla ett förslag till ändringar av begränsningsbeloppen. Ändringar kan antas med två tredjedels majoritet av närvarande stater vid beslutstillfället, förutsatt att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande vid detta tillfälle. När de nya beloppen bestäms skall hänsyn tas till erfarenheter i fråga om inträffade olyckor och omfattningen av skadorna. Vidare skall inflationen beaktas och den effekt ändringen kan få i fråga om försäkringskostnaderna.

För att hindra en alltför stor höjning av begränsningsbeloppen enligt detta förfarande gäller vissa spärregler. Dessa regler innebär att det förenklade förfarandet inte kan inledas förrän fem år har gått från det att ändringsprotokollet öppnades för undertecknande. Det måste också gå fem år från det att en sådan ändring har trätt i kraft till dess förfarandet kan sättas igång på nytt. Härutöver gäller att begränsningsbeloppen inte får höjas med mer än sex procent per år räknat från det protokollet öppnades för undertecknande. Slutligen har det satts en absolut gräns för hur stor ändring som kan göras inom ramen för det förenklade förfarandet. Beloppen får sålunda aldrig höjas över tre gånger de belopp som har bestämts i ändringsprotokollet.

IMO skall skriftligen underrätta de fördragsslutande staterna om de ändringar som har beslutats av den juridiska kommittén. Kommitténs beslut är inte direkt bindande för staterna. Det får ingen verkan om minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna inom 18 månader från underrättelsen meddelar att de inte godtar ändringen. I annat fall anses

ändringen ha godtagits vid utgången av 18-månadersperioden. Ändringen träder i kraft ytterligare 18 månader senare.

Ändringen binder vid sitt ikraftträdande alla fördragsslutande stater, alltså även de stater som har röstat emot förslaget eller meddelat att de inte godtar ändringen, om de inte säger upp ändringsprotokollet senast sex månader innan ändringen träder i kraft. En sådan uppsägning får verkan när ändringen träder i kraft.

Ändringsprotokollets ikraftträdande

Ändringsprotokollet träder i kraft 90 dagar efter det att tio stater har tillträtt det. För en stat som därefter tillträder protokollet träder det i kraft 90 dagar efter tillträdet.

Enligt uppgifter från IMO har villkoren för protokollets ikraftträdande uppfyllts den 13 februari 2004 i och med Maltas tillträde till protokollet. De övriga nio stater som har tillträtt ändringsprotokollet är i turordning för tillträdet Ryssland, Storbritannien, Finland, Norge, Tyskland, Sierra Leone, Danmark, Australien och Tonga. Detta innebär att ändringsprotokollet träder i kraft den 13 maj 2004.

6 Svenskt tillträde till 1996 års ändringsprotokoll

6.1 Sveriges tillträde till ändringsprotokollet

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens (Ds 1997:61 s. 25).

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: När Sverige tillträdde 1976 års begränsningskonvention anfördes ett par kritiska synpunkter på konventionen. Det hade enligt departementschefen varit önskvärt med ännu större höjningar av begränsningsbeloppen i förhållande till de belopp som gällde enligt 1957 års konvention. Vidare anfördes att 1976 års begränsningskonvention borde ha haft bestämmelser som gjorde det möjligt att genom ett enkelt och snabbt förfarande ändra begränsningsbeloppen i takt med inflationen, och detta med bindande verkan för alla fördragsslutande stater (se prop. 1982/83:159 s. 54).

De ändringar som nu har gjorts av 1976 års begränsningskonvention genom 1996 års ändringsprotokoll innebär en förbättring av ersättningsmöjligheterna för skadelidande. När det gäller höjningen av de allmänna begränsningsbeloppen, har den största höjningen skett för fartyg med en dräktighet av upp till 2 000 bruttoton. Begränsningsbeloppet för dessa fartyg uppgår enligt ändringsprotokollet till 2 miljoner SDR (ca 22 miljoner kr) i fråga om personskador och 1 miljon SDR (ca 11 miljoner

kr) i fråga om övriga skador. Detta kan jämföras med 1976 års begränsningskonvention, där motsvarande belopp för ett fartyg i intervallet 0–2 000 ton varierar mellan 333 000 SDR (ca 3,7 miljoner kr) och 1 083 000 SDR (ca 11,9 miljoner kr) respektive mellan 167 000 SDR (ca 1,8 miljoner kr) och 417 500 SDR (ca 4,6 miljoner kr).

I fråga om de större fartygen har begränsningsbeloppen inte höjts lika mycket som för de mindre fartygen. I genomsnitt har beloppsgränserna höjts 2,4 gånger i förhållande till 1976 års begränsningskonvention. Denna höjning kan för svenskt vidkommande inte sägas ha tillgodosett ett krav på höjning utöver inflationen av begränsningsbeloppen i förhållande till gällande belopp enligt 1976 års begränsningskonvention. Den åstadkomna höjningen är dock vad det har varit möjligt att enas om internationellt. Även om en större höjning hade varit önskvärd, så innebär ändringsprotokollet ändå förbättringar i förhållande till vad som gäller enligt 1976 års begränsningskonvention.

När det gäller begränsningsbeloppet för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare innebär ändringsprotokollet betydelsefulla förbättringar för skadelidande. Beloppet per passagerare som fartyget har tillstånd att transportera har höjts från 46 666 SDR (ca 510 000 kr) till 175 000 SDR (ca 1,9 miljoner kr). För exempelvis ett mindre fartyg som enligt sitt certifikat får befordra 200 passagerare innebär detta en höjning av begränsningsbeloppet från 9,3 miljoner SDR (ca 100 miljoner kr) till 35 miljoner SDR (ca 385 miljoner kr). Dessutom har 1976 års begränsningskonventions maximibelopp på 25 miljoner SDR (ca 275 miljoner kr) slopats. Detta är särskilt betydelsefullt vid olyckor med de större passagerarfartygen. För exempelvis en passagerarfärja som enligt sitt certifikat får transportera 3 000 passagerare är begränsningsbeloppet enligt ändringsprotokollet 525 miljoner SDR (ca 5,8 miljarder kr). Detta kan jämföras med 1976 års begränsningskonvention där motsvarande belopp blir lika med maximibeloppet på 25 miljoner SDR. Till dessa förbättringar för skadelidande passagerare kommer att ändringsprotokollet ger möjlighet att införa nationella bestämmelser om ett obegränsat ansvar för passagerarskador.

En nackdel med många internationella konventioner är att även ändringar om vilka det i princip råder en bred enighet kan ta lång tid att genomföra, om det skall ske i traditionella former genom antagande av ändringarna vid en diplomatkonferens med efterföljande undertecknande och ratifikation.

På senare tid har det därför allt oftare förekommit att man i konventioner tar in regler om ett enklare och snabbare ändringsförfarande, i varje fall för mera angelägna områden där man i förväg kunnat förutse ett behov av återkommande revisioner. Ett sådant område är ändringar av ansvarighets- och ersättningsbelopp som fortlöpande kan behöva anpassas till penningvärdets förändringar. Regler av detta slag finns exempelvis i 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (artikel 15) och i 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (artikel 33).

Som redan framgått i avsnitt 5.2 innehåller 1996 års ändringsprotokoll regler om ett förenklat förfarande för ändring av begränsningsbeloppen.

Reglerna syftar bland annat till att överbrygga de problem med anpassning av begränsningsbeloppen till förändringar i penningvärdet som framhölls vid Sveriges tillträde till 1976 års begränsningskonvention. Vid sidan av inflationen skall IMO:s juridiska kommitté i det förenklade förfarandet även beakta erfarenheter av olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem. Det torde också vara möjligt att genom det förenklade förfarandet anpassa begränsningsbeloppen till en ökad kapacitet på försäkringsmarknaden. Detta förenklade ändringsförfarande för begränsningsbeloppen utgör enligt regeringen en viktig förbättring av globalbegränsningssystemet.

Olyckor vid sjötransport av farligt gods kan, förutom förorenings-skador orsakade av utsläpp av godset, innefatta bränder och explosioner och resultera i omfattande skador. För att åstadkomma ett särskilt ersättningsrättsligt system för sådana skador har den tidigare nämnda HNS-konventionen utarbetats. Den konventionen innehåller särskilda ansvarsregler och särskilda regler om begränsning av ansvaret. Här kan särskilt pekas på att HNS-konventionens begränsningsbelopp är högre än ändringsprotokollets. Som redan framgått vid beskrivningen av ändringsprotokollets viktigaste bestämmelser i avsnitt 5.2, föreskrivs i ändringsprotokollet att en stat får förbehålla sig rätten att från begränsningsreglerna utesluta fordringar på grund av skador som avses i HNS-konventionen. Rätt till globalbegränsning skall alltså inte behöva föreligga för fordringar med anledning av HNS-skador. Genom möjligheten att utesluta HNS-skador från globalbegränsningsreglerna skapas en möjlighet att för dessa skador tillämpa de högre begränsningsbelopp som föreskrivs i HNS-konventionen. Detta är ett viktigt inslag i ändringsprotokollet.

Det hittills anförda har tagit sikte på de skadelidandes intressen. För redare och andra som har rätt att begränsa sitt ansvar enligt globalbegränsningsreglerna innebär ett tillträde till 1996 års ändringsprotokoll ökade kostnader (se avsnitt 9). Under beredningen av ärendet har det emellertid inte framkommit några omständigheter som tyder på att kostnadsökningarna – eller några andra förhållanden – innebär några påtagliga olägenheter för den berörda sjöfartsnäringen.

Sammanfattningsvis innebär de höjda begränsningsbeloppen, det förenklade ändringsförfarandet och möjligheten till undantag för HNS-skador förbättringar och anpassningar av globalbegränsningsreglerna till ändrade förhållanden och till nya internationella regler. Det hade visserligen varit önskvärt att begränsningsbeloppen höjts mer än vad som skett. De åstadkomna höjningarna är dock, som tidigare anförts, vad det har varit möjligt att enas om internationellt. För den internationella sjöfarten är det av stor betydelse att regeringen rörande globalbegränsning är enhetlig i skilda länder. En sådan enhetlighet kan endast uppnås genom internationella överenskommelser.

Enligt regeringens uppfattning finns det med hänsyn till det nu anförda goda skäl för Sverige att tillträda ändringsprotokollet. Det är givetvis av betydelse för regeringens ställningstagande att Danmark, Finland och Norge har tillträtt ändringsprotokollet. Ett svenskt tillträde bör ske så snart som möjligt, särskilt som ändringsprotokollets internationella ikraftträdande är nära förestående.

Det ankommer enligt 10 kap. 2 § regeringsformen på riksdagen att godkänna ändringsprotokollet. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner protokollet.

Prop. 2003/04:79

6.2 Reservationer

6.2.1 Fordringar med anledning av HNS-skador

Regeringens bedömning: Sverige bör inte redan i samband med tillträdet till 1996 års ändringsprotokoll förbehålla sig rätten att undanta fordringar med anledning av HNS-skador.

Promemorian (Ds 1997:61) redovisar inte uttryckligen någon bedömning av denna fråga.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen har i avsnitt 5.2 redogjort för möjligheten för en stat att förbehålla sig rätten att från globalbegränsningsreglerna undanta fordringar för skador av det slag som avses i HNS-konventionen. Har en stat gjort ett sådant förbehåll kan staten i den nationella lag som bygger på ändringsprotokollet undanta fordringar med anledning av HNS-skador. De högre begränsningsbeloppen i HNS-konventionen blir därmed exklusivt tillämpliga för sådana skador på motsvarande sätt som begränsningsbeloppen för fordringar med anledning av oljeskador. Ett förbehåll för HNS-skador får göras i samband med tillträdet till ändringsprotokollet eller vid någon annan tidpunkt därefter.

Promemorian redogör för möjligheten att göra en reservation med avseende på HNS-skador men redovisar inte uttryckligen någon bedömning av frågan om Sverige bör göra en sådan reservation. I promemorian förklaras att möjligheten är tänkt att komma till användning vid ett tillträde till HNS-konventionen. Det får därför anses vara underförstått i promemorian att Sverige inte bör göra en reservation förrän frågan om ett svenskt tillträde till HNS-konventionen har övervägts (Ds 1997:61 s. 19 f.).

HNS-konventionen har inte trätt i kraft och det kommer sannolikt att dröja ytterligare några år innan den gör det. Ett ikraftträdande kräver bland annat att åtminstone tolv stater har anslutit sig till den. Den har för närvarande tillträtts av fyra stater (Angola, Marocko, Ryssland och Tonga).

Möjligheten att göra förbehåll för HNS-skador har utnyttjats av Norge i samband med landets ratifikation av 1996 års ändringsprotokoll. Norge har emellertid inte för avsikt att genomföra lagändringar som undantar HNS-skador från globalbegränsningsreglernas tillämpningsområde förrän i samband med en norsk ratifikation av HNS-konventionen (se Ot prp nr 90 [1998-99] s. 10).

Danmark och Finland har däremot inte i samband med sina ratifikationer av ändringsprotokollet gjort någon reservation med avseende på HNS-skador.

Regeringen har för avsikt att under år 2004 ge en utredning i uppdrag att överväga bland annat frågan om Sverige bör tillträda HNS-

konventionen. Det framstår därför som naturligt att avvakta resultatet av utredningens överväganden innan det görs en reservation mot ändringsprotokollet med avseende på HNS-skador. Sverige bör alltså inte redan i samband med tillträdet till ändringsprotokollet göra någon reservation.

6.2.2 Fordringar med anledning av avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder

Regeringens bedömning: Sverige bör inte redan i samband med tillträdet till 1996 års ändringsprotokoll förbehålla sig rätten att undanta fordringar med anledning av avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder.

Promemorian (Ds 1997:61) behandlar inte denna fråga.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Vid sidan av möjligheten för en stat att göra förbehåll för fordringar med anledning av HNS-skador finns det enligt 1996 års ändringsprotokoll en möjlighet att göra ytterligare en reservation. En stat får nämligen enligt artikel 7 förbehålla sig rätten att inte tillämpa begränsningsreglerna på fordringar som anges i artikel 2.1 d och e i 1976 års begränsningskonvention, det vill säga fordringar med anledning av ”lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av sjunket, havererat, strandat eller övergivet fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord på sådant fartyg” och fordringar med anledning av ”avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last”.

Ett förbehåll av detta slag kan endast avse fordringar som inte grundar sig på avtal med gäldenären. Hänför sig en fordran till ersättning enligt avtal följer det direkt av artikel 2.2 i konventionen att fordringen inte är föremål för ansvarsbegränsning.

Åtgärder för att avlägsna eller oskadliggöra sjunkna eller grundstöta fartyg och det som finns eller har funnits ombord på fartyget, inklusive dess last, kan vidtas för att undanröja hinder för sjöfarten och fisket. Ett annat syfte med åtgärderna kan vara att förebygga eller minska verkningarna av utsläpp av exempelvis bunkerolja och andra miljöfarliga ämnen.

Promemorian tar inte upp frågan om Sverige bör göra en reservation för fordringar av det slag som avses här. Anledningen torde vara att frågan inte särskilt aktualiseras av 1996 års ändringsprotokoll. Möjligheten att göra en reservation är nämligen ingen nyhet som införs genom ändringsprotokollet; möjligheten finns även enligt artikel 18.1 i 1976 års begränsningskonvention. En reservation måste dock enligt den artikeln göras senast vid tidpunkten för tillträde till konventionen. Här finns en skillnad mellan konventionen och ändringsprotokollet; en reservation enligt protokollet kan nämligen göras vid ett senare tillfälle än vid tillträdet till protokollet.

Trots att promemorian inte behandlar frågan finns det av skäl som framgår av det följande anledning att ändå något beröra frågan i detta sammanhang.

När Sverige tillträdde 1976 års begränsningskonvention gjordes ingen reservation för fordringar med anledning av ifrågavarande åtgärder. Sjölagsutredningen fann att de kostnader som var förenade med sådana åtgärder kunde uppgå till betydande belopp men konstaterade att det inte fanns några uppgifter om att fordringarna skulle ha avsevärt reducerats på grund av globalbegränsning. Utredningen föreslog därför inga särregler för dessa fordringar (SOU 1981:8 s. 91). I propositionen som följde på utredningens betänkande anslöt sig regeringen till utredningens bedömning. Samma bedömning gjordes i Danmark, Finland och Norge (prop. 1982/83:159 s. 61).

I Norge har dock frågan aktualiserats efter förlisningen av fartyget ”Green Ålesund” utanför den norska kusten i december 2000. Kostnaderna för den norska statens åtgärder för att pumpa ut bunkerolja och för att avlägsna fartyget med dess last uppgick till 86 miljoner norska kronor. Det förväntas att ersättningen till staten för dessa kostnader kommer att reduceras avsevärt på grund av globalbegränsningsreglerna (NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker, s. 28).

Erfarenheterna från olyckan medverkade till att Norge i november 2001 förbehöll sig rätten att inte tillämpa begränsningsreglerna på fordringar med anledning av avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder. Därefter har Sjølovkomiteen föreslagit särskilda regler för ansvarsbegränsning för dessa fordringar med bland annat väsentligt högre begränsningsbelopp än som följer av 1996 års ändringsprotokoll (se NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker). Förslaget kommer sannolikt att leda till lagstiftning.

I Sverige, Danmark och Finland har frågan om en reservation för fordringar med anledning av avlägsnande av fartygsvrak och liknande åtgärder inte närmare övervägts under senare tid. Uppgifter som regeringen inhämtat under beredningen av detta ärende tyder på att förhållandena i Sverige inte på något avgörande sätt har förändrats i nu aktuellt hänseende sedan frågan övervägdes i samband med tillträdet till 1976 års begränsningskonvention. Regeringen är därför inte beredd att nu föreslå att Sverige gör en reservation för fordringar av det slag som det här är fråga om. Det finns enligt regeringens uppfattning ändå anledning att följa utvecklingen i denna fråga, bland annat med utgångspunkt dels i de åtgärder som har föreslagits i Norge, dels i hur Danmark och Finland kommer att agera i fortsättningen, dels slutligen i erfarenheterna av sådana skadehändelser i vårt närområde som kan komma att ge upphov till ansvarsbegränsning i nu berört hänseende. Om dessa förhållanden motiverar en annan ståndpunkt än den regeringen nu har fattat får nödvändiga lagförslag då föreläggas riksdagen.

6.3.1 Fordringar med anledning av passagerarskador

Regeringens bedömning: Sverige bör för närvarande inte undanta fordringar med anledning av skador som har drabbat ett fartygs egna passagerare från rätten till ansvarsbegränsning eller föreskriva ett högre begränsningsbelopp för sådana fordringar än som följer av 1996 års ändringsprotokoll.

Promemorian (Ds 1997:61) behandlar inte denna fråga.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen har i avsnitt 6.1 framhållit det höjda begränsningsbeloppet för passagerarskador och slopandet av den maximerade beloppsgränsen som väsentliga fördelar med 1996 års ändringsprotokoll. Härutöver finns möjligheter att ytterligare förbättra skyddet för passagerare genom att ändringsprotokollet medger att en stat fastställer en högre ansvarsgräns för passagerarskador än som gäller enligt protokollet eller föreskriver att passagerarskador inte alls skall vara föremål för globalbegränsning.

Varken Danmark, Finland eller Norge har genom de lagändringar som skett i anledning av ändringsprotokollet avskaffat rätten till ansvarsbegränsning för passagerarskador eller föreskrivit ett högre begränsningsbelopp än det som följer av ändringsprotokollet.

Regeringen är inte heller beredd att nu lägga fram ett förslag till särskilda svenska bestämmelser om globalbegränsning avseende fordringar med anledning av passagerarskador. Det finns emellertid anledning att återkomma till denna fråga i samband med övervägandena om ett svenskt tillträde till 2002 års protokoll till 1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Protokollet, som antogs den 1 november 2002, innebär en genomgripande förändring av det internationella regelverket för ersättning för passagerarskador. Genom protokollet introduceras ett strikt ansvar, påtagligt höjda ansvarsgränser och obligatorisk ansvarsförsäkring. En översyn av sjölagens regler om passagerartransport i ljuset av 2002 års protokoll kan sannolikt inledas senare under året.

Det nu anförda leder till slutsatsen att Sverige i avvaktan på resultatet av dessa överväganden inte bör undanta fordringar med anledning av skador som har drabbat ett fartygs egna passagerare från rätten till globalbegränsning eller föreskriva ett högre begränsningsbelopp för sådana fordringar än som följer av ändringsprotokollet.

6.3.2 Fartyg på mindre än 300 ton

Regeringens bedömning: Sverige bör inte utnyttja möjligheten att införa lägre ansvarsgränser för fartyg under 300 ton.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens (Ds 1997:61 s. 31 f.).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft något att erinra mot bedömningen. *Sveriges advokatsamfund* har anfört att det är särskilt angeläget att ansvarsgränserna för små fartyg höjs väsentligt när det gäller sakskador. *Sveriges ångfartygs assurans förening* har däremot förordat att Sverige utnyttjar möjligheten att ha lägre gränser för fartyg under 300 ton och föreslagit att de nuvarande beloppen lämnas oförändrade för dessa fartyg.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt såväl 1976 års begränsningskonvention som 1996 års ändringsprotokoll kan en fördragsslutande stat genom särskilda bestämmelser i nationell lag reglera det system för ansvarsbegränsning som skall tillämpas på fartyg med en dräktighet understigande 300 ton. Fartyg under 300 ton kan exempelvis vara fiskefartyg.

Sverige har inte utnyttjat möjligheten enligt 1976 års begränsningskonvention att införa särregler för fartyg under 300 ton. I propositionen som föregick Sveriges tillträde till konventionen framhöll regeringen som en fördel med konventionen att begränsningsbeloppen för de mindre fartygen hade höjts betydligt. Regeringen anförde också att det inte gick att bortse från att även fartyg av denna storlek kunde orsaka betydande skador. Vidare anfördes i sammanhanget att det var angeläget att ansvarsgränserna inte sattes så lågt att skadeståndet till väsentlig del miste sin funktion att, så långt det av försäkringsmässiga skäl var möjligt, bereda de skadelidande ersättning. Slutligen uttalades att de högre ansvarsgränser som 1976 års begränsningskonvention innebär för mindre fartyg inte torde komma att medföra mer än en förhållandevis obetydlig ökning av försäkringspremierna (prop. 1982/83:159 s. 62).

Varken Finland eller Norge har några särregler för fartyg av den aktuella storleken. I Danmark har man dock per den 1 januari 2004 infört särskilda ansvarsgränser för dessa fartyg, såvitt avser andra fordringar än fordringar med anledning av personskador. Det aktuella begränsningsbeloppet har således fastställts till 500 000 SDR, det vill säga hälften av det belopp som följer av 1996 års ändringsprotokoll.

För ett fartyg med en dräktighet under 300 ton innebär 1996 års ändringsprotokoll att begränsningsbeloppen sexfaldigas för såväl personskador som sakskador; för personskador från ca 3,7 miljoner kr till ca 22 miljoner kr och för sakskador från ca 1,8 miljoner kr till ca 11 miljoner kr.

Sveriges ångfartygs assurans förening, som bland annat tillhandahåller ansvarsförsäkring för redare, har ansett att denna höjning är oacceptabel. Föreningen har sagt sig inte känna till någon skadestatistik som motiverar en sådan dramatisk höjning av begränsningsbeloppen. En sådan höjning skulle enligt föreningen leda till att försäkringspremierna fick höjas avsevärt. Föreningen har därför föreslagit att de gällande begränsningsbeloppen behålls för dessa fartyg.

När det gäller frågan om försäkringspremierna ifrågasätter inte regeringen föreningens uppgift om att en höjning av begränsningsbeloppen kommer att leda till att försäkringspremierna för aktuella fartyg höjs. Vid bestämningen av premien för ett fartyg i denna kategori torde emellertid en värdering av risken för att en sjöolycka inträffar ha störst betydelse för storleken på premien. Därvid är skadestatistiken för det aktuella rederiet eller det aktuella fartyget relevant. Nivån på ansvars-

gränsen kan däremot inte antas påverka riskbedömningen i och för sig och bör inte heller i övrigt, när det gäller denna fartygskategori, ha någon avgörande betydelse vid premiesättningen. Regeringen anser med hänsyn härtill att det inte finns anledning att befara att premiehöjningarna för de aktuella fartygen blir så stora att det i sig motiverar att det införs särbestämmelser för fartyg under 300 ton.

Regeringen anser vidare att någon avgörande vikt inte bör fästas vid det förhållandet att det inte finns någon skadestatistik som visar att fartyg under 300 ton orsakar omfattande skador. Det är enligt regeringen i stället viktigt att framhålla möjligheten av att fartyg av den aktuella storleken kan orsaka skador av stor omfattning. Detta gäller såväl saksador som skador på ett fartygs passagerare och andra personskador.

Regeringen kan mot bakgrund av det nu anförda inte se att det finns skäl för att göra någon annan bedömning av den nu aktuella frågan än den som regeringen och riksdagen gjorde i samband med tillträdet till 1976 års begränsningskonvention. Det är alltså angeläget att det finns en ersättningsmässig beredskap för den händelse en olycka inträffar med ett mindre fartyg och att ansvarsgränsen inte sätts så lågt att skadeståndet till väsentlig del mister sin funktion att bereda de skadelidande ersättning. Regeringen anser därför att det inte bör införas särskilda begränsningsbelopp för fartyg med en dräktighet som understiger 300 ton.

6.4 Lagändringar med anledning av ett tillträde till ändringsprotokollet

6.4.1 De konventionsbundna ansvarsgränserna, m.m.

Regeringens förslag: De konventionsbundna ansvarsgränserna i 9 kap. sjölagen (1994:1009) höjs så att de stämmer överens med 1996 års ändringsprotokoll.

Med konventionsstat förstås i kapitlet en stat som är bunden av ändringsprotokollet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens (Ds 1997:61 s. 35 f.).

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran. När det gäller tidpunkten för att genomföra lagändringarna har *Sveriges advokatsamfund* förordat att lagändringarna inte genomförs förrän tidpunkten för ändringsprotokollets ikraftträdande har kunnat klarläggas och är nära förestående.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen har i avsnitt 6.2 föreslagit att riksdagen skall godkänna ändringsprotokollet så att Sverige kan tillträda det. Innan protokollet blir bindande för Sverige måste de konventionsbundna bestämmelserna i 9 kap. sjölagen ändras så att de stämmer överens med protokollets motsvarande bestämmelser.

Reglerna i ändringsprotokollet om ett förenklat förfarande för att ändra begränsningsbeloppen blir, när protokollet träder i kraft, folkrättsligt bindande för Sverige och kräver i sig inte något införlivande. Sådana framtida ändringar av begränsningsbeloppen som kan komma att göras

enligt det förenklade förfarandet måste dock införlivas med svensk rätt för att bli gällande här i landet.

I artikel 2 i ändringsprotokollet klargörs att bärgarlön i förekommande fall inkluderar sådan särskild ersättning som enligt 1989 års internationella konvention om bärgning kan betalas om bärgaren har utfört bärgningsarbete avseende ett fartyg som hotade att orsaka miljöskada. En ändring motsvarande denna artikel gjordes i 9 kap. 2 § sjölagen redan i samband med Sveriges tillträde till bärgningskonventionen (SFS 1995:1312, prop. 1995/96:16, bet. 1995/96:LU5, rskr. 1995/96:77). Artikeln föranleder därför ingen lagändring i detta sammanhang.

Därmed består de lagändringar som är nödvändiga för ett svenskt tillträde till ändringsprotokollet i att de konventionsbundna ansvarsgränserna i 9 kap. sjölagen höjs så att de stämmer överens med protokollet.

Vidare måste det anges i 9 kap. 11 § tredje stycket sjölagen att med konventionsstat förstås i kapitlet en stat som är bunden av ändringsprotokollet. Detta får som Sveriges advokatsamfund särskilt uppmärksammat återverkningar i ett särskilt hänseende som åskådliggörs i det följande.

I 9 kap. 11 § första stycket första meningen föreskrivs, som framgått i avsnitt 4.2, att begränsningsreglerna skall tillämpas när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol. Denna regel är ett uttryck för principen om domstolslandets lag, *lex fori*, och grundar sig på artikel 15.1 i 1976 års begränsningskonvention.

I enlighet med artikel 3 e i 1976 års begränsningskonvention föreskrivs emellertid i 9 kap. 11 § första stycket andra meningen ett undantag från principen om *lex fori* för fordringar som avser ersättning för skador som har åsamkats bland andra arbetstagare ombord på fartyget. För dessa fordringar skall enligt paragrafen frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den konventionsstats lag som reglerar anställningsavtalet. En tillämpning av den lagen kan innebära att en besättningsmedlems fordran mot redaren blir begränsad i enlighet med utländsk rätt i ett begränsningsmål som handläggs av svensk domstol. Om svensk rätt är tillämplig på anställningsavtalet gäller emellertid enligt 9 kap. 3 § 5 att fordringen är helt undantagen från rätt till ansvarsbegränsning. Detta ställningstagande grundar sig på socialpolitiska överväganden (se SOU 1961:33 s. 26 och prop. 1964:35 s. 66).

Om 9 kap. 11 § tredje stycket ändras så att med konventionsstat förstås en stat som är bunden av 1996 års ändringsprotokoll, leder detta till, som advokatsamfundet särskilt har påpekat, att undantaget från principen om *lex fori* för arbetstagares fordringar bara blir tillämpligt när anställningsavtalet lyder under lagen i en stat som har tillträtt ändringsprotokollet. Advokatsamfundet har i anslutning till detta ifrågasatt om det är rimligt att ge svensk lag baserad på 1996 års ändringsprotokoll företräde framför lagen i det land som i övrigt reglerar det aktuella anställningsavtalet i de fall den senare lagen är baserad på 1976 års begränsningskonvention.

Den nuvarande regleringen i svensk rätt har i sakligt hänseende gällt sedan lång tid tillbaka. Frågan om ansvarsbegränsning för arbetstagares fordringar övervägdes redan i samband med övergången från 1924 års begränsningskonvention till 1957 års begränsningskonvention. Innebörden av det som anfördes då är att redare inte bör ges större möjligheter att begränsa sin ansvarighet för arbetstagares fordringar än

vad som är nödvändigt med hänsyn till Sveriges internationella förpliktelser (prop. 1964:35 s. 66 f.). Också detta ställningstagande får anses vara ett uttryck för de ovan nämnda socialpolitiska övervägandena.

Regeringen anser inte att det finns skäl att nu göra någon annan bedömning än den som har gjorts tidigare. Undantaget från principen om *lex fori* bör därför inte göras tillämpligt i förhållande till andra stater än konventionsstater, det vill säga enligt den föreslagna lagstiftningen sådana stater som är parter i 1996 års ändringsprotokoll. Detta innebär alltså att bestämmelserna i 9 kap. 3 § 5 sjölagen om undantag för ansvarsbegränsning för bland andra arbetstagares fordringar skall tillämpas när det aktuella anställningsavtalet regleras av svensk lag eller av lagen i en stat som inte är konventionsstat. Om anställningsavtalet däremot regleras av lagen i en annan konventionsstat skall frågorna om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad i stället avgöras enligt den statens lag.

Det nu anförda leder sammanfattningsvis till att de konventionsbundna ansvarsgränserna i 9 kap. sjölagen bör höjas så att de stämmer överens med ändringsprotokollet. Vidare bör det anges i 9 kap. 11 § tredje stycket samma lag att med konventionsstat förstås i kapitlet en stat som är bunden av ändringsprotokollet.

När det gäller tidpunkten för att genomföra dessa lagändringar har advokatsamfundet förordat att lagändringarna inte genomförs förrän tidpunkten för ändringsprotokollets ikraftträdande har kunnat klarläggas och är nära förestående.

Det står nu klart att 1996 års ändringsprotokoll blir bindande för Sverige 90 dagar efter ratifikationen. Vid den tidpunkten måste de konventionsbundna bestämmelserna i 9 kap. sjölagen stämma överens med protokollets motsvarande bestämmelser. Det är därför lämpligt att de nödvändiga lagändringarna görs i samband med att riksdagen godkänner ändringsprotokollet. När det gäller lagändringarnas ikraftträdande hänvisas till avsnitt 8.1.

6.4.2 De särskilda ansvarsgränserna för borrhingsfartyg och borrhingsplattformar

Regeringens förslag: De särskilda ansvarsgränserna för borrhingsfartyg och borrhingsplattformar höjs till 36 miljoner SDR (ca 400 miljoner kr) för fordringar med anledning av personskada och till 60 miljoner SDR (ca 660 miljoner kr) för fordringar av annat slag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (Ds 1997:61 s. 34 f.).

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller inte haft något att erinra mot det. *Svea hovrätt* har dock förutsatt att motsvarande ändringar görs i de övriga nordiska sjölagarna.

Skälen för regeringens förslag: I 9 kap. 10 § sjölagen finns bland annat föreskrivet särskilda ansvarsgränser för fartyg som är byggda eller anpassade för borrhning efter havsbottnens naturtillgångar och för flyttbara borrhingsplattformar. Av 10 § andra stycket följer att ansvars-

gränserna för ett borrhingsfartyg är 12 miljoner SDR för fordringar med anledning av personskada och 20 miljoner SDR för andra slag av fordringar, om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. Vidare föreskrivs i paragrafens tredje stycke att flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet. Ansvarsgränserna är desamma för borrhingsfartyg och plattformar och påverkas inte av dessa anordningars storlek.

Borrhingsfartyg är antingen fartyg som från början har konstruerats för borrhingsverksamhet eller vanliga fartyg som byggts om för detta ändamål. Fartygen används för undersökning och utvinning av främst olja och gas från havsbotten.

Särreglerna för borrhingsfartyg och flyttbara borrhplattformar infördes efter norsk förebild i samband med Sveriges tillträde till 1976 års begränsningskonvention. Bestämmelserna går tillbaka på artikel 15.4 och 15.5 i konventionen, men ansvarsgränserna är inte konventionsbundna.

Bakgrunden till införandet av särskilda ansvarsgränser för borrhingsfartyg är att borrhingsverksamheten ansågs kunna ge upphov till skador som är utslag av andra risker och är av en helt annan omfattning än de som reglerna om globalbegränsning är utformade för. En sådan verksamhet ansågs också ha ekonomiska förutsättningar att bära ett större ansvar.

Det ansågs vidare finnas ett behov av särskilda regler om globalbegränsning för borrhplattformar. Samma ansvarsgränser ansågs bära gälla för borrhingsfartyg och borrhplattformar.

För en närmare beskrivning av bakgrunden till bestämmelserna hänvisas till SOU 1981:8 s. 94 ff. och prop. 1982/83:159 s. 63 ff.

De särskilda begränsningsbeloppen för borrhingsfartyg och borrhplattformar bestämdes alltså för omkring tjugo år sedan mot bakgrund av de allmänna begränsningsbeloppen i 1976 års begränsningskonvention. De allmänna begränsningsbeloppen föreslås nu bli höjda med anledning av tillträdet till 1996 års ändringsprotokoll. Det måste därför anses följdriktigt att som föreslås i promemorian nu även höja begränsningsbeloppen för borrhingsfartyg och flyttbara borrhplattformar. Regeringen förordar att begränsningsbeloppen bestäms till de nivåer som föreslås i promemorian, det vill säga för fordringar med anledning av personskada 36 miljoner SDR (ca 400 miljoner kr) och för fordringar av annat slag 60 miljoner SDR (ca 660 miljoner kr). Dessa beloppsgränser har numera också införts i Finland och delvis i Norge.

7 Uppsägning av 1976 års begränsningskonvention

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner att regeringen säger upp 1976 års begränsningskonvention.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens (Ds 1997:61 s. 25).

Remissinstanserna: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget att Sverige säger upp 1976 års begränsningskonvention eller lämnat förslaget utan erinran. När det gäller tidpunkten för uppsägningen har dock *Sveriges redareförening* föreslagit att Sverige avvaktar en tid med att säga upp konventionen. *Sveriges ångfartygs assurans förening* har förordat att Sverige avvaktar med uppsägningen till dess att flertalet av de viktiga sjöfartsnationerna har tillträtt ändringsprotokollet. *Sveriges advokatsamfund* har ansett att det är olämpligt att Sverige säger upp konventionen tidigare än då övriga nordiska länder gör det. *Svea hovrätt* har anfört att ett komplicerat ”dubbelspårigt” ansvarssystem, där redare opererar under olika förutsättningar beroende på exempelvis hemvist, om möjligt bör undvikas.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 6.1 har förordats att Sverige tillträder 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention. Frågan blir då om Sverige vid tillträdet samtidigt bör säga upp 1976 års begränsningskonvention eller tills vidare stå kvar som part i den.

I promemorian förespråkas i första hand att Sverige frigör sig från 1976 års begränsningskonvention för att de nya begränsningsreglerna snarast skall få genomslag i Sverige. Med hänsyn till den omfattande nordiska trafiken finns emellertid enligt promemorian ett särskilt intresse av enhetliga nordiska regler på området. Om övriga nordiska länder är ense om en övergångsperiod, torde därför övervägande skäl enligt promemorian tala för att också Sverige går in för en sådan ordning. Men om något av de andra nordiska länderna biträder den uppfattning som förespråkas i promemorian, bör Sverige enligt promemorian säga upp 1976 års begränsningskonvention samtidigt som ändringsprotokollet tillträds eller så snart som möjligt därefter (Ds 1997:61 s. 30 f.).

Vid tidpunkten för promemorians utarbetande hade man i Danmark, Finland och Norge inte definitivt tagit ställning i frågan om uppsägning av 1976 års begränsningskonvention.

I dag är läget det att Finland har sagt upp konventionen. Det finländska ställningstagandet förefaller grunda sig på uppfattningen att ändringsprotokollets förmånligare regler för de skadelidande bör få ett snabbt genomslag utan hinder av de förpliktelser som följer med en bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention.

Danmark valde vid ratifikationen av 1996 års ändringsprotokoll att avvakta med att säga upp 1976 års begränsningskonvention. Det danska ställningstagandet grundade sig på uppfattningen att en uppsägning av konventionen kunde innebära en nackdel i konkurrenshänseende för danska redare i förhållande till utländska. Nu avser emellertid Danmark att inom kort säga upp konventionen.

Norge har valt att tills vidare stå kvar som part i 1976 års begränsningskonvention. Det norska ställningstagandet har motiverats av hänsyn till norsk internationell sjöfart. Den norska regeringen avser emellertid att kontinuerligt utvärdera om det är lämpligt att säga upp konventionen.

Ett skäl som kan anföras för att Sverige tills vidare bör stå kvar som part i 1976 års begränsningskonvention är att det finns en risk för att svenska redare i annat fall åläggs ett obegränsat ansvar i stater som har tillträtt den konventionen men inte 1996 års ändringsprotokoll. Enligt

huvudregeln är visserligen en stat som är part i 1976 års begränsningskonvention skyldig att tillämpa konventionen när en redare eller annan begränsningsberättigad person åberopar ansvarsbegränsning vid en domstol i den staten, oavsett var redaren är hemmahörande. Emellertid har en stat enligt artikel 15.1 i konvention rätt att från tillämpningen av konventionen utesluta ansvarssubjekt som inte har viss närmare angiven anknytning till en konventionsstat.

Risken för att svenska redare efter en uppsägning av 1976 års begränsningskonvention åläggs ett obegränsat ansvar i stater som bara är parter till den konventionen bedöms emellertid i promemorian som begränsad. Av tillgängliga uppgifter framgår nämligen att av de stater som är bundna av 1976 års begränsningskonvention torde de allra flesta tillämpa denna när ansvarsbegränsning åberopas i staten oavsett ansvarssubjektets anknytning till en konventionsstat. Detta gäller i vart fall för de nordiska staterna, de övriga västeuropeiska stater med vilka Sverige har mera omfattande handelsutbyte och för Japan. Regeringen ansluter sig därför till den bedömning som görs i promemorian. Risken för att svenska redare i ökad utsträckning råkar ut för obegränsat ansvar efter en svensk uppsägning av 1976 års begränsningskonvention får alltså anses vara liten.

Ett annat skäl som kan anföras för att Sverige tills vidare bör stå kvar som part i 1976 års begränsningskonvention är att ett utträde ur den innebär att en begränsningsfond som har upprättats i en stat som bara är bunden av konventionen då inte längre får någon rättsverkan i Sverige. Som framgått i avsnitt 4.1.2 medför upprättandet av en begränsningsfond att den som fonden har verkan för är skyddad mot att annan egendom som tillhör denne tas i anspråk för att säkerställa de skadelidandes anspråk. Rättsverkningarna i Sverige av en begränsningsfond som upprättats i en stat som är part i 1976 års begränsningskonvention anges i 9 kap. 8 § sjölagen (1994:1009). Där framgår bland annat att den som har gjort gällande en fordran mot en sådan fond inte med anledning av denna fordran kan få till stånd säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för och som har rätt till ansvarsbegränsning. Dessa rättsverkningar kan efter ett utträde ur 1976 års begränsningskonvention och ett tillträde till 1996 års ändringsprotokoll inte tillerkännas en begränsningsfond som upprättats enligt den förstnämnda konventionen, eftersom ett erkännande av en sådan fond skulle vara oförenligt med Sveriges åtaganden enligt ändringsprotokollet när det har trätt i kraft för Sverige. Detta förhållande kan vara till nackdel för svensk rederinäring. Vid en olycka med ett fartyg vars redare är svensk i ett land som bara är bundet av 1976 års begränsningskonvention skulle nämligen upprättandet av en begränsningsfond i det landet inte skydda den svenska redaren mot säkerhetsåtgärder som söks i Sverige eller någon annan stat som bara är ansluten till 1996 års ändringsprotokoll. Det kan dock noteras att motsvarande förhållande i princip gäller redan i dag i fråga om begränsningsfonder som upprättas i någon av alla de stater som inte är parter i 1976 års begränsningskonvention.

De skäl som nu har anförts för att Sverige tills vidare bör stå kvar som part i 1976 års begränsningskonvention grundar sig på intresset av att regelsystemet skall vara fördelaktigt för svensk rederinäring. I viss

motsättning till detta intresse står intresset hos passagerare och andra skadelidande. De höjda begränsningsbeloppen i 1996 års ändringsprotokoll, möjligheten att genom nationella bestämmelser införa ännu högre begränsningsbelopp eller obegränsat ansvar för skador som drabbat passagerare och deras anhöriga samt det förenklade ändringsförfarandet för begränsningsbeloppen förbättrar förutsättningarna för att de skadelidande får full kompensation för sina skador i händelse av en sjöolycka. Till detta kommer den anpassning till nya internationella regler som skett genom möjligheten att från globalbegränsningsreglerna undanta fordringar med anledning av HNS-skador. Denna möjlighet kan förväntas bli betydelsefull vid ett eventuellt svenskt tillträde till HNS-konventionen, bland annat från miljö- och personskadesynpunkt.

Regeringen anser efter en samlad bedömning av skälen för och emot att Sverige inte som förespråkats av ett par remissinstanser bör avvakta med en uppsägning av 1976 års begränsningskonvention utan i stället säga upp konventionen i samband med att ändringsprotokollet tillträds. Även om någon nordisk enighet inte kunnat uppnås i uppsägningsfrågan har Finlands uppsägning och Danmarks förestående uppsägning av konventionen naturligtvis betydelse för regeringens bedömning. Det viktigaste skälet för en snar uppsägning av konventionen är emellertid enligt regeringen det förhållande att Sverige, så länge bundenheten av 1976 års begränsningskonvention kvarstår, av folkrättsliga skäl är skyldigt att tillämpa de lägre begränsningsbeloppen i den konventionen i förhållande till stater som alltjämt står kvar i konventionen men inte har tillträtt ändringsprotokollet. Detta är till nackdel för passagerare och andra skadelidande i Sverige. Frigör sig Sverige från 1976 års begränsningskonvention kan de nya, modernare reglerna som är till fördel för de skadelidande tillämpas fullt ut.

En stat som säger upp 1976 års begränsningskonvention har vissa möjligheter att bestämma när uppsägningen skall få verkan. En uppsägning träder nämligen i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då uppsägningsinstrumentet deponerades eller vid den senare tidpunkt som anges i uppsägningen.

Möjligheten att vid uppsägningen själv bestämma vid vilken tidpunkt uppsägningen skall träda i kraft kan utnyttjas för att undvika att ett konventionslöst tillstånd uppstår. Finland, liksom Tyskland och Storbritannien, har utformat sin uppsägning av 1976 års begränsningskonvention så att uppsägningen får verkan första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då uppsägningsinstrumentet deponerades eller, om det sker senare, vid den tidpunkt då 1996 års ändringsprotokoll träder i kraft. Detta innebär att Finlands uppsägning kommer att träda i kraft först vid den tidpunkt då ändringsprotokollet träder i kraft. Om Sverige säger upp 1976 års begränsningskonvention samtidigt som 1996 års ändringsprotokoll ratificeras finns emellertid för svensk del inget behov av att göra på samma sätt. Ändringsprotokollet kommer nämligen i så fall att träda i kraft för Sverige 90 dagar efter ratifikationen, medan Sveriges bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention upphör tidigast omkring ett år efter uppsägningen. Sverige kommer alltså inte under någon period att befinna sig i ett konventionslöst tillstånd.

Regeringen finner mot bakgrund av det nu anförda att Sverige vid tillträdet till 1996 års ändringsprotokoll bör säga upp 1976 års begränsningskonvention för att upphöra att gälla efter den ordinarie uppsägningstiden och föreslår att riksdagen godkänner uppsägningen. Härigenom kan det inte helt undvikas att ett ”dubbelspårigt” ansvarssystem gäller under en tid, men den dubbla konventionsbindningen blir förhållandevis kortvarig. Följderna av den dubbla konventionsbindningen behandlas i avsnitt 8.2.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

8.1 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att bestämma tidpunkten då lagändringarna skall träda i kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (Ds 1997:61 s. 39).

I en kompletterande promemoria som upprättats i ärendet (promemorian Ändrade regler om begränsning av redares m.fl. ansvar, daterad den 4 januari 2000) behandlas *dels* frågan om en överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge om att tillämpa de nya reglerna på redare från de nordiska länderna innan 1996 års ändringsprotokoll träder i kraft, *dels* frågan om de nya reglerna bör sättas i kraft för svenska redare innan ändringsprotokollet träder i kraft för det fall en överenskommelse inte skulle komma till stånd.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot att regeringen får bestämma när lagändringarna skall träda i kraft. Flera remissinstanser har framhållit vikten av att ikraftträdandet av de nya reglerna i de nordiska länderna samordnas så att enhetliga regler i största möjliga utsträckning gäller i Norden.

Remissutfallet på den kompletterande promemorian är splittrat. De frågor som behandlas i promemorian har dock med hänsyn till händelseutvecklingen de senaste åren förlorat sin aktualitet. Regeringen finner därför inte anledning att här redovisa remissynpunkterna i den delen.

Skälen för regeringens förslag: Som regeringen tidigare anført skedde det tionde tillträdet till ändringsprotokollet den 13 februari 2004. Ändringsprotokollet träder därför i kraft internationellt den 13 maj 2004. För en stat som tillträder protokollet efter det att förutsättningarna för ett ikraftträdande har uppfyllts träder det i kraft 90 dagar efter tillträdet.

I promemorian anføres att övervägande skäl talar för att Sverige för sin del sätter de nya reglerna i kraft så snart som möjligt i förhållande till länder som inte är bundna av 1976 års begränsningskonvention. Det anges dock att det kan uppkomma situationer där vissa skäl ändå kan tala för en kortare fördröjning, exempelvis om 1996 års ändringsprotokoll kan förväntas träda i kraft endast kort tid efter ett möjligt ikraftträdande i Sverige av de nya reglerna på det sätt som övervägts. Det skulle då enligt promemorian kunna övervägas att för den nordiska rättslikhetens skull dröja något för att få ett gemensamt nordiskt ikraftträdande.

I syfte att uppnå ett samtidigt nordiskt ikraftträdande av de nya reglerna har överläggningar hållits mellan de nordiska länderna. Överläggningarna har bland annat rört frågan om att genom ett särskilt avtal mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige tillämpa de nya reglerna gentemot redare som är hemmahörande i något av dessa länder innan ändringsprotokollet träder i kraft. Något sådant avtal har emellertid inte kunnat åstadkommas och frågan är numera utagerad.

I Danmark har lagändringarna satts i kraft per den 1 januari 2004 i den omfattning som det inte strider mot Danmarks internationella förpliktelser.

Finland har inte satt lagändringarna i kraft ännu. Bestämmelsen om ikraftträdande är utformad på så sätt att lagändringarna genom en förordning kan sättas i kraft mellan Finland och vissa stater före ikraftträdandet av 1996 års ändringsprotokoll. Avsikten med bestämmelsen är att man i Finland skall kunna sätta de nya reglerna i kraft för såväl redare från stater som inte är parter till 1976 års begränsningskonvention som redare hemmahörande i Finland. Enligt uppgift planerar man emellertid i Finland att sätta de nya reglerna i kraft samtidigt med ändringsprotokollets ikraftträdande, det vill säga den 13 maj 2004.

I Norge har däremot lagändringarna redan satts i kraft för såväl redare från stater som inte är parter i 1976 års begränsningskonvention som redare hemmahörande i Norge. Lagändringarna har satts i kraft i två omgångar: för den förstnämnda kategorin redare den 1 juli 2000 och för norska redare den 20 februari 2001 (se Ot prp nr 12 [2000-2001]).

De nordiska överläggningarna har alltså inte lett till ett samtidigt nordiskt ikraftträdande. Sverige har under dessa överläggningar förespråkade att de nya reglerna skall sättas i kraft nationellt innan ändringsprotokollet träder i kraft. Denna ståndpunkt har grundat sig på ett antagande om en viss tidsåtgång innan protokollet träder i kraft. Händelseutvecklingen under senare år har emellertid lett till ett annorlunda läge. Det står nu klart att protokollet kommer att bli bindande för Sverige 90 dagar efter Sveriges ratifikation. Med hänsyn till denna förhållandevis korta tidsperiod är det knappast meningsfullt att sätta de nya reglerna i kraft i någon omfattning redan innan protokollet blir bindande för Sverige.

Regeringen föreslår med hänsyn till det anförda att den bemyndigas att sätta lagändringarna i kraft vid den tidpunkt regeringen bestämmer. Med ett sådant bemyndigande kommer regeringen att sätta lagändringarna i kraft då ändringsprotokollet blir bindande för Sverige, det vill säga 90 dagar efter Sveriges ratifikation av protokollet.

Regeringens förslag: Äldre föreskrifter skall tillämpas i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya reglerna.

Så länge Sverige är bundet av 1976 års begränsningskonvention skall äldre föreskrifter tillämpas om den som begär ansvarsbegränsning har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års begränsningskonvention men inte av 1996 års ändringsprotokoll.

Med avseende på tiden fram till dess att Sveriges bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention upphör, införs dessutom särskilda övergångsbestämmelser om rättsverkningarna av en begränsningsfond som upprättats i Sverige eller utomlands i enlighet med 1976 års begränsningskonvention.

Promemorians förslag: Äldre föreskrifter skall tillämpas i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya reglerna.

Så länge Sverige är bundet av 1976 års begränsningskonvention skall äldre föreskrifter tillämpas i fråga om fartyg som är registrerade i en främmande stat vilken är bunden av den konventionen men inte av 1996 års ändringsprotokoll. Dessa bestämmelser skall också tillämpas i fråga om fartyg som är registrerade i Sverige, så länge Sverige inte är bundet av ändringsprotokollet (Ds 1997:61 s. 10).

Remissinstanserna: Av remissinstanserna har endast *Svea hovrätt* yttrat sig särskilt över promemorians förslag till övergångsbestämmelser. Hovrätten har ifrågasatt om det är korrekt att knyta tillämpningen av respektive ansvarssystem enbart till fartygets registrering. Hovrätten har förordat att de nuvarande bestämmelserna i övergångsperioden i stället tillämpas på personer som är berättigade till ansvarsbegränsning och som har anknytning till en stat som är bunden av 1976 års begränsningskonvention men inte av 1996 års ändringsprotokoll.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 9.3 i 1996 års ändringsprotokoll framgår att de nya reglerna endast skall tillämpas på fordringar för händelser som inträffat efter ikraftträdandet för varje stat av protokollet. De nya reglerna skall alltså inte ha retroaktiv verkan. I linje med denna bestämmelse föreslår regeringen, i likhet med promemorian, att äldre föreskrifter skall tillämpas i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya reglerna.

Regeringen har föreslagit att Sverige ratificerar 1996 års ändringsprotokoll och i samband därmed säger upp 1976 års begränsningskonvention (se avsnitt 6.1 och 7). En uppsägning av denna konvention träder emellertid inte i kraft förrän tidigast första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då uppsägningsinstrumentet deponerades. Eftersom ändringsprotokollet träder i kraft för Sverige redan 90 dagar efter ratifikationen, innebär detta att Sverige under en kort övergångsperiod på omkring nio månader kommer att vara bundet av båda överenskommelserna. Den dubbla konventionsbindningen kräver särskilda övergångsbestämmelser, som anger i vilka fall äldre föreskrifter skall tillämpas även efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.

Avsikten är som framgått i avsnitt 7 att en stat skall kunna vara part i såväl 1976 års begränsningskonvention som i 1996 års ändringsprotokoll. Den dubbla konventionsbindning som då uppkommer medför emellertid en del problem som rör förhållandet mellan de båda överenskommelserna respektive förhållandet mellan stater som i olika utsträckning är parter i överenskommelserna. I ändringsprotokollet finns bestämmelser i artikel 9 som i viss utsträckning reglerar dessa frågor. Någon fullständig reglering av de situationer som kan uppkomma tillhandahålls emellertid inte genom ändringsprotokollet.

I vilka fall som äldre föreskrifter skall tillämpas kan med utgångspunkt i artikel 15 i 1976 års begränsningskonvention i princip bestämmas med hänsyn till antingen var det aktuella fartyget är registrerat eller var den eller de personer som åberopar ansvarsbegränsning är hemmahörande. Frågan är om den avgörande faktorn bör vara fartygets registrering eller de ifrågavarande personernas anknytning.

Vid övervägandet av denna fråga bör det beaktas att en bärgare har samma rätt som en redare att begränsa sin ansvarighet enligt begränsningsreglerna. Bärgare utför ibland sitt arbete utan att använda sig av fartyg. I sådana fall ger en övergångsbestämmelse som knyter an till fartygets registrering inte någon vägledning. Regeringen delar därför Svea hovrätts uppfattning att fartygets registrering inte bör användas som kriterium vid bestämmandet av vilket regelsystem som skall tillämpas. I stället bör det fästas avgörande vikt vid i vilken stat som den eller de personer som åberopar ansvarsbegränsning är hemmahörande. Detta alternativ har också valts i Danmark, Finland och Norge.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen, med avvikelse från promemorians förslag, att äldre föreskrifter skall tillämpas när den som begär ansvarsbegränsning har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års begränsningskonvention men inte av 1996 års ändringsprotokoll, så länge Sverige är bundet av begränsningskonventionen.

Under de överläggningar som ägt rum mellan de nordiska länderna har det emellertid konstaterats att en övergångsbestämmelse av detta slag inte löser alla de problem som kan uppkomma under ifrågavarande övergångsperiod. Särskilda problem kan uppstå när det gäller rättsverkningarna av en begränsningsfond som upprättats enligt 1976 års begränsningskonvention. Situationen kan exempelvis vara den att en fond har upprättats i en stat som är part endast i 1976 års begränsningskonvention av en redare som är hemmahörande i Sverige. Skall redaren på grund av fonden i enlighet med denna konvention vara skyddad mot säkerhetsåtgärder i Sverige eller måste några ytterligare krav ställas på redaren till följd av vår bundenhet vid 1996 års ändringsprotokoll? En annan situation kan vara att en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt äldre föreskrifter av en redare som är hemmahörande i en stat som bara är part i 1976 års begränsningskonvention. Skall fonden i enlighet med denna överenskommelse ges verkan även för en medansvarig svensk fartygsägare eller måste ytterligare krav ställas i enlighet med 1996 års ändringsprotokoll för att fartygsägaren skall vara skyddad mot säkerhetsåtgärder i Sverige?

De nordiska överläggningarna om hur problem av detta slag bör lösas har inte lett till någon enighet. I princip har Danmark och Finland valt en

och samma lösning medan Norge har valt en annan utväg. De skilda lösningarna kan sägas spegla skilda uppfattningar om vad som är nödvändigt för att uppfylla förpliktelserna enligt såväl 1976 års begränsningskonvention som 1996 års ändringsprotokoll.

Danmark har valt en lösning som i princip innebär att en begränsningsfond enligt 1976 års begränsningskonvention jämställs under övergångsperioden med en fond enligt 1996 års ändringsprotokoll. När det gäller rättsverkningarna av en fond för solidariskt ansvariga betyder detta att en fond enligt 1976 års begränsningskonvention som upprättats i Danmark eller i en annan stat som är bunden av den konventionen ges samma rättsverkningar för ett ansvarssubjekt hemmahörande i en stat som är part i 1996 års ändringsprotokoll som en begränsningsfond enligt ändringsprotokollet hade medfört. Det senare ansvarssubjektet behöver alltså inte skjuta till ytterligare medel eller upprätta någon tilläggsfond för att vara skyddat mot säkerhetsåtgärder i Danmark. Är ett ansvarssubjekt hemmahörande i en stat som är part i 1996 års ändringsprotokoll ensamt ansvarigt innebär den danska regleringen att en fond som upprättats i en stat som är part endast i 1976 års begränsningskonvention skyddar ansvarssubjektet från säkerhetsåtgärder i Danmark på samma sätt som en fond enligt 1996 års ändringsprotokoll hade gjort. En motsvarande lösning har också valts i Finland.

Norge har som redan nämnts valt en annorlunda lösning. En fond som upprättats i Norge enligt 1976 års begränsningskonvention får rättsverkan för ett solidariskt ansvarigt subjekt som är hemmahörande i en stat som är part i 1996 års ändringsprotokoll endast om denne skjuter till medel så att fonden motsvarar en fond som upprättats enligt ändringsprotokollet. Har en fond upprättats utomlands enligt 1976 års begränsningskonvention får den rättsverkan för ett ansvarssubjekt som hör hemma i en stat som är part i 1996 års ändringsprotokoll endast om denne skjuter till medel så att fonden motsvarar en fond enligt ändringsprotokollet eller upprättar en tilläggsfond i Norge så att den utländska fonden och tilläggsfonden sammanlagt motsvarar kraven enligt ändringsprotokollet. Detta ansvarssubjekt kan vara samma person som upprättat den utländska fonden eller en annan, medansvarig person.

Utgångspunkten för regeringen är att den lösning på problemet bör väljas som under den period som Sverige är bundet av såväl 1976 års begränsningskonvention som 1996 års ändringsprotokoll är förenlig med Sveriges internationella förpliktelser enligt båda överenskommelserna. Det har dock visat sig vara mycket svårt att hitta en lösning som i varje tänkbar situation leder till ett resultat som med säkerhet uppfyller detta krav. Diskussionerna under de nordiska överläggningarna har tydligt visat att det i denna fråga finns utrymme för skilda uppfattningar.

Vid övervägandet av frågan om vilket alternativ som Sverige bör välja gör sig emellertid andra intressen också gällande. Betydelse bör i sammanhanget tillmätas intresset av enkla, praktiskt hanterbara regler för domstolarna, liksom intresset av enkla regler med förutsebara konsekvenser för de enskilda. Dessa intressen talar för att en fond enligt 1976 års begränsningskonvention i övergångsskedet bör jämföras med en fond enligt 1996 års ändringsprotokoll. Inte minst med hänsyn till att ifrågavarande övergångsbestämmelser bara avser en tidsperiod på

omkring nio månader kan lämpligheten av att i Sverige skapa ett förhållandevis invecklat system med tilläggsfonder ifrågasättas.

Det kan också ifrågasättas hur ett system med tilläggsfonder förhåller sig till internationellt processrättsliga regler om litispens och mål som har samband med varandra. Dessa regler syftar till att förhindra att mål om samma sak eller som har samband med varandra handläggs och avgörs av domstolar i skilda länder. I den utsträckning som det finns sådana regler förefaller reglerna kunna begränsa de skadelidandes möjligheter att föra talan för att få ut ersättning ur en tilläggsfond. I dag finns det inom EU regler om litispens och mål som har samband med varandra i Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). I huvudsak motsvarande bestämmelser finns i konventionen den 27 september 1968 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (Brysselkonventionen) och i konventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (Luganokonventionen). Det får med hänsyn till denna förordning och dessa konventioner anses betänkligt att skapa ett system med tilläggsfonder som inbjuder till parallella rättegångar om samma sak i olika länder.

Regeringen finner mot bakgrund av det nu anförda att övervägande skäl talar för att Sverige väljer en lösning i frågan om rättsverkningarna av en begränsningsfond som upprättats enligt 1976 års begränsningskonvention som principiellt sett motsvarar den som valts i Danmark och Finland. Beträffande den närmare utformningen och innebörden av övergångsbestämmelserna hänvisas till författningskommentaren.

9 Ekonomiska konsekvenser, m.m.

Regeringens bedömning: De marginella kostnader förslagen kan medföra för staten i händelse av sjöolyckor med statsägda fartyg skall finansieras inom befintliga budgetramar.

För redare och andra som kan begränsa sitt ansvar enligt begränsningsreglerna kan de höjda begränsningsbeloppen föranleda ökade kostnader i händelse av sjöolyckor. För redare kan de höjda begränsningsbeloppen även föranleda ökade kostnader i form av höjda premier för ansvarsförsäkring.

Förslagen är fördelaktiga från miljösynpunkt.

Promemorians bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens (Ds 1997:61 s. 37).

Remissinstanserna har inte yttrat sig i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: Förslagen innebär en förbättring för skadelidande som råkar ut för sjöolyckor. I åtskilliga fall har det allmänna fordringar med anledning av sjöolyckor, exempelvis efter åtgärder för avlägsnande och oskadliggörande av fartyg och deras last. I sådana fall kommer de nya reglerna att vara till fördel för det allmänna. Drar staten på sig skadeståndsskyldighet genom en olycka med ett

statsägt fartyg kan å andra sidan de höjda begränsningsbeloppen medföra ökade kostnader för staten. Kostnadsökningarna kan dock inte förväntas bli annat än förhållandevis marginella. De bedöms därför kunna finansieras inom befintliga budgetramar.

För redare och andra som kan begränsa sitt ansvar enligt globalbegränsningsreglerna kan de höjda begränsningsbeloppen föranleda ökade kostnader i händelse av olyckor. Som en följd av det ökade ansvaret kan också premien för ansvarsförsäkring komma att höjas. I vilken utsträckning som dessa kostnader kommer att öka är emellertid svårt att förutse, eftersom premien påverkas av bland annat antalet olyckor och deras omfattning. Förslagen kan enligt regeringens bedömning inte antas leda till att svenska företag drabbas av någon märkbar konkurrensnackdel i förhållande till utländska företag.

De ökade kostnaderna i form av höjda försäkringspremier kan drabba såväl små som stora företag. Förslagen bedöms dock inte medföra några effekter av betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till stora företag.

Förslagen får anses vara fördelaktiga från miljösynpunkt. De höjda begränsningsbeloppen medför att högre ersättning kan dömas ut för vissa miljöskador som uppkommit i samband med sjöfart, exempelvis skador orsakade av utsläpp av bunkerolja.

10 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

9 kap.

5 §

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

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

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 300 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur ansvarsgränserna för olika typer av fordringar skall bestämmas.

Ändringar har gjorts i *punkterna 1–3*. Ändringarna innebär att ansvarsgränserna har anpassats till artiklarna 3 och 4 i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention. De nya ansvarsgränserna har behandlats i avsnitt 5.2 och 6.1.

8 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämförbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

Paragrafen innehåller bestämmelser om rättsverkningarna av en begränsningsfond när det gäller en borgenärs möjlighet att få annan säkerhet för sin fordran eller verkställighet av dom.

Paragrafen har bara ändrats i redaktionellt hänseende. Bestämmelsen om att paragrafens första och tredje stycke kan tillämpas om en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämförbar med en sådan fond som avses i 7 § infördes i 1891 års sjölag i samband med de

lagändringar som föranleddes av Sveriges tillträde till 1976 års begränsningskonvention. Bestämmelsen placerades då i 241 § fjärde stycket. I samband med tillkomsten av den nya sjölagen (1994:1009) kom av misstag fjärde stycket att skrivas samman med tredje stycket. Paragrafen delas nu upp på så sätt att bestämmelsen om rättsverkningarna av en begränsningsfond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat återförs till paragrafens fjärde stycke. Det nuvarande fjärde stycket kommer härfter att utgöra det femte stycket.

10 §

Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrhingsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvarsbegränsning för fordringar som har uppkommit i samband med användningen av örlogsfartyg och andra statsfartyg, fartyg som är avsedda för borring efter havsbottens naturtillgångar och flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av naturtillgångar i havet.

Ändringar har gjorts i *andra stycket*. Ändringarna innebär att ansvarsgränserna för borrhingsfartyg och flyttbara plattformar har höjts till 36 miljoner SDR för personskador och 60 miljoner SDR för övriga skador. De nya ansvarsgränserna har behandlats i avsnitt 6.4.2.

11 §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1–10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1–10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Paragrafen innehåller i första och andra stycket bestämmelser om tillämplig lag och om tillämpning av skadeståndsrättsliga jämningsregler.

I *tredje stycket* anges vad som förstås med begreppet konventionsstat när det används i kapitlet. Definitionen har ändrats på så sätt att med konventionsstat skall förstås en stat som är bunden av 1996 års

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Äldre föreskrifter skall gälla när den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna.
3. Så länge Sverige är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall dessutom följande gälla:
 - a) Äldre föreskrifter skall gälla om den som åberopar ansvarsbegränsning har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar men inte av 1996 års ändringsprotokoll till den konventionen.
 - b) Trots vad som sägs i 9 kap. 7 § andra stycket första meningen skall vad som sägs i 9 kap. 8 § gälla på motsvarande sätt när en begränsningsfond har upprättats enligt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i Sverige eller i en annan stat som är bunden av den konventionen.

Bestämmelsen om ikraftträdande under punkten 1 har behandlats i avsnitt 8.1. Övergångsbestämmelserna under punkterna 2 och 3 har behandlats i avsnitt 8.2.

I *punkten 1* anges att regeringen får bestämma när lagen skall träda i kraft.

Av *punkten 2* framgår att de nya föreskrifterna inte har någon retroaktiv verkan. Äldre föreskrifter skall tillämpas när den händelse som ansvarighet grundas på har inträffat före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna. Bestämmelsen återger artikel 9.3 i 1996 års ändringsprotokoll.

Har den aktuella händelsen inträffat efter ikraftträdandet av de nya föreskrifterna kan övergångsbestämmelserna under punkten 3 bli tillämpliga. Dessa bestämmelser avser endast en övergångsperiod under vilken Sverige är bundet av såväl 1976 års begränsningskonvention som 1996 års ändringsprotokoll till den konventionen. Tidsperioden sträcker sig från ikraftträdandet av de nya föreskrifterna till dess Sveriges bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention upphör. Sveriges uppsägning av denna konvention har behandlats i avsnitt 7.

I *punkten 3 a* tas det fallet upp att ansvarsbegränsning under den aktuella tidsperioden åberopas inför svensk domstol av någon som vid tidpunkten för åberopandet har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som är bunden av 1976 års begränsningskonvention men inte av 1996 års ändringsprotokoll. Äldre föreskrifter skall då tillämpas. Om Sveriges bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention upphör innan domstolsförfarandet har avslutats skall de äldre föreskrifterna tillämpas även fortsättningsvis.

I *punkten 3 b* behandlas vissa rättsverkningar av en begränsningsfond som upprättats enligt 1976 års begränsningskonvention. Fonden kan ha upprättats i Sverige enligt äldre föreskrifter eller i en annan stat som är part i 1976 års begränsningskonvention. Den främmande staten kan liksom Sverige även vara part i 1996 års ändringsprotokoll.

Bestämmelsen innebär att fonden har rättsverkningar enligt 9 kap. 8 § även för en person som annars har rätt till ansvarsbegränsning endast

enligt de nya föreskrifterna, det vill säga en person som varken har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som endast är part i 1976 års begränsningskonvention. Denna person kan vara samma person som upprättat fonden, om fonden upprättats i ett annat land än Sverige, eller en annan person, som fonden enligt artikel 11.3 i 1976 års begränsningskonvention skall ha verkan för.

Situationen kan exempelvis vara den att en person hemmahörande i Sverige har upprättat en begränsningsfond i en stat som är part endast i 1976 års begränsningskonvention. Fonden har då enligt bestämmelsen rättsverkningar i Sverige enligt 9 kap. 8 §. Att fonden inte har upprättats i en konventionsstat i den mening som avses i de nya föreskrifterna (se 9 kap. 11 § tredje stycket) och att fonden storleksmässigt inte motsvarar kraven enligt dessa föreskrifter saknar i detta fall betydelse för fondens rättsverkningar enligt 9 kap. 8 §.

En annan situation kan vara den att en person hemmahörande i en stat som bara är part i 1976 års begränsningskonvention upprättar en begränsningsfond i Sverige. Fonden skall då enligt bestämmelsen under punkten 3 a upprättas enligt de äldre föreskrifterna, men enligt den nu aktuella bestämmelsen gäller de rättsverkningar som anges i 9 kap. 8 § med avseende på alla dem som fonden har verkan för enligt artikel 11.3 i 1976 års begränsningskonvention. Detta gäller oavsett i vilken stat som en eventuellt medansvarig är hemmahörande. Fonden har alltså verkan även för en person som varken har sitt stadigvarande hemvist eller sin huvudsakliga rörelse i en stat som endast är part i 1976 års begränsningskonvention.

Bestämmelsen förutsätter att fonden har upprättats under den tidsperiod under vilken Sverige är bundet av såväl 1976 års begränsningskonvention som 1996 års ändringsprotokoll. Har fonden upprättats senare har den inga rättsverkningar i Sverige (under förutsättning att den händelse som ansvarigheten grundas på inte har inträffat före ikraftträdandet av de nya föreskrifterna). Har fonden upprättats under angiven tidsperiod förlorar fonden inte sina rättsverkningar enligt bestämmelsen endast på den grunden att Sveriges bundenhet vid 1976 års begränsningskonvention upphör.

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

Prop. 2003/04:79
Bilaga 1

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;

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

Parterna i detta protokoll,
som anser det önskvärt att ändra 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som upprättades 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. *konventionen*: 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
2. *organisationen*: Internationella sjöfartsorganisationen.
3. *generalsekreteraren*: organisationens generalsekreterare.

Artikel 2

Artikel 3 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, i dess ändrade lydelse, eller bidrag till gemensamt haveri.

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):

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 following 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:

Artikel 3

Artikel 6.1 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:

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 7.1 i konventionen ersätts med följande 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 this 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):

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:

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 8.2 i konventionen ersätts med följande text:

2. Stater som inte är medlemmar i Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i punkt 1 får emellertid vid undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller vid ratifikation, godtagande, 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 6.1 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:

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 6.1 b, till ett belopp av

(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 3*bis* in article 15 of the Convention:

3*bis* 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

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 ton, 3 000 monetära enheter, samt

c) beträffande artikel 7.1 till summan av 2 625 000 monetära enheter multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

Artikel 6.2 och 6.3 tillämpas också på bestämmelserna i a och b i denna punkt.

Artikel 6

Följande text läggs som punkt 3a till artikel 15 i konventionen:

3a Utan hinder av den ansvarsgräns som föreskrivs i artikel 7.1 får en part genom särskilda nationella bestämmelser reglera det ansvar som skall tillämpas på fordringar med anledning av dödsfall och personskador hos ett fartygs passagerare. En förutsättning är dock att ansvarsgränsen inte är lägre än den som bestämts i artikel 7.1. En stat som utnyttjat den möjlighet som denna punkt ger skall informera generalsekreteraren om den ansvarsgräns som bestämts eller det förhållandet att någon ansvarsgräns inte gäller.

Artikel 7

Artikel 18.1 i konventionen

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) 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

Amendment of limits

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

ersätts med följande text:

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

a) att inte tillämpa artikel 2.1 d eller 2.1 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 ändring av eller protokoll till denna konvention.

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

Artikel 8

Ändring av ansvarsgränser

1. På begäran av minst hälften, men aldrig färre än sex, av parterna i detta protokoll, skall ett förslag till ändring av ansvarsgränserna enligt artikel 6.1, artikel 7.1 och artikel 8.2 i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll, genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen samt till 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 i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och

Prop. 2003/04:79
Bilaga 1

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 therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

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

antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.

4. Ändringar skall antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 3, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna i konventionen i dess ändrade lydelse enligt 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 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 i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll ökat med sex procent per år inklusive den procentuella höjningen från föregående år räknat från den dag då protokollet öppnades för undertecknande.

c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som har lagts fast i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll.

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.

7. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 4 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 har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen. I ett sådant fall är ändringen förkastad och får ingen verkan.

8. En ändring som skall anses ha godtagits i enlighet med punkt 7 träder i kraft 18 månader efter att den godtogs.

9. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp detta protokoll i enlighet med artikel 12.1 och 12.2 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 den 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 punkt 7. I de fall som anges i denna punkt 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.

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.

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;

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 i detta protokoll men inte är part i konventionen skall vara bunden av bestämmelserna i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll i förhållande till andra parter i protokollet, men skall inte vara bunden av bestämmelserna i konventionen i förhållande till stater som bara är parter i konventionen.

3. Konventionen i dess ändrade lydelse enligt 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 den stats förpliktelser som är part både i konventionen och i protokollet med avseende på en stat som är part i konventionen men inte part i detta protokoll.

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 10

Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning

1. Detta protokoll är öppet för undertecknande för alla stater vid organisationens högkvarter från den 1 oktober 1996 till den 30 september 1997.

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

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

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

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of 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.

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

c) anslutning.

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

4. Ett ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponerats efter ikraftträdandet av en ändring av denna konvention i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll skall anses gälla konventionen i dess ändrade lydelse enligt en sådan ändring.

Artikel 11

Ikraftträdande

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

2. För en stat som samtycker till att vara bunden av detta protokoll efter det att villkoren i punkt 1 har uppfyllts, träder detta protokoll i kraft 90 dagar efter att samtycke till att vara bunden har uttryckts.

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 verkställas genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos generalsekreteraren.

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 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. 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

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

4. Mellan parterna i 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 i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll.

Artikel 13

Revision och ändring

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

2. Organisationen skall sammankalla en konferens med de fördragsslutande staterna om minst en tredjedel av dem 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 under rättelse enligt artikel 8.2 i konventionen i dess ändrade lydelse enligt detta protokoll och artikel 8.4 i konventionen,

iii) dagen för ikraftträdandet av

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.

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.

detta protokoll,

iv) ett förslag om ändringar av ansvarsgränserna som har gjorts enligt artikel 8.1,

v) en ändring som har antagits enligt artikel 8.4,

vi) en ändring som anses godtagen med stöd av artikel 8.7 samt den dag då ändringen träder i kraft enligt punkterna 8 och 9 i den artikeln, och

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

b) översända bestyrkta 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.

Artikel 15

Språk

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

Begränsningsbeloppen i SDR enligt 1976 års begränsningskonvention och 1996 års ändrings- protokoll

Prop. 2003/04:79
Bilaga 2

Personskador

<u>Dräktighetstal</u>	<u>1976</u>	<u>1996</u>
300	333 000	2 000 000
500	333 000	2 000 000
1 000	583 000	2 000 000
2 000	1 083 000	2 000 000
3 000	1 583 000	2 800 000
6 000	2 582 000	5 200 000
10 000	3 914 000	8 400 000
15 000	5 579 000	12 400 000
20 000	7 244 000	16 400 000
25 000	8 909 000	20 400 000
30 000	10 574 000	24 400 000
40 000	13 074 000	30 400 000
50 000	15 574 000	36 400 000
60 000	18 074 000	42 400 000
70 000	22 244 000	48 400 000
80 000	23 914 000	52 400 000
90 000	23 914 000	56 400 000
100 000	25 584 000	60 400 000
150 000	33 934 000	80 400 000
200 000	42 284 000	100 400 000
240 000	48 964 000	116 400 000

*Övriga skador*Prop. 2003/04:79
Bilaga 2

<u>Dräktighetstal</u>	<u>1976</u>	<u>1996</u>
300	167 000	1 000 000
500	167 000	1 000 000
1 000	250 500	1 000 000
2 000	417 500	1 000 000
3 000	584 500	1 400 000
6 000	1 085 500	2 600 000
10 000	1 753 500	4 200 000
15 000	2 588 500	6 200 000
20 000	3 423 500	8 200 000
25 000	4 258 500	10 200 000
30 000	5 093 500	12 200 000
40 000	6 343 500	15 200 000
50 000	7 593 500	18 200 000
60 000	8 843 500	21 200 000
70 000	10 093 500	24 200 000
80 000	10 923 500	26 200 000
90 000	11 753 500	28 200 000
100 000	12 583 500	30 200 000
150 000	16 733 500	40 200 000
200 000	20 883 500	50 200 000
240 000	24 203 500	58 200 000

Departementspromemorians huvudsakliga innehåll

Prop. 2003/04:79
Bilaga 3

I 9 kap. sjölagen (1994:1009) finns bestämmelser om begränsning av en fartygsägares eller redares skadeståndsansvar. Bestämmelserna bygger på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

I promemorian föreslås att Sverige skall ansluta sig till ett ändringsprotokoll till 1976 års konvention. Ändringsprotokollet innebär bl.a. att fartygsägarnas eller redarnas ansvarsbelopp för skador höjs. Detta gäller för både personskador som drabbat passagerare ombord på ett fartyg och skador som drabbar tredje man i samband med ett fartygs drift. Ändringsprotokollet innebär också att det i framtiden blir möjligt att höja ansvarsbeloppen genom ett förenklat ändringsförfarande.

I promemorian läggs vidare fram förslag till erforderlig lagstiftning. Lagstiftningen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i sjölagen.

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 5, 10 och 11 §§ sjölagen (1994:1009) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

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

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (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 är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

för varje dräktighetstal från

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

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR, om fartygets dräktighet överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR,

för varje dräktighetstal från

30 001 till 70 000 med 125 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

30 001 till 70 000 med 300 SDR, och för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

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

10 §

Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 36 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 60 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

11 §

När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1–10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1–10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Prop. 2003/04:79
Bilaga 4

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Äldre bestämmelser gäller dock i fall då den händelse som ansvaret grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

2. Så länge Sverige är bundet av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar skall i fråga om fartyg som är registrerade i en främmande stat vilken är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar men inte av 1996 års ändringsprotokoll till den konventionen, äldre bestämmelser tillämpas. Äldre bestämmelser skall också tillämpas i fråga om fartyg registrerade i Sverige, så länge Sverige inte är bundet av 1996 års ändringsprotokoll.

Förteckning över remissinstanser

Prop. 2003/04:79
Bilaga 5

Efter remittering av Justitiedepartementets promemoria Ändrade regler om begränsning av redares ansvar, Ds 1997:61, har yttrande avgetts av Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län (numera Länsstyrelsen i Västra Götalands län), Länsstyrelsen i Stockholms län, Konsumentverket, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Statens Naturvårdsverk, Institutet för sjö- och annan transporträtt, Sjöassuradörernas förening, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Hamn- och Stuveriförbund, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Industriförbund (numera Föreningen Svenskt Näringsliv), Sveriges Redareförening och Sveriges ångfartygs assurans förening.

Efter remittering av den särskilda promemorian Ändrade regler om begränsning av redares m.fl. ansvar, som upprättats i Justitiedepartementet den 4 januari 2000, har yttrande avgetts av Svea hovrätt, Konsumentverket, Sjöfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Industriförbund (numera Föreningen Svenskt Näringsliv) och Sveriges Redareförening.

Lagrådets yttrande

Prop. 2003/04:79
Bilaga 6

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-02-13

Närvarande: f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 12 februari 2004 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Håkan Lundquist.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Lund, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: statsrådet Bodström

Regeringen beslutar proposition 2003/04:79 Höjda begränsningsbelopp för redares skadeståndsansvar.