

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att lagstiftningen om ansvarighet för oljeskador som orsakats av fartyg skall ändras så att Finland kan ratificera 1992 års ändringsprotokoll som gäller 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

Till riksdagen avlåts en separat proposition i vilken det föreslås att lagstiftningen skall ändras så att Finland kan ratificera 1992 års ändringsprotokoll som gäller 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja.

Finland har 1980 anslutit sig till ovan nämnda konventioner, som gäller skadeståndsansvaret för skador orsakade av oljetransporter till sjöss. Genom de ändringsprotokoll som antogs 1992 höjs ansvarsgränserna för oljeskador avsevärt både för fartygsägaren och den internationella oljeskadefonden. Systemets tillämpningsområde har utvidgats så att det omfattar inte bara en konventionsstats territorialvatten utan också statens ekonomiska zon eller mot-

svarande område. Tillämpningsområdet omfattar både tankfartyg med last och tankfartyg som går i barlast samt kombinationsfartyg på vissa villkor. Finland har undertecknat protokollet 1993 med förbehåll för ratifikation.

I propositionen föreslås att den nationella lagstiftningen om fartygsägarens ansvar för oljeskador orsakade av fartyg skall samordnas med 1992 års ansvarighetsprotokoll. Den nya regleringen av fartygsägarens ansvar föreslås bli intagen i sjölagen. Samtidigt föreslås att lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg skall upphävas. Lagen skall dock tillämpas på vissa skador tills dess Finland säger upp 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att lagarna skall träda i kraft då 1992 års ansvarighetsprotokoll, som gäller 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja träder i kraft för Finlands del.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1	3.5. Tillämpningen av två system under en övergångsperiod .....	14
ALLMÄN MOTIVERING .....	3	<b>4. Propositionens verkningar</b> .....	15
<b>1. Inledning</b> .....	3	4.1. Ekonomiska verkningar .....	15
<b>2. Nuläge</b> .....	3	4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	15
2.1. Lagstiftning och praxis .....	3	4.3. Miljöeffekter .....	15
2.2. Det internationella läget .....	4	<b>5. Beredningen av propositionen</b> .....	16
Huvuddragen i gällande internationella konventioner .....	4	5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .	16
Beredningen av 1992 års ändringsprotokoll och de viktigaste ändringarna .....	6	5.2. Remissutlåtanden .....	16
Utvidgningen av tillämpningsområdet och ändringen av vissa definitioner .....	6	<b>6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll</b> .....	16
Höjningen av ansvarsgränserna och införandet av ett flexibelt höjningsförfarande .	7	DETALJMOTIVERING .....	16
Vissa andra ändringar av fartygsägarens ansvar .....	8	<b>1. Lagförslagen</b> .....	16
Avgiften till 1992 års fond .....	8	1.1. Sjölagen .....	16
Ikraftträdande av protokollen och det konventionsrättsliga läget .....	8	1.2. Lag om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg	21
2.3. De övriga nordiska länderna .....	9	<b>2. Ikraftträdande</b> .....	22
2.4. Bedömning av nuläget .....	10	LAGFÖRSLAGEN .....	22
<b>3. De viktigaste förslagen</b> .....	10	<b>1. Lag om ändring av sjölagen</b> .....	22
3.1. Samordnande av nationell lagstiftning i överensstämmelse med bestämmelserna i 1992 års .....	10	<b>2. Lag om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg</b> .....	29
3.2. Tillämpningsområdet för lagstiftningen om ansvarighet .....	11	BILAGOR .....	31
3.3. Definitionen på oljeskada och ersättning för skada .....	12	<b>1. Parallelltexter</b> .....	31
3.4. Kanalisering av ansvaret och regressrätt .	13	<b>2. 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja</b> .....	45

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Inledning

Ett internationellt ansvarighets- och ersättningssystem har skapats för ersättning av skador genom förorening orsakade av oljetransporter till sjöss. Detta system baserar sig på två internationella konventioner. Den ena konventionen är 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80), nedan *1969 års ansvarighetskonvention*, och den andra 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80), nedan *1971 års fondkonvention*. Enligt systemet har fartygsägarens ansvar för oljeskador orsakade av fartyget kompletterats med den internationella oljeskadefonden. Finland har anslutit sig till båda konventionerna i början av 1980-talet och bestämmelserna i dem har trätt i kraft genom nationell lagstiftning.

Enligt 1969 års ansvarighetskonvention har fartygsägaren ett strikt ansvar för oljeskador orsakade av hans fartyg upp till en viss ansvarsgräns oberoende av om han eller någon av hans anställda uppsåtligen eller av vållande har orsakat oljeskadan. Fartygsägaren skall ha en försäkring då en viss mängd olja transporteras som last. Genom 1971 års fondkonvention kompletterades fartygsägarens ansvar i och med att internationella oljeskadefonden (International Oil Pollution Compensation Fund) upprättades. Fonden upprätthålls med avgifter som oljeimportörer i konventionsstaterna betalar. Även fondens ansvarighet för skador är begränsad. Avsikten med systemet är att göra det möjligt att få ett tillräckligt skadestånd för skador orsakade av förorening genom olja. Det internationella ansvarighetsystemet för oljeskador har blivit ett globalt system och det har visat sig vara mycket väl fungerande. Även Finland har i ett fall fått ersättning från den internationella oljeskadefonden.

År 1992 antogs ändringsprotokoll till ovan nämnda konventioner genom vilka ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeskador förbättrades ytterligare. Tillämpningsområdet för systemet utvidgades så att det omfattar både konventionsstatens territorialvatten och konventionsstatens ekonomiska zon eller mot-

svarande område. Tillämpningsområdet omfattar både tankfartyg med last och tankfartyg som går i barlast samt kombinationsfartyg på vissa villkor. Ansvarsgränserna höjdes dessutom avsevärt.

Finland, liksom de övriga nordiska länderna, har undertecknat ändringsprotokollen med förbehåll för ratifikation. För att Finland skall kunna ratificera dessa protokoll måste den nationella lagstiftningen samordnas med de nya bestämmelserna i konventionerna.

De ovan nämnda internationella konventionerna och ändringsprotokollen som gäller dem är intimt förknippade med varandra. Därför har det i förslaget ansetts ändamålsenligt att behandla ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeskador i sin helhet även till den del det gäller den internationella oljeskadefonden. En separat proposition skall avlätas om ikraftträdandet av vissa bestämmelser i ändringsprotokollet till fondkonvention.

Den föreslagna lagstiftningen har beretts i samarbete med de övriga nordiska länderna.

Hittills har Frankrike, Japan, Mexico, Norge, Oman, Storbritannien och Tyskland ratificerat 1992 års protokoll. De nordiska ländernas anslutning till det nya systemet innebär enligt nuvarande uppskattningar att ikraftträdelsebestämmelserna i protokollen uppfylls. Detta innebär att protokollen skulle träda i kraft internationellt redan 1996.

### 2. Nuläge

#### 2.1. Lagstiftning och praxis

Om fartygsägarens ansvar för oljeskador orsakade av fartyg och om ersättningarna stadgas i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80), nedan *oljeskadlagen*, som baserar sig på 1969 års ansvarighetskonvention. Om internationella oljeskadefondens ansvar och om ersättningarna stadgas i lagen angående godkännande av vissa bestämmelser i de internationella konventionerna om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja samt angående tillämpningen av sistnämnda konvention (1097/80). Genom lagstiftningen har det

internationella ansvarighets- och ersättnings-systemet för oljeskador trätt i kraft.

I samband med att oljeskadelagen stiftades gjordes vissa utvidgningar och preciseringar i ansvarighetssystemet till den del detta var möjligt inom ramen för 1969 års ansvarighetskonvention. I oljeskadelagen utvidgades begreppet olja så att det förutom beständiga oljor även omfattar alla ur råolja utvunna lätta oljeprodukter. Detta ansågs motiverat med anledning av den risk för oljeskada som lätta oljor kan ge upphov till, särskilt på inre farvatten samt i närheten av industriers och tätorters vattentäcker. En motsvarande princip ingår också i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/79). Oljeskadelagens tillämpningsområde har dessutom utvidgats i förhållande till 1969 års ansvarighetskonvention så att definitionen på ett fartyg täcker alla fartygstyper och inte enbart oljetankfartyg. Fartygsägarens ansvar i ovan nämnda fall fastställs i enlighet med oljeskadelagen, dock med några undantag. Ansvarsgränserna fastställs nämligen i enlighet med regleringen av redarens allmänna ansvarsgränser i 9 kap. sjölagen (674/94), och någon försäkringsplikt finns inte i fråga om dessa fartyg. I oljeskadelagen har dessutom införts en längre gående kanalisering av ansvarigheten till fartygsägaren än vad som är fallet enligt ansvarighetskonventionen. Den definition på fartyg som ingår i oljeskadelagen samt stadgandena om kanalisering av ansvaret och regressrätten för fartygsägaren motsvarar regleringen i de övriga nordiska länderna.

1971 års fondkonvention har i Finland trätt i kraft genom en s.k. blandlag i vilken också stadganden om konventionens tillämpning har givits. De bestämmelser i fondkonventionen som hör till området för lagstiftningen och som skall tillämpas inom staten är de civil- och processrättsliga bestämmelserna i konventionen. Dessa berör främst fondens skyldighet att betala ersättning till skadelidande (artikel 4) samt att gottgöra fartygsägaren eller försäkringsgivaren (artikel 5). Till området för lagstiftningen hör även bestämmelserna om preskription av rätten till talan mot fonden (artikel 6), om domsrätt och rättegång (artikel 7), om verkställighet av dom som meddelas mot fonden (artikel 8) samt om rätt för fonden att föra regress- och subrogationstalan (artikel 9). Dylika bestämmelser är även bestämmelserna om skyldigheten för enskilda juridiska personer att

betala grund- och årsavgifter till fonden (artikel 10, artikel 11 styckena 1 och 3 samt artikel 12 styckena 2—4 och 6), om skyldigheten att ställa säkerhet för fullgörandet av betalnings-skyldigheten (artikel 12 stycke 5) samt om skyldigheten att erlægga ränta på avgiftsbelopp som förfallit till betalning (artikel 13 stycke 1).

I Finland finns även en nationell oljeskyddsfond. I lagen om oljeskyddsfonden (379/74) stadgas bl.a. att för ersättande av de oljeskador och de kostnader för bekämpande av dessa som avses i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg har en i statsbudgeten icke inbegripen oljeskyddsfond upprättats. Den nationella oljeskyddsfonden och dess verksamhet baserar sig inte på den internationella konventionen och den lagändring som föreslås i denna proposition inverkar inte på detta nationella arrangemang.

## 2.2. Det internationella läget

Huvuddragen i gällande internationella konventioner

1969 års ansvarighetskonvention trädde internationellt i kraft den 19 juni 1975 och hittills har 88 stater anslutit sig till konventionen.

Det materiella och geografiska tillämpningsområdet för konventionen uppställer villkor för erhållande av ersättning. Det avgörande är var skadan genom föroreningen har inträffat, vilket slag av skada det är fråga om och vilken typ av fartyg som har orsakat den.

Konventionen är tillämplig på skada genom förorening som orsakats av fartyg med olja som last i bulk på en konventionsstats territorialvatten. Konventionen omfattar dock inte t.ex. tankfartyg som går i barlast. Med olja avses i konventionen varje beständig olja, såsom råolja, brännolja, tung dieselolja, smörjolja och valolja. Konventionen täcker även skador och kostnader som beror på förebyggande åtgärder som vidtagits efter olyckan. Med förebyggande åtgärder avses alla ändamålsenliga åtgärder som efter det att en olycka har inträffat vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa skador genom förorening eller i syfte att återställa miljön.

Ansvar för oljeskador som fartyget orsakar ligger hos fartygsägaren och är strikt. Ägaren är alltså ansvarig även om han varken förfarit uppsåtligt eller varit vårdslös. Den skadelidan-

de skall dock påvisa att skadan beror på en olycka och han skall även påvisa storleken på den skada han lidit. I vissa specialfall kan dock ägaren befrias från ansvar. Detta gäller om skadan beror på en krigshandling eller allvarlig naturkatastrof, i sin helhet på sabotage av utomstående eller på en försummelse från någon myndighets sida att underhålla hjälpmedel för navigering.

Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar till 133 särskilda dragningsrätter per ton dräktighet. Ansvaret kan dock inte i något fall överstiga 14 milj. särskilda dragningsrätter. En särskild dragningsrätt (*Special Drawing Right*, SDR) är en av den internationella valutafondens fastställd beräkningsenhet. En SDR motsvarade 6,94 mk den 12 januari 1995 och fartygsägarens maximala ansvar uppgår således enligt denna kurs till ca 97 milj. mk. Om fartygsägaren själv har orsakat skadan genom fel eller försummelse har han dock inte någon rätt att begränsa sitt ansvar. Fartygsägaren måste för att få återropa ansvarsbegränsningen upprätta en begränsningsfond vid den domstol där skadeståndstalan har väckts.

Enligt konventionen skall den skadelidande rikta krav på ersättning mot fartygsägaren. Sådana krav får alltså inte riktas mot t.ex. de anställda på fartyget. Fartygsägaren har emellertid rätt att föra regresstalan mot tredje person. Regleringen av detta har lämnats till den nationella lagstiftningen.

Fartygsägarens skall ha en obligatorisk försäkring eller en säkerhet av annat slag när fartyget transporterar mer än 2 000 ton olja som last. Sjöfartsmyndigheterna utfärdar ett certifikat åt finska fartyg som bevis på att en försäkring finns. Finland är som konventionsstat även skyldigt att granska att sådana fartyg som transporterar olja som last i bulk och som anlöper Finland eller avgår från Finland, oberoende av registreringsorten, har ett certifikat som bevis på att försäkringen eller säkerheten är i kraft.

Enligt systemet kan den skadelidande ställa krav direkt på fartygsägarens försäkringsgivare. Försäkringsgivarens ansvar överskrider dock inte i något fall ansvarsgränsen för fartygsägaren.

1971 års fondkonvention trädde internationellt i kraft den 16 oktober 1978 och hittills har 61 stater anslutit sig till den. Fondkonventionen är avsedd att komplettera 1969 års ansvarskonvention om fartygsägarens ansvar.

Stater som inte är anslutna till ansvarskonventionen får inte ansluta sig till fondkonventionen. Fondkonventionen har samma tillämpningsområde som ansvarskonventionen.

Den internationella oljeskadefonden som avses i 1971 års fondkonvention kan ses som ett slags ömsesidigt försäkringsbolag som grundats av staterna och finansieras av oljeindustrin för att ersätta oljeskador. Ur fonden ersätts skador genom förorening som har uppkommit i de stater som har anslutit sig till fondkonventionen. Utöver att fonden betalar ersättningar till de skadelidande har den även till uppgift att befria fartygsägaren från ett visst ansvar som uppkommer enligt ansvarskonventionen.

Ersättning från fonden kan fås då fartygsägaren inte är ansvarig enligt ansvarskonventionen, då fartygsägaren inte kan infria sina förpliktelser eller om försäkringen eller säkerheten är otillräcklig eller då skadan överstiger gränserna för fartygsägarens ansvar. Fonden är inte ersättningsskyldig om skadan orsakats av en krigshandling eller av ett oljeutsläpp från krigsfartyg eller om den som söker ersättning inte kan visa att skadan har orsakats av en olycka som berör ett eller flera fartyg i enlighet med konventionens definitioner. Fondens maximala ansvar uppgår enligt konventionen till 60 milj. SDR, vilket motsvarar ca 416 milj. mk.

Fondens verksamhet finansieras genom avgifter som oljeimportörerna i konventionsstaterna betalar. Avgiften skall betalas då mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja har införts under ett år. Oljeimportörerna betalar avgiften direkt till fonden. Avgiften varierar från år till år beroende på storleken på de ersättningar som skall betalas ur fonden. Oljeimportörerna i ca 10 konventionsstater står för närvarande för ca 90 % av avgifterna till fonden. De största andelarna betalas av oljeimportörer i Japan, Italien, Holland, Frankrike, Storbritannien, Syd-Korea och Spanien. Den andel av avgifterna till fonden som oljeimportörerna i Finland betalat har varit ca 0,85 %.

Fonden har under de nästan 17 år den verkat skapat en viss ersättningspraxis som har som mål att betala ut ersättning så snabbt som möjligt till så låga kostnader som möjligt.

I de ursprungliga konventionerna uttrycks ansvarsgränsen i guldfranc. Genom 1976 års protokoll ändrades den enhet som uttrycker ansvarsgränserna från guldfranc till SDR. Finland har ratificerat protokollen 1981. Protokol-

let som gäller ansvarighetskonventionen trädde för Finlands del i kraft den 8 april 1981 (FördrS 21/81) och protokollet som gäller fondkonventionen den 22 november 1994 (FördrS 83/94).

Beredningen av 1992 års ändringsprotokoll och de viktigaste ändringarna

Ansvarsgränserna i konventionerna om ansvarighet för oljeskador ansågs bl.a. på grund av inflationen vara otillräckliga i slutet av 1970-talet och början av 1980-talet, då två stora olyckor med oljetankfartyg inträffade på Frankrikes kust med stora skador som följd. Det har även framkommit ett behov av att utvidga systemets omfattning både i fråga om det geografiska och det materiella tillämpningsområdet och att precisera begreppet skada genom förorening. Inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen IMO bereddes ändringsprotokoll till konventionerna, vilka antogs vid en diplomatkonferens 1984. Genom 1984 års protokoll höjdes ansvarsgränserna avsevärt, utvidgades tillämpningsområdet för ansvarighets- och ersättningsystemet och intogs i konventionerna ett förenklat förfarande för ändring av ansvarsgränserna i framtiden.

År 1990 stod det klart att protokollen inte skulle träda i kraft internationellt på grund av konventionernas ikraftträdelsebestämmelser. Detta gällde i synnerhet protokollet till fondkonventionen. En förutsättning för att protokollen skulle kunna träda i kraft var att Förenta Staterna skulle ansluta sig till systemet. År 1990 infördes dock en sådan lagstiftning om ansvar för oljeskador i Förenta Staterna (Oil Pollution Act — OPA 1990) som inte gör det möjligt att ratificera de internationella konventionerna om ansvarighet för oljeskador.

Eftersom det internationella samfundet alltjämt ville upprätthålla ett väl fungerande internationellt ansvarighetssystem för oljeskador beslöt man att utarbeta nya protokoll. Meningen var att i protokollen inta de materiellt-rättsliga och administrativa artiklarna i 1984 års protokoll oförändrade samt att inta sådana nya ikraftträdelsebestämmelser som möjliggör att protokollen kan träda i kraft internationellt så snart som möjligt. Vid diplomatkonferensen 1992 antogs de nya protokollen till ansvarig-

hetskonventionen och fondkonventionen, 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Det materiella innehållet i protokollen är samma som i 1984 års protokoll, med undantag för fondprotokollets bestämmelser om ett temporärt avgiftstak. Ikraftträdelsestadgandena ändrades. Tillämpningsområdet för och definitionerna i det nya ansvarighets- och ersättningsystemet är samma i båda protokollen.

Utvidgningen av tillämpningsområdet och ändringen av vissa definitioner

Genom protokollen har det geografiska tillämpningsområdet för ansvarighets- och ersättningsystemet utvidgats så att det även gäller konventionsstaternas ekonomiska zon eller motsvarande område. Tillämpningsområdet har utvidgats till att omfatta även tankfartyg som går i barlast samt kombinationsfartyg då de transporterar olja som last i bulk samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av olja i bulk. Definitionen på olja har preciserats så att med olja avses beständiga mineraloljor. T.ex. valolja omfattas alltså inte av tillämpningsområdet.

Definitionen på skada genom förorening har preciserats så att ersättning för annan skada på miljön än för förlust av inkomst på grund av förorening begränsas till kostnader för rimliga åtgärder för återställande av miljön som har vidtagits eller skall vidtas. Definitionen på skada i den ursprungliga konventionen har lett till en brokig rättspraxis i fråga om de ersättningsgilla miljöskadorna. Den internationella oljeskadefonden har under sin verksamhetstid utarbetat vissa principer för ersättningen av miljöskador och dessa beaktades i protokollen. En avsikt med den nya definitionen är att systemet inte skall täcka sådana krav på ersättning för miljöskador som enbart baserar sig på teoretiska beräkningsmodeller.

Brand- och explosionsskador som orsakas av fartyg som transporterar olja omfattas alltjämt inte av systemet. Dessa skador skall täckas av

en ny konvention som bereds av IMO och som gäller ansvar för transport av farliga ämnen till sjöss. Avsikten är att utkastet skall ges till en diplomatkonferens för antagande våren 1996.

Även definitionen på olycka utvidgades genom 1992 års protokoll så att en olycka nu även avser situationer som framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om förorening och inte enbart situationer där oljeskadan redan har skett. Ändringen är viktig speciellt med tanke på att de förebyggande åtgärder som vidtas för att hindra en hotande oljeskada ersätts inom ramen för det nya systemet. Detta skall anses viktigt även med tanke på den förebyggande verksamheten.

Höjningen av ansvarsgränserna och införandet av ett flexibelt höjningsförfarande

Genom protokollen har både fartygsägarens och fondens gränser för ersättningsansvaret höjts betydligt. Samtidigt har några principiella ändringar gjorts i fråga om ansvarsfördelningen mellan fartygsägaren och fonden. I protokollet till ansvarighetskonventionen har en gräns för ersättningsansvaret i fråga om skador som orsakats av små fartyg intagits. I och med detta har man stävat efter att fartygsägarens ansvar för skador som orsakas av små fartyg bättre än för närvarande skall motsvara den risk som oljetransporter med dylika fartyg innebär. Samtidigt kan man minska sådana ersättningskrav på fonden som gäller endast rätt små skador. Fondens nuvarande skyldighet att gottgöra fartygsägaren eller hans försäkringsgivare för en viss del av deras ansvar avskaffas. Enligt rederinäringen var detta arrangemang nödvändigt då ansvarighets- och ersättningsystemet skapades, men det har inte längre ansetts vara nödvändigt att bibehålla det inom ramen för det nya systemet.

Enligt det nya systemet är fartygsägarens ansvarsgräns för fartyg med en bruttodräktighet upp till 5 000 ton 3 milj. SDR, dvs. ca 20 milj. mk. Ansvaret för ett fartyg vars bruttodräktighet överstiger 5 000 ton beräknas så att beloppet ökas med 420 SDR för varje dräktighetstal. Det sammanlagda beloppet för ansvaret får dock inte överstiga 59,7 milj. SDR, dvs. ca 414 milj. mk. Enligt fondprotokollet har två gränser ställts för fondens maximala ansvar. Fondens maximala ansvar i det första skedet skall vara 135 milj. SDR, dvs. ca 940

milj. mk. När den mängd olja som sammanlagt har tagits emot i tre konventionsstater överstiger 600 milj. ton per år höjs det maximala ansvaret för fonden till 200 milj. SDR, dvs. ca 1 400 milj. mk. Just nu är det osannolikt att det andra skedet kan förverkligas eftersom Förenta Staterna, en stor importör av olja, inte har anslutit sig till systemet.

I protokollen har bestämmelser intagits som gör det möjligt att i framtiden höja ansvarsgränserna på ett smidigare sätt än genom ett traditionellt ändringsförfarande. Införandet av ett dylikt förfarande har ansetts vara nödvändigt för att realvärdet på ersättningsystemets ansvarsgränser lättare än för närvarande skall kunna upprätthållas.

På begäran av minst en fjärdedel av konventionsstaterna skall IMO:s juridiska kommitté sammankallas till ett utvidgat möte för att behandla förslag till ändring av ersättningsgränserna. Ändringen antas med två tredjedels majoritet av de konventionsstater som är närvarande och som röstar, dock under förutsättning att minst hälften av konventionsstaterna är närvarande vid röstningstillfället. Vissa gränser har uppsatts för framställandet och behandlingen av ett ändringsförslag så att inte gränserna på en gång skall kunna höjas hur mycket som helst. Vid behandlingen av ett ändringsförslag skall hänsyn tas till inträffade olyckor och omfattningen av de skador som orsakats av dem, förändringar i penningvärdena och den verkan ändringsförslaget kan ha på försäkringskostnaderna. Ett förslag till ändring får inte behandlas förrän fem år förflutit från det protokollen öppnades för undertecknande, dvs. tidigast den 15 januari 1998, eller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring har trätt i kraft. Ansvarsgränserna får inte höjas mer än 6 % per år räknat från den 15 januari 1993. Ansvarsgränsen får aldrig höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i protokollen.

Ändringen av ansvarsgränserna anses godtaga när 18 månader förflutit från det IMO underrättade konventionsstaterna om ändringen, om inte minst en fjärdedel av de stater som var konventionsstater då ändringen behandlades inom denna tidsperiod meddelar att de inte godtar ändringen. I sådana fall förfaller ändringen. Ändringen träder i kraft 18 månader efter det att den antogs. Alla konventionsstater är bundna av ändringen om de inte säger



upp protokollet i enlighet med bestämmelserna i protokollet.

Sådana ändringar i ansvarsgränserna som eventuellt görs i framtiden skall införas i Finland genom en särskild ändring av lagstiftningen.

Vissa andra ändringar av fartygsägarens ansvar

Den s.k. kanaliseringsbestämmelsen i protokollet till ansvarighetskonventionen har preciserats så att den innehåller en uttrycklig förteckning över de personer mot vilka krav på ersättning inte får riktas, förutom då personen orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Bestämmelsen om när fartygsägaren förlorar rätten att begränsa sitt ansvar överensstämmer med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/86), nedan *1976 års ansvarsbegränsningskonvention*. Ägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar då han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Enligt 1969 års ansvarighetskonvention har fartygsägaren inte rätt att begränsa sitt ansvar om skadan orsakats genom fel eller försummelse av ägaren själv. Bestämmelsen i 1992 års ansvarighetsprotokoll om förlusten av rätten till ansvarsbegränsning innebär i praktiken att villkoren för förlust av rätten till ansvarsbegränsning har skärpts. Den nya regeln är en del av en kompromiss som är förknippad med avsevärt höjda ansvarsgränser för fartygsägaren.

Avgiften till 1992 års fond

I fondprotokollet har en ny artikel 36 ter intagits som innebär att ett tak för skyldigheten att betala avgift till 1992 års fond skall gälla under en övergångsperiod. Artikelns godkändes främst för att få Japan med i det nya systemet. När systemet infördes betalade oljeindustrin i Japan ca 40 % av avgifterna till fonden och år 1991 ca 29 %. Enligt gjorda beräkningar skulle avgiftsandelen i 1992 års fond till en början ha uppgått till ca 54 %. Arrangemanget med ett avgiftstak är temporärt och gäller enbart 1992 års fond.

Det temporära avgiftstaket i fondprotokollet

innebär att oljeimportörerna i en konventionsstat inte skall behöva svara för mer än 27,5 % av avgifterna till 1992 års fond. Systemet är temporärt och det upphör då den totala mängden avgiftspliktig olja enligt 1992 års fond uppgår till 750 milj. ton eller då fem år har gått från det att protokollet trädde i kraft. Arrangemanget innebär att oljeimportörer i andra konventionsstater under en övergångstid, som är högst fem år, måste betala den skillnad som avgiftstaket ger upphov till i fråga om de influtna avgifterna till 1992 års fond. I och med godkännandet av det temporära avgiftsarrangemanget kunde Japan redan år 1994 ratificera de nya protokollen. Som en följd av den snabba utvecklingen i fråga om ratifikationerna av protokollen kommer gränsen på 750 milj. ton att uppnås inom de närmaste åren. Det temporära avgiftstaket kommer därför att vara i kraft en mycket kort tid.

Ikraftträdande av protokollen och det konventionsrättsliga läget

Med protokollen skapas två nya konventioner; 1992 års ansvarighetskonvention och 1992 års fondkonvention. För att garantera att systemet fungerar har vissa villkor uppställts för anslutningen till det nya konventionssystemet. 1992 års ansvarighetsprotokoll, dvs. 1992 års ansvarighetskonvention, är öppet för alla stater. En stat som är ansluten till 1971 års fondkonvention får dock inte ansluta sig enbart till 1992 års ansvarighetsprotokoll om den inte samtidigt ansluter sig till 1992 års fondprotokoll, dvs. 1992 års fondkonvention, eller säger upp 1971 års fondkonvention. Till 1992 års fondprotokoll får endast en sådan stat ansluta sig som är ansluten till 1992 års ansvarighetskonvention eller som samtidigt ansluter sig till den.

Ansvarighetsprotokollet träder i kraft tolv månader efter det att tio stater har ratificerat protokollet och det bland dessa stater finns fyra stater som har ett bruttotankertonnage om minst en miljon. Fondprotokollet träder i kraft tolv månader efter det att åtta stater har ratificerat det om dessa länder under det närmast föregående kalenderåret tog emot sammanlagt minst 450 milj. ton avgiftspliktig olja.

Genom 1992 års protokoll får staterna tre alternativ att ansluta sig till det nya systemet.



För det första kan en konventionsstat som är ansluten till det ursprungliga systemet ansluta sig till det nya systemet så att den under en viss övergångsperiod hör både till det gamla och det nya systemet samtidigt. I protokollet har detta arrangemang möjliggjorts närmast för att man velat säkra en tillräcklig ekonomisk bärkraft för 1992 års fond i det skede då 1971 års fondkonvention sågs upp. Det har även ansetts att detta arrangemang gör det möjligt för det nya ansvarighets- och ersättningssystemet att träda i kraft så snabbt som möjligt. I protokollet finns bestämmelser om när de två ersättningssystemen inte längre skall tillämpas parallellt. Enligt artikel 31 i 1992 års fondprotokoll skall en stat säga upp 1969 års konvention och 1971 års konvention då minst åtta stater har anslutit sig till 1992 års fondprotokoll och då dessa stater under det närmast föregående kalenderåret har tagit emot sammanlagt minst 750 milj. ton avgiftspliktig olja.

Under en viss övergångsperiod, dvs. tills 1969 års och 1971 års konventioner sågs upp, kan alla fyra konventionerna tillämpas. Vilka konventioner som gäller vid varje tidpunkt bestäms bl.a. på basis av vilken typ av fartyg det är fråga om, vilket lands flagg fartyget seglar under och var skadan uppkommit. Under den tid då konventionerna tillämpas parallellt minskas ansvaret enligt 1992 års konvention till den del ansvar även uppkommer enligt 1969 års konvention. Till den del 1971 års fond är ansvarig för skadan betalas ersättning ur denna fond och endast den överskjutande delen överförs till att betalas ur 1992 års ersättningssystem. Därmed skall 1992 års fond betala ersättning först då skadan inte ersätts enligt 1969 års ansvarighetskonvention, 1971 års fondkonvention eller 1992 års ansvarighetskonvention. Tillämpningen av två ansvarighets- och ersättningssystem parallellt är enligt protokollet uppbyggd så att man inte kan bli ersättningsskyldig två gånger och så att man inte heller kan få ersättning två gånger. Skador som omfattas av det ursprungliga systemet skall först betalas enligt det ursprungliga systemet innan man övergår till det nya systemet.

Det andra alternativet att ansluta sig till det nya systemet gör det möjligt för staten att ansluta sig till detta system utan att säga upp de gamla konventionerna. I dylika fall är staten temporärt bunden enbart av de ursprungliga konventionerna. När staten ratificerar de nya

protokollen skall den meddela att protokollet träder i kraft för staten i fråga först då 1969 års och 1971 års konventioner måste sägas upp enligt bestämmelserna i 1992 års fondprotokoll. En sådan stat omfattas således av det gamla systemet men genom att ratificera de nya protokollen påverkar den deras ikraftträdande och på så sätt även indirekt skyldigheten enligt protokollet att säga upp de ursprungliga protokollen.

Det tredje alternativet innehåller en möjlighet för staten att undvika tillämpningen av två system samtidigt genom att den ansluter sig till det nya systemet och samtidigt säger upp det gamla systemet så, att uppsägningen träder i kraft då 1992 års konventioner träder i kraft.

En stat som väljer alternativet med två parallella system under en viss övergångsperiod kommer under denna tid att ha olika konventionsbindningar i relation till andra stater. Ansvaret för en fartygsägare vars fartyg är registrerat i en stat som anslutit sig endast till 1969 års ansvarighetskonvention är under denna tid mindre än ansvaret för en fartygsägare vars fartyg är registrerat i en stat som är ansluten till 1992 års ansvarighetskonvention. Om skadan uppkommer i en stat som är ansluten till 1971 års fondkonvention ersätter fonden skadan till den del som den inte ersätts enligt 1969 års ansvarighetskonvention. Om skadan har uppkommit i en stat som är ansluten till 1992 års fondkonvention, kan den skadelidande få ersättning ur 1992 års fond trots att fartygsägaren har rätt att åberopa ansvarsbegränsningen enligt 1969 års ansvarighetskonvention. Därmed åtar sig 1992 års fond att under övergångsperioden ersätta den skillnad som uppstår av att fartyget är registrerat i en stat som endast är ansluten till 1969 års ansvarighetskonvention. Arrangemanget under övergångsperioden inverkar således inte på ställningen för de skadelidande. De får ersättning i enlighet med 1992 års system om skadan har uppkommit i en stat som har anslutit sig till 1992 års fondkonvention.

Då det är fråga om ett fartyg som är registrerat i en stat som inte har anslutit sig till någondera ansvarighetskonventionen har konventionsstaterna rätt att bestämma om ansvarsgränserna för ägaren till ett dylikt fartyg.

### 2.3. De övriga nordiska länderna

Intagandet av 1992 års ansvarighets- och

ersättningssystem för oljeskador i den nationella lagstiftningen har beretts i samarbete med Danmark, Norge och Sverige. Den nya lagstiftningen har godkänts i Danmark och Norge år 1995. I Sverige har en proposition avlåtits till riksdagen i mars 1995. Avsikten är att de nordiska länderna skall ratificera 1992 års protokoll genast när den nationella lagstiftningen har antagits. På detta sätt kan de nordiska länderna bidra till att det nya systemet snabbt träder i kraft internationellt.

#### 2.4. Bedömning av nuläget

Frågan om Finland skall ansluta sig till 1992 års ansvarighets- och ersättningssystem gällande ansvarighet för oljeskador kan bedömas utgående från följande synpunkter.

Båda protokollen från 1992 innebär en avsevärd förbättring av systemet gällande ansvarighet för oljeskador. Höjningen av ansvarsgränserna, utvidgningen av systemets tillämpningsområde och ett flexibelt förfarande för höjning av ansvarsgränserna innebär för de skadelidande en avsevärd förbättring i jämförelse med nuvarande läge. Det totala ansvaret kommer under det första skedet av det nya systemet att vara 135 milj. SDR, dvs. ca 940 milj. mk, då det enligt det nuvarande systemet är 60 milj. SDR, dvs. ca 416 milj. mk.

Utvidgningen av systemets geografiska tillämpningsområde så att det omfattar både konventionsstatens territorialvatten och konventionsstatens ekonomiska zon eller motsvarande område överensstämmer med målen för skyddet av den marina miljön. Utvidgningen kan dessutom vara av betydelse t.ex. då oljan från ett fartyg orsakar skada på fiskarnas fångstredskap.

Det nya systemet omfattar både tankfartyg med last och tankfartyg som går i barlast samt kombinationsfartyg på vissa villkor, vilket förbättrar systemets täckning i betydande grad.

När det gäller ändringen av bestämmelserna om när fartygsägaren förlorar rätten att begränsa sitt ansvar har möjligheten för de skadelidande att få ersättning av fartygsägaren försämrats något. Den nya regleringen kan dock inte anses ha någon betydelse med tanke på möjligheterna för skadelidande att få ersättning eftersom 1992 års fond ersätter det som inte ersätts på basis av fartygsägarens ansvar.

För närvarande är det svårt att uppskatta de

ekonomiska verkningar som det nya systemet kommer att ha i synnerhet i fråga om importörer av avgiftspliktig olja. Den andel som skall betalas till 1992 års fond fastställs på basis av antalet olyckor och deras omfattning samt på basis av antalet konventionsstater inom 1992 års fondkonvention och den avgiftspliktiga olja som införs till dessa länder.

Under en viss övergångsperiod kan oljeindustrin belastas av den särskilda bestämmelsen om ett visst tak för betalningsskyldigheten i 1992 års fondkonvention. Detta arrangemang har beskrivits närmare i punkt 2.2. Arrangemanget leder till att oljeimportörer i andra konventionsstater blir tvungna att under en övergångsperiod på högst fem år betala den skillnad som det avgiftstak som beviljats något lands oljeindustri ger upphov till i de avgifter som influtit till 1992 års fond. Med beaktande av avsikten med systemet, dvs. att få den för närvarande största betalaren Japan med i det nya systemet, kan det dock anses gagna finsk oljeindustri på lång sikt. Arrangemanget kommer enligt nuvarande bedömning att vara i kraft en mycket kort tid.

Med hänvisning till det som sägs ovan är det skäl för Finland att ansluta sig till 1992 års ansvarighets- och fondprotokoll gällande ansvarighet för oljeskador. Anslutningen till det nya systemet förutsätter att den nationella lagstiftningen samordnas med detta system. Genom att ansluta sig till det nya systemet kan Finland även till denna del upprätthålla enhetligheten i den nordiska lagstiftningen och främja internationell enhetlighet.

### 3. De viktigaste förslagen

#### 3.1. Samordnande av nationell lagstiftning i överensstämmelse med bestämmelserna i 1992 års ansvarighetskonvention

I propositionen föreslås att lagstiftningen om ansvar för oljeskador som orsakats av fartyg skall samordnas med 1992 års ansvarighetsprotokoll så att Finland kan ratificera detta protokoll. I propositionen föreslås att bestämmelserna i protokollet internt skall träda i kraft i Finland på samma sätt som 1969 års ansvarighetskonvention. Den nationella lagstiftning som baserar sig på 1992 års ansvarighetsprotokoll, dvs. 1992 års ansvarighetskonvention, föreslås bli intagen i sjölagen.

Avsikten är att 1992 års fondprotokoll, dvs. bestämmelserna i 1992 års fondkonvention, skall införlivas med finsk lagstiftning på samma sätt som bestämmelserna i 1971 års fondkonvention. Bestämmelserna i konventionen skall sättas i kraft i Finland som lag till den del de hör till området för lagstiftningen. Dessutom utfärdas några stadganden om tillämpningen av bestämmelserna i konventionen. Om detta skall en separat proposition avlåtas.

Den nationella lagstiftning som baserar sig på 1992 års ansvarighetskonvention föreslås bli intagen i 10 kap. sjölagen. På detta sätt kan de nya sjölagarna i Norden, som trädde i kraft den 1 oktober 1994, även till denna del samordnas med varandra. Sverige har för avsikt att gå till väga på samma sätt. I Norge och Danmark finns regleringen av ansvaret för oljeskador redan från tidigare intagen i dessa länders sjölagar.

Det föreslås att i 10 kap. sjölagen skall intas oljeskadelagens stadganden i huvudsak oförändrade till strukturen, dock så, att innehållet ändras så att stadgandena motsvarar bestämmelserna i 1992 års ansvarighetskonvention. Eftersom lagstiftningen intas i sjölagen föreslås dessutom i propositionen att stadgandena i den nuvarande oljeskadelagen om preskription av fordran, behörig domstol, verkställighet av utländsk dom i mål om ersättning för oljeskada samt om straffpåföljder skall tas in i de kapitel i sjölagen som gäller dessa frågor.

### 3.2. Tillämpningsområdet för lagstiftningen om ansvarighet

Det föreslås att tillämpningsområdet för lagstiftningen om ansvarighet skall utvidgas i jämförelse med den nuvarande oljeskadelagen så att lagen tillämpas även på ett område som motsvarar den ekonomiska zonen. Detta innebär i praktiken att tillämpningsområdet för stadgandena sträcker sig till mittlinjen och täcker samma område som den nuvarande fiskezonen.

Utrikesministeriet tillsatte den 14 januari 1993 en arbetsgrupp med uppgift att utreda behovet av att upprätta en ekonomisk zon vid finska kusten. I arbetsgruppen fanns representanter för utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, trafikministeriet, handels- och industriministeriet, miljöministeriet

samt Ålands landskapsstyrelse. Då arbetet inleddes beslöt arbetsgruppen att samtidigt granska frågan om en utvidgning av Finlands territorialvatten till 12 sjömil. En proposition med förslag till ändring av lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (RP 114/1994 rd) har, på basis av arbetsgruppens delförslag om utvidgning av territorialvattnet, avlåtits till riksdagen den 10 juni 1994. Enligt lagändringen som godkändes av riksdagen den 3 februari 1995 utvidgas territorialvattnet från 4 sjömil till 12 sjömil med vissa undantag för Finska viken.

Arbetsgruppen utreder alltjämt frågan om upprättande av en ekonomisk zon. Därför föreslås i denna proposition att ett område som motsvarar den ekonomiska zonen definieras temporärt i 10 kap. sjölagen. När en ekonomisk zon eventuellt har upprättats ändras sjölagen på motsvarande sätt.

Den nya ansvarighetslagstiftningen kommer att gälla tankfartyg med last och även tankfartyg som går i barlast samt kombinationsfartyg då de transporterar olja som last i bulk samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av olja i bulk.

Den nya lagstiftningen skall även omfatta beständiga mineraloljor. Således omfattas t.ex. de växt- och valoljor som för närvarande hör till systemet inte av det nya systemet.

I fråga om lagstiftningens tillämpningsområde föreslås i propositionen dessutom att samma nationella utvidgningar av tillämpningsområdet som ingår i oljeskadelagen skall intas i 10 kap. sjölagen. Lagstiftningen kommer därmed även att omfatta lätta brännoljor. I lagstiftningen skall inte heller begreppet fartyg begränsas, utan stadgandena skall med vissa begränsningar tillämpas på oljeskador förorsakade av alla typer av fartyg, med undantag för vissa krigsfartyg och fartyg i administrativt bruk. Trots att 1992 års system skulle få allt större täckning när det gäller fartygen, skulle alltjämt dock inte t.ex. stora torrlastfartyg omfattas av systemet. I stora torrlastfartyg kan det finnas stora mängder bunkerolja och därför borde de alltjämt omfattas av den nationella lagstiftningens tillämpningsområde, till den del detta är möjligt inom ramen för 1992 års ansvarighetskonvention. I likhet med den nuvarande regleringen är fartygsägarens ansvar för oljeskador strikt i dylika fall, men gränsen för hans ansvar

bestäms enligt de allmänna stadgandena om redarens ansvar i 9 kap. sjölagen.

I propositionen föreslås att ovan avsedda utvidgningar i tillämpningsområdet som genomförts i den nationella lagstiftningen skall gälla även den ekonomiska zonen eller ett motsvarande område. I de övriga nordiska länderna skall man gå till väga på motsvarande sätt. Man har ansett att konventionerna om ansvarighet för oljeskador eller andra konventioner som begränsar ansvaret inte ställer några begränsningar till denna del. Utvidgningen av stadgandena till ett område som motsvarar den ekonomiska zonen har dessutom ansetts ändamålsenlig som en del av skyddet av Östersjöområdet. T.ex. 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen 73/78, FördrS 51/83) innehåller ett totalförbud mot utsläpp av olja i Östersjöområdet. Förbudet gäller oljetankfartyg och andra fartyg vars bruttodräktighet är minst 400. En mycket stor andel av de stater som hör till IMO har anslutit sig till MARPOL-konventionen. Enligt 1992 års konvention om skydd för Östersjöområdets marina miljö, dvs. 1992 års Helsingforskonvention, som Finland har undertecknat den 9 april 1992, skall bestämmelserna i MARPOL tillämpas till den del det är fråga om fartygs utsläpp av olja i havet.

Det har även ansetts att Förenta Nationernas havsrättskonvention från 1982 inte ställer något hinder för att regleringen av civilrättsligt ansvar i frågor som gäller skydd av den marina miljön utsträcks till ett område utanför statens territorialvatten.

### 3.3. Definitionen på oljeskada och ersättning för skada

I 1969 års ansvarighetskonvention förstås med skada genom förorening en förlust eller skada vilken uppkommit utanför det fartyg som transporterar olja och vilken orsakats av förorening genom olja som läckt ut eller tömts ut från fartyget. Skadan inbegriper även kostnaderna för förebyggande åtgärder. I punkt 2.2 redogörs för det sätt på vilket definitionen på ersättningsgilla oljeskador har preciserats i 1992 års protokoll. Enligt preciseringen begränsas ersättning för annan skada på miljön än för förlust av inkomst på grund av förorening till kostnader för rimliga åtgärder för återställande

av miljön som har vidtagits eller som skall vidtas. Ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeskador täcker således sakskadorna på grund av förorening och förmögenhetsskador såsom förlust av inkomst, samt kostnader för förebyggande åtgärder och kostnader för återställande av miljön inom de gränser som protokollet förutsätter. Systemet täcker i princip även personskadorna orsakade av förorening, men dylika skador är rätt sällsynta när det gäller oljeskador.

Med tanke på erhållandet av skadestånd blir praxis klarare eftersom man i 1992 års protokoll tar ställning till ersättningen av s.k. rena förmögenhetsskador. Härvid är det fråga om en ekonomisk skada som uppkommer utan samband med att någon lider sakskada. I de ursprungliga konventionerna togs inte klart ställning till denna fråga och definitionen på skada genom förorening i konventionerna har tolkats på olika sätt i olika länder.

I den nya definitionen nämns uttryckligen förlust av inkomst till följd av skada på miljön. T.ex. yrkesfiskarnas inkomst kan minska till följd av att fiskevattnen förorenas vid en oljeolycka. Även t. ex. hotell- och restauranginnehavare kan förlora en del av sina inkomster när det gäller sådana turistmål från vilka turisterna uteblivit till följd av en oljeskada. Den internationella oljeskadefonden har enligt sin praxis gällande ersättning av oljeskador beviljat bl.a. fiskare och hotellinnehavare ersättning i dylika fall. Däremot har man i lagstiftningen och rättspraxisen i många länder intagit en reserverad hållning i fråga om ersättning av rena förmögenhetsskador.

Även i den finländska skadeståndslagstiftningen har man intagit en reserverad hållning i fråga om ersättning av rena förmögenhetsskador. Enligt 5 kap. 1 § skadeståndslagen (412/74) omfattar skadeståndet i regel gottgörelse för person- och sakskadorna. Om skadan dock förorsakats genom en straffbelagd handling eller vid myndighetsutövning eller om det i andra fall föreligger synnerligen vägande skäl, omfattar skadeståndet gottgörelse även för sådana ekonomiska skador som inte står i samband med person- eller sakskadorna.

Enligt förslaget blir rena förmögenhetsskador till följd av oljeskador nu i princip klart ersättningsgilla. Hur långt skyldigheten att betala ersättning för rena förmögenhetsskador sträcker sig avgörs dock genom rättspraxis.

Frågan om ersättning av rena förmögenhets-

skador har dryftats på internationell nivå. Målet har varit att skapa en så enhetlig praxis som möjligt på detta område både i fråga om domstolsbehandling på nationell nivå och i fråga om sådana ersättningar som betalas ur den internationella oljeskadefonden.

Den internationella oljeskadefonden har behandlat frågan om ersättning för rena förmögenhetsskador i ljuset av de principer och den praxis som gäller för ersättningar som betalas ur fonden. Fonden har vid generalforsamlingens 17 möte i oktober 1994 antagit vissa allmänna riktlinjer som bl.a. gäller ersättning av rena förmögenhetsskador då ersättningen betalas ur fonden. Den internationella sjörättsföreningen (*Comité Maritime International, CMI*) har utrett hur miljösador orsakade av olja ersätts enligt nationell lagstiftning och praxis inom olika rättssystem. Bl.a. på basis av denna utredning har CMI vid den 35 konferensen i oktober 1994 antagit riktlinjerna för ersättning av oljeskador (*CMI Guidelines on Oil Pollution Damage*). Vid utarbetandet av dessa riktlinjer har även den internationella oljeskadefondens ersättningspraxis beaktats och riktlinjerna är i fråga om det materiella innehållet i huvudsak i linje med de ersättningsprinciper som fonden har godkänt för eget bruk. Målet med riktlinjerna är att skapa en så enhetlig praxis som möjligt i fråga om ersättningen för oljeskador när dylika ersättningsmål behandlas i nationella domstolar.

När ersättningen av en ren förmögenhetsskada prövas på nationell nivå i ett oljeskademål skall, bl.a. enligt internationellt godkända riktlinjer, utöver andra faktorer också följande faktorer beaktas. Grundförutsättningen för att en ren förmögenhetsskada till följd av skada på miljön skall bli ersättningsgill är att förmögenhetsskadan direkt beror på skada på miljön orsakad av olja, med andra ord att det finns ett tillräckligt nära samband mellan föroreningen och förmögenhetsskadan. Vid bedömningen av om ett dylikt samband finns skall bl.a. beaktas det geografiska avståndet mellan den skadelidandes funktioner och föroreningen, hur beroende den skadelidande ekonomiskt är av det förorenade området samt i vilken omfattning den skadelidandes näring utgör en väsentlig del av sådana ekonomiska funktioner på området i fråga som direkt har drabbats av föroreningen. Dessutom skall den skadelidandes möjlighet att minska den skada han lidit beaktas. Man kan anse att sådana personer som ekonomiskt är

beroende av miljön vid det förorenade vatten- eller strandområdet i princip kan få ersättning för ren förmögenhetsskada. Till dessa personer hör t.ex. fiskare samt personer som odlar fisk och andra vattendjur, hotellinnehavare, restauranginnehavare och köpmän vid turiststränder. I utgångspunkt skulle däremot sådana personer som endast indirekt har lidit förmögenhetsskada, t.ex. till följd av att produktionen på något annat ställe än oljeskadeområdet fördröjs på grund av att råvaror inte fås från oljeskadeområdet, inte omfattas av ersättningen. Inte heller uteblivna skatteinkomster för staten och kommunerna är ersättningsgilla.

Ovan nämnda faktorer som skall beaktas vid bedömningen av ersättningsfrågor skall anses riktgivande. I varje ersättningsärende skall alltid särdragen i varje enskilt fall beaktas.

### 3.4. Kanalisering av ansvaret och regressrätt

I 1992 års ansvarighetsprotokoll, liksom i 1969 års ansvarighetskonvention, ingår en bestämmelse om kanalisering av ansvaret till fartygsägaren. I protokollet finns dessutom en uttrycklig förteckning över de personer av vilka ersättning inte får krävas för oljeskada om de inte har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

I den regeringsproposition (RP 130/1979 rd) som ledde till att oljeskadelagen stiftades ansåg man att ansvarighetskonventionen inte ställde några hinder för en snävare kanalisering av ansvaret till fartygsägaren än vad konventionen förutsatte. I oljeskadelagen intogs redan då en förteckning över de personer på vilka en tredje person inte får ställa krav. För dessa personer slopades det allmänna skadeståndsansvaret för oljeskador som avses i oljeskadelagen i fråga om sådana krav på skadestånd som ställs av de skadelidande. Endast skador som uppkommit i samband med bärgning eller förebyggande åtgärder är undantagna under vissa förutsättningar. Regleringen av kanaliseringen av ansvar motiverades bl.a. med försäkringsekonomiska aspekter. Utöver fartygsägaren behövde alltså inte andra personer som berörs av regleringen ta en försäkring för ansvaret vid eventuell oljeskada. En liknande reglering infördes i de övriga nordiska länderna.

Tillämpningsområdet för den nuvarande oljeskadelagens stadganden om kanalisering av ansvar i omfattar redare som inte äger fartyget,

fartygets befraktare eller andra som i fartygsägarens ställe handhar fartygets drift, befraktare, lastmottagare och lastägare samt lotsar eller någon som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst. Stadgandena gäller även skador som har uppkommit i samband med bärgningsåtgärder och förebyggande åtgärder, om inte dessa åtgärder har vidtagits mot myndighets förbud. Enligt oljeskadelagen kan ersättning inte heller krävas av fartygsägaren eller av anställda hos en ovan nämnd person.

I 1992 års ansvarighetsprotokoll ingår en förteckning över de personer mot vilka en tredje person, dvs. den skadelidande, inte får rikta krav. Dessa är:

- 1) fartygsägarens anställda och ställföreträdare och medlem av besättningen,
- 2) lotsar och andra personer som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst,
- 3) befraktare, även sådana som hyrt fartyget utan manskap, redare och personer som i redarens ställe handhar fartygets drift,
- 4) de som utför bärgning med fartygsägarens samtycke eller på order av en myndighet,
- 5) de som vidtar förebyggande åtgärder, samt
- 6) anställda hos eller ställföreträdande för personer som tillhör grupperna 3—5.

Förteckningen motsvarar långt regleringen i den nuvarande oljeskadelagen

Enligt förslaget skall det nuvarande kanaliseringstadgandet ändras så att det baserar sig på 1992 års protokoll. Det har dock alltså ansetts ändamålsenligt att även avlastare, lastägare och lastmottagare skall omfattas av kanaliseringstadgandena, trots att de inte har uppräknats i 1992 års protokoll. Detta motsvarar regleringen i den nuvarande oljeskadelagen och baserar sig närmast på försäkringsekonomiska aspekter. Avsikten är att motsvarande reglering införs i de övriga nordiska länderna.

Vid beredningen av den nuvarande oljeskadelagen ansåg man också att 1969 års ansvarighetskonvention inte innebar något hinder för att frågan om grunderna för regressrätten och mot vem fartygsägaren och hans försäkringsgivare får utöva denna regressrätt regleras i den nationella lagstiftningen. I Finland, liksom även i de övriga nordiska länderna, ansåg man att vissa grupper av personer som omfattades av kanaliseringstadgandena av sociala skäl bör skyddas bättre än andra mot regresskrav. I

enlighet med detta stadgades att ersättning kan krävas av någon som är anställd av fartygsägaren eller lastintressenterna eller av lotsen eller den som utför bärgningsarbete eller vidtar förebyggande åtgärder eller av anställda hos dessa endast om denna person har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Regleringen innebär att fartygsägarens regressrätt mot t.ex. fartygets befraktare eller lastägare inte är inskränkt utan på denna tillämpas allmänna stadganden om regressrätt. Om ovan nämnda personer är ansvariga för skada i enlighet med allmänna skadeståndsrättsliga principer kan fartygsägaren återkräva vad han själv på basis av sitt strikta ansvar har blivit tvungen att betala i ersättning för oljeskadan.

Enligt 1992 års ansvarighetsprotokoll kan i likhet med 1969 års ansvarighetskonvention frågan om regressrätt regleras i den nationella lagstiftningen. I protokollet konstateras nämligen att bestämmelserna i konventionen inte påverkar fartygsägarens regressrätt. Det föreslås att om omfattningen på fartygsägarens och således även hans försäkringsgivares regressrätt skall stadgas på samma sätt som i den nuvarande oljeskadelagen. Mot någon som är anställd av fartygsägaren eller lastintressenterna eller mot lotsen eller den som utför bärgningsarbete eller vidtar förebyggande åtgärder eller mot anställda hos dessa kan regresskrav endast riktas om skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I fråga om andra personer som omfattas av kanaliseringstadgandena har det inte ansetts finnas grunder för att begränsa regressrätten på ett sätt som avviker från de allmänna regresstadgandena om skadeståndsrätt. Frågan har diskuterats på nordisk nivå och avsikten är att en liknande reglering införs i de övriga nordiska länderna.

### 3.5. Tillämpningen av två system under en övergångsperiod

Det har ansetts vara ändamålsenligt att Finland ansluter sig till det nya internationella ansvarighets- och ersättningssystemet så, att det gamla och nya systemet tillämpas samtidigt under en viss övergångsperiod. I punkt 2.2. har redogjorts för de alternativ som det nya konventionssystemet erbjuder till denna del. Med hjälp av det förfarande som föreslås i propositionen kan man å ena sidan främja att det



nya internationella systemet träder i kraft så snart som möjligt och på så sätt möjliggöra att de skadelidande får ersättning enligt det nya förbättrade systemet. Å andra sidan kan man säkerställa att 1992 års fond har en ekonomisk bärkraft då det gamla systemet sägs upp. Med hjälp av detta förfarande kan man även säkerställa att det inte uppstår ett avtalslöst läge för sådana stater som under övergångsperioden endast är anslutna till 1969 års konvention. I de övriga nordiska länderna avser man att göra på motsvarande sätt när det gäller anslutningen till det nya systemet.

I protokollen finns också bestämmelser om när den parallella tillämpningen av de två ersättningssystemen upphör. Enligt artikel 31 i 1992 års fondprotokoll är en stat skyldig att säga upp 1969 och 1971 års konventioner när minst åtta stater har blivit bundna av 1992 års fondprotokoll och när sammanlagt minst 750 milj. ton avgiftspliktig olja har tagits emot under det närmast föregående året.

I propositionen föreslås att de nya stadgandena i 10 kap. sjölagen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att förordningen skall ges efter det att 1992 års ansvarighetskonvention har trätt i kraft internationellt och för Finlands del. Detta beräknas ske i mitten av 1996. I propositionen föreslås dessutom att oljeskadlagen skall upphävas. Den skall dock i fråga om de oljeskador som avses i den förbli i kraft tills Finland säger upp 1969 års ansvarighetskonvention.

Som en följd av den snabba utvecklingen i fråga om protokollens ratifikation kommer den ovan nämnda gränsen på 750 miljoner ton att uppnås inom de närmaste åren. Den parallella tillämpningen av två system blir därför kortvarig.

## 4. Propositionens verkningar

### 4.1. Ekonomiska verkningar

Det nya systemet ökar inte statens eller kommunernas kostnader. Det kan däremot reducera vissa kostnader. Enligt det nya systemet ersätts nämligen förebyggande åtgärder i större omfattning än tidigare. Enligt det nya systemet kan ersättning fås även för sådana förebyggande åtgärder som vidtagits för att förebygga en överhängande oljeskada. Dylika kostnader har tidigare betalats närmast av staten och kommunerna.

Enligt propositionen höjs fartygsägarens maxiliansvar från 14 milj. SDR till 59,7 milj. SDR, dvs. från ca 97 milj. mk till ca 414 milj. mk. Fartygsägaren skall ha en försäkring när fartyget transporterar mer än 2 000 ton olja som last. Højningen av ansvaret kommer att återspeglas på premierna för fartygsägarens ansvarighetsförsäkring. Under den tid då båda ansvarighetssystemen är i kraft är försäkringspremierna sannolikt lägre än de premier som skall betalas då endast det nya systemet är i kraft. Under övergångsperioden är fartygsägaren ansvarig enligt de nya bestämmelserna endast till den del som skadan inte ersätts i enlighet med 1969 års ansvarighetskonvention eller 1971 års fondkonvention.

Det nya ansvarighets- och ersättningssystemet kommer även att ha verkningar i fråga om importörerna av avgiftspliktig olja. För de ekonomiska verkningarna till denna del redogörs i propositionen om ikraftträdande av 1992 års fondkonvention.

### 4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Enligt propositionen utfärdar sjöfartsmyndigheterna på samma sätt som för närvarande ett certifikat till finska fartyg över att fartygsägaren har en obligatorisk försäkring som är i kraft och som överensstämmer med stadgandena. Myndigheterna skall även kontrollera att utländska fartyg som anlöper Finland har ett dylikt certifikat. Övergången till det nya systemet ökar till denna del sjöfartsmyndigheternas arbete i någon mån under övergångsperioden. Systemet beräknas dock inte ha några verkningar i fråga om sjöfartsverkets organisation eller personal.

### 4.3. Miljöeffekter

Genom den nya lagstiftningen förbättras ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeskador och systemet har positiva effekter också med tanke på miljön. I synnerhet de betydligt högre ersättningsgränserna innebär att även den andel som används till återställande av miljöskador stiger. Enligt systemet ingår i de oljeskador som skall ersättas bl.a. de kostnader som uppkommer för åtgärder för återställande av miljön.



Även utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet och en utvidgad ersättning av förebyggande åtgärder är betydande förbättringar med tanke på miljön.

Enligt det nya systemet kan ersättning även fås för sådana åtgärder som vidtas då faran för en oljeskada är överhängande. Detta kan ses som en god förbättring med tanke på den förebyggande verksamheten. Detta fungerar även som en sporre för dem som i andra fall inte är skyldiga att vidta åtgärder då det föreligger hot om oljeskada.

## 5. Beredningen av propositionen

### 5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Förslaget till behövlig lagstiftning för att Finland skall kunna ansluta sig till 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner har beretts vid sjöfartsdelegationens lagstiftningssektion samt som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet. Utöver trafikministeriet har miljöministeriet, sjöfartsstyrelsen, Finlands Rederiförening och Oljebranschens Centralförbund varit företrädare i beredningsarbetet. Utrikesministeriet har deltagit i beredningen av definitionen på den ekonomiska zonen.

Förslaget till lagstiftning har på traditionellt sätt även beretts i nordiskt samarbete.

### 5.2. Remissutlåtanden

Utlåtanden om förslaget har begärts av

justitieministeriet, inrikesministeriet, miljöministeriet, sjöfartsstyrelsen, Ålands landskapsstyrelse, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Oljebranschens Centralförbund, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Åbo Akademis rättsvetenskapliga institution och Finlands Sjörättsförening.

I utlåtandena har man förordat den föreslagna lagstiftningen och ansett att Finland så snart som möjligt borde ratificera 1992 års ansvarsighets- och fondprotokoll.

## 6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Ovan i avsnitt 1 konstateras att det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet för oljeskador, vilket består av ansvarighetskonventionen som gäller fartygsägarens ansvar och fondkonventionen som gäller den internationella oljeskadefonden, utgör en helhet. Därför har i denna proposition redogjorts för detta system och de ändringar som gjorts i det som en helhet. Eftersom avsikten är att bestämmelserna i 1992 års fondkonvention skall sättas i kraft i Finland genom en lag till den del de hör till lagstiftningens område, avläts på förslag av utrikesministeriet en separat proposition om detta. Avsikten är att båda propositionerna skall behandlas samtidigt.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslagen

#### 1.1. Sjölagen

Det föreslås att det materiella innehållet i den nuvarande oljeskadelagen skall tas in i 10 kap. sjölagen. Innehållet har dock ändrats så att det motsvarar bestämmelserna i 1992 års ansvarighetskonvention. Nedan talas om 1992

års ansvarighetskonvention om det inte uttryckligen hänvisas till någon artikel i 1992 års protokoll.

#### 7 kap. Allmänna stadganden om ansvar

1 §. *Redarens ansvar*. Till paragrafen har fogats ett nytt 4 mom. som innehåller en

hänvisning till det föreslagna nya 10 kap. Det föreslås att det i nämnda kapitel skall tas in stadganden om fartygsägarens ansvar och begränsningen av hans ansvar för oljeskador orsakade av fartyg.

## 9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §. *Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller.* Enligt paragrafen gäller den allmänna rätt till ansvarsbegränsning som avses i 9 kap. inte ansvar för sådana oljeskador som avses i 10 kap. I paragrafen har endast gjorts en sådan ändring av hänvisningen som föranleds av att det materiella innehållet i oljeskadelagen föreslås bli införd i sjölagen.

## 10 kap. Ansvar för oljeskada

1 §. *Definitioner.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 1 § oljeskadelagen. I paragrafen har gjorts de ändringar som 1992 års ansvarighetskonvention förutsätter.

Definitionerna på olja och beständig olja har ändrats så att de motsvarar artikel 2 punkt 2 i 1992 års ansvarighetsprotokoll. Med olja avses enligt denna artikel beständig mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, brännolja, tung dieselolja och smörjolja, oberoende av om den finns ombord på ett fartyg som last eller i fartygets bränsletankar. Tillämpningsområdet omfattar inte växtoljor och valoljor.

I propositionen föreslås att den nya lagstiftningen, i likhet med gällande oljeskadelag, även skall gälla lätta oljor, t.ex. bensin, med förbehåll för de förpliktelser som de internationella konventionerna medför. Därför har i enlighet med den nuvarande lagen skilda definitioner på olja och beständig olja intagits i lagen. Definitionen på olja täcker sålunda även t.ex. lätta brännoljor. Med beständig olja avses, i enlighet med 1992 års ansvarighetsprotokoll, beständiga mineraloljor.

Definitionen på oljeskada ändras så att den motsvarar definitionen i 1992 års ansvarighetsprotokoll.

I enlighet med artikel 2 punkt 3 i ansvarighetsprotokollet ändras definitionen på oljeskada så att annan skada på grund av försämring av miljön ("impairment of the environment") än förlust av inkomst begränsas till kostnader

för rimliga åtgärder för återställande av miljön som har vidtagits eller skall vidtas. I punkt 2.2 i den allmänna motiveringen har redogjorts för bakgrunden till den föreslagna ändringen. Definitionen på oljeskada är avgörande för ersättningen av en oljeskada. Rena förmögenhetsskador till följd av en oljeskada, dvs. skador som uppkommer utan samband med att någon lider sakskada, blir nu klart ersättningsgilla. I punkt 3.3 i den allmänna motiveringen har redogjorts för sådana faktorer som skall beaktas vid bedömningen av om rent ekonomiska skador är ersättningsgilla i oljeskademål.

Definitionen på förebyggande åtgärder har i jämförelse med den nuvarande lagen ändrats så att den inte längre omfattar åtgärder för återställande av miljön, eftersom dessa ingår i den nya definitionen på oljeskada.

I lagförslaget har definitionen på olycka ändrats så att den motsvarar artikel 2 punkt 4 i ansvarighetsprotokollet. Med olycka avses enligt den föreslagna ändringen även en sådan händelse som framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om skada genom förorening. Detta är en viktig utvidgning, speciellt med tanke på ersättandet av förebyggande åtgärder.

Paragrafen innehåller även en definition av vad som avses med 1992 års ansvarighetskonvention.

Det geografiska tillämpningsområdet för 1992 års ansvarighets- och ersättningssystem har utvidgats till att gälla även konventionsstatens ekonomiska zon eller ett område som motsvarar denna zon. I punkt 3.2 i den allmänna motiveringen har redogjorts för det arbete som pågår och som gäller inrättandet av en eventuell ekonomisk zon. Eftersom detta arbete ännu inte har slutförts föreslås att i 10 kap. 1 § sjölagen intas en definition som anger det område som motsvarar Finlands ekonomiska zon. Området motsvarar ett område som definieras i lagen om Finlands fiskezon (839/74) samt i de överenskommelser med Sovjetunionen 1985 (FördrS 88/86) och Sverige 1994 som gäller gränsen för fiskezonen och kontinentalsockeln.

2 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafen stadgas om det geografiska och materiella tillämpningsområdet för stadgandena i kapitlet. Paragrafen motsvarar i princip 2 § i nuvarande oljeskadelag. Den har dock ändrats på det sätt som 1992 års ansvarighetsprotokoll förutsätter. Paragrafens 1 mom. innehåller tillämpning-

stadganden som baserar sig på 1992 års ansvarighetskonvention och paragrafens 3 mom. innehåller stadganden som gäller kapitlets tillämpning på andra än i ansvarighetskonventionen avsedda fartyg samt på oljeskador som orsakats av andra oljor än i ansvarighetskonventionen avsedda beständiga oljor.

Enligt artikel 3 i ansvarighetsprotokollet gäller systemet nu även den ekonomiska zonen eller ett motsvarande område. Enligt paragrafen tillämpas stadgandena på oljeskador som uppkommit i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Stadgandena skall tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder på grund av en dylik oljeskada. Lagen har gjorts klarare genom ett tillägg om att de förebyggande åtgärderna ersätts oberoende av var dessa åtgärder vidtagits.

I 1 mom. stadgas även om vilka fartyg stadgandena gäller. Regleringen motsvarar artikel 2 punkt 1 i ansvarighetsprotokollet, som i fråga om definitionen på ett fartyg har betydligt större täckning än den ursprungliga ansvarighetskonventionen från 1969. Stadgandena tillämpas på fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som last i bulk samt på kombinationsfartyg då de transporterar beständig olja som last i bulk samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk.

Enligt paragrafens 2 mom. skall stadgandena i 1 mom. om en annan konventionsstats ekonomiska zon även tillämpas på ett område som motsvarar konventionsstatens ekonomiska zon. I paragrafen klargörs vad som avses med ett område som motsvarar konventionsstatens ekonomiska zon.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 2 § 2 mom. i oljeskadelagen. I momentet har endast gjorts ändringar i hänvisningarna och ändringar till följd av ändringarna av 1 mom.

3 §. *Ansvar för en oljeskada.* Paragrafen innehåller stadganden om fartygsägarens ansvar för oljeskador. Den motsvarar till sitt sakinnehåll 3 § oljeskadelagen.

4 §. *Kanalisering av ansvar och regressrätt.* I paragrafen stadgas om kanalisering av ansvar för oljeskador till fartygsägaren och om de situationer då ersättning för skada kan krävas

av de personer som räknas upp i paragrafen. I paragrafen stadgas även om fartygsägarens regressrätt.

Enligt 1 mom. får ersättning för oljeskada krävas av fartygsägare endast med stöd av stadgandena i 10 kap. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 4 § 1 mom. i den nuvarande oljeskadelagen.

Enligt paragrafens 2 mom. kanaliseras ansvaret till fartygsägaren, som enligt lagen är skyldig att ha en försäkring i händelse av en oljeskada. I punkt 3.4 i den allmänna motiveringen redogörs för stadgandena om kanalisering i gällande lag samt för bakgrunden till detta lagförslag.

I artikel 4 punkt 2 i ansvarighetsprotokollet uppräknas de personer som omfattas av den s.k. kanaliseringen av ansvar. Ersättning för oljeskada får inte krävas av dessa personer förutom då skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Regleringen har ändrats i jämförelse med 1969 års ansvarighetskonvention. Den krets av personer som regleringen gäller har utvidgats. Den ursprungliga konventionen gällde enbart fartygsägarens anställda eller ställföreträdare. Den nya regleringen tillåter på vissa villkor att ersättning krävs av de personer som räknas upp i artikeln. Detta var inte alls möjligt enligt den ursprungliga konventionen.

Paragrafens 2 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll långt 4 § 2 mom. oljeskadelagen till den del momentet gäller de personer som omfattas av kanaliseringsstadgandena. Det har dock ansetts vara ändamålsenligt att utforma paragrafen så att den motsvarar artikel 4 punkt 2 i 1992 års ansvarighetsprotokoll. I momentet har alltjämt avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare intagits, trots att dessa inte räknas upp i den nya konventionen. Det har ansetts att konventionen inte ställer hinder för en dylik nationell utvidgning av kanaliseringsstadgandena. De övriga nordiska länderna har för avsikt att införa en liknande reglering. I momentet har terminologin i sjölagens stadganden om transport av gods beaktats.

Enligt momentet skyddar kanaliseringsstadgandena inte längre de personer som uppräknas i det mot krav på ersättning om de har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Kravet på uppsåtlighet eller grov vårdslöshet för att ersättning skall kunna

krävas motsvarar den reglering som gäller förlust av rätten till ansvarsbegränsning för fartygsägaren.

I 3 mom. stadgas om fartygsägarens regressrätt. I 1992 års ansvarighetskonvention finns inte någon ändring till denna del. Bestämmelserna i konventionen inverkar inte på ägarens regressrätt. I punkt 3.4 i den allmänna motiveringen har redogjorts för regleringen av regressrätten i den nuvarande lagen samt för reglaget till ny reglering.

Enligt momentet får fartygsägaren framställa regresskrav mot personer som avses i 2 mom. 1 och 2 punkten och 4 — 6 punkten endast då de har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Kriteriet för uppkomsten av ersättningsansvar är samma som i 2 mom. Momentet innebär att de allmänna stadgandena om regressrätt skall tillämpas då det är fråga om en person som nämns i 2 mom. 3 punkten, såsom en redare som inte äger fartyget, en annan person som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget eller en befraktare, avsändare eller lastägare. Det har ansetts att det inte är ändamålsenligt att ställa samma villkor för uppkomsten av regressrätt för dessa personer som i fråga om andra i 2 mom. nämnda personer. Det har ansetts att konventionen inte ställer hinder för dylik reglering av fartygsägarens regressrätt trots att konventionen inte berättigar en tredje person att kräva ersättning direkt t.ex. av befraktaren om det inte är fråga om en uppsåtlig handling enligt 2 mom.

I momentet stadgas dessutom att på skadeståndsansvaret för arbetstagare eller personer i tjänstemans ställning även skall tillämpas vad som i skadeståndslagen och lagen om arbetsavtal (320/70) stadgas om arbetstagarnas och tjänstemännens ersättningsansvar till den del det är fråga om fastställande av storleken på skadeståndet. Regleringen baserar sig på den nuvarande lagen. Om arbetstagaren på basis av lagstiftningen om ansvarighet för oljeskador blir ersättningsskyldig skall stadgandena i 4 kap. 1 § skadeståndslagen beaktas när ersättningen fastställs. Arbetstagaren är enligt skadeståndslagen skyldig att ersätta ett belopp som anses skäligt med hänsyn till skadans storlek, handlingens beskaffenhet, skadevällarens ställning och övriga omständigheter.

5 §. *Ansvarsbegränsning och ansvarsbeloppen.* Paragrafen innehåller stadganden om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar och om de

situationer då han förlorar denna rätt. Paragrafen motsvarar 5 § oljeskadelagen. Ansvarsbeloppen har dock ändrats så att de motsvarar artikel 6 punkt 1 i 1992 års ansvarighetsprotokoll. Kriterierna för när fartygsägaren förlorar rätten att begränsa sitt ansvar har ändrats så att de motsvarar artikel 6 punkt 2 i protokollet.

Paragrafens 1 mom. innehåller de nya ansvarsbeloppen. För små fartyg, dvs. sådana fartyg i fråga om vilka det tal som anger deras bruttodräktighet är högst 5 000, har en fast ansvarsgräns fastställts, som är 3 milj. SDR. Reformen innebär att ersättningsansvaret för små fartyg bättre än för närvarande motsvarar den risk som oljetransporter med dylika fartyg innebär. Tidigare fanns ingen fast nedre gräns för ansvarsbeloppet utan ansvaret fastställdes enbart enligt dräktigheten. För sådana fartyg vars bruttodräktighet är högre än 5 000 beräknas ansvarsbeloppet så att 3 milj. SDR utökas med 420 SDR för varje dräktighetstal. Den övre gränsen för ansvaret är nu 59,7 milj. SDR då den tidigare var 14 milj. SDR. I paragrafens 3 mom. finns ett stadgande om vad som avses med fartygets dräktighet. I 23 kap. 2 § definieras vad som avses med SDR, dvs. med en särskild dragningsrätt.

I 2 mom. stadgas om när fartygsägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Momentet baserar sig på artikel 6 punkt 2 i 1992 års ansvarighetsprotokoll. I punkt 2.2 i den allmänna motiveringen har redogjorts för den ändring som gjorts i ansvarighetsprotokollet och i punkt 2.4 för de verkningar som den uppskattningsvis kommer att ha. Momentet har skrivits så att det överensstämmer med 9 kap. 4 § sjölagen, som baserar sig på 1976 års ansvarsbegränsningskonvention.

6 §. *Upprättande av begränsningsfond.* Paragrafen innehåller stadganden om upprättande av en begränsningsfond i ett oljeskademål. Paragrafens 1 mom. motsvarar 6 § 1 mom. oljeskadelagen.

En ändring som baserar sig på 1992 års ansvarighetskonvention har gjorts i 2 mom. Enligt regleringen kan en begränsningsfond upprättas även om talan ännu inte har väckts. Enligt momentet upprättas en begränsningsfond i Finland vid den domstol där talan om ersättning enligt 21 kap. 3 a § har väckts eller kan väckas. I nämnda kapitel ingår stadganden om en finsk domstols behörighet i sjörättsmål då talan väcks i Finland.

7—5 §§. Paragraferna motsvarar till sakinne-

hållet 7—9, 12—16 och 21 §§ oljeskadelagen. I det föreslagna 11 § 2 mom. görs dock en ändring som baserar sig på artikel 7 i 1992 års ansvarighetsprotokoll. Enligt ändringen kan sjöfartsverket utfärda ett certifikat över att utländska fartyg som inte är registrerade i någon konventionsstat har en försäkring eller säkerhet som är i kraft.

16 §. *Tillämpning av lagen i vissa fall.* Paragrafen gäller krigsfartyg och fartyg i administrativt bruk som används av en stat uteslutande för andra än kommersiella ändamål, samt fartyg som ansvarighetskonventionen inte omfattar. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 23 § oljeskadelagen. Paragrafens tillämpningsområde utvidgas dock så att den även tillämpas på ett område som motsvarar Finlands ekonomiska zon.

17 §. *Ansvar för en oljeskada på det öppna havet.* Paragrafen gäller ansvar för oljeskador som skett i någon annan stat än en konventionsstat eller på öppna havet. Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 23 a § oljeskadelagen, dock med den ändringen att den också skall gälla oljeskador som har uppkommit inom en ovan avsedd stats ekonomiska zon.

18 §. *Hänvisningsstadganden.* I paragrafen finns hänvisningar till andra kapitel i sjölagen eller till annan lagstiftning. Vissa stadganden som nu finns i oljeskadelagen har införts i andra kapitel i sjölagen i enlighet med den nya systematiken i sjölagen.

I 1 mom. konstateras att om preskription av fordran med anledning av oljeskada stadgas i 19 kap. 1 §, som gäller preskription av fordringar som avses i sjölagen.

Enligt 2 mom. stadgas om behörig domstol i 21 kap. 3 a §. I nämnda kapitel finns alla stadganden om den behöriga domstolen i mål som skall avgöras enligt sjölagen.

I fråga om verkställighet av en utländsk dom i mål om ersättning för oljeskada hänvisas i 3 mom. till 22 kap. sjölagen, som gäller verkställighet.

I 4 mom. hänvisas till den lag som skall ges om skyldigheten för 1992 års internationella oljeskadefond att betala ersättning. Avsikten är att en separat proposition om detta skall avlätas till riksdagen. Hänvisningen motsvarar 11 § oljeskadelagen.

## 12 kap. Begränsningsfond och begränsningsmål

1 och 2 §§. Paragraferna motsvarar till sak-

innehållet 1 och 2 §§ i gällande 12 kap. I dessa paragrafer ändras endast hänvisningarna.

## 19 kap. Preskription av fordringar

1 §. *Preskription av fordringar.* Till 1 mom. fogas en ny 7 punkt i vilken det stadgas om preskription av fordringar på ersättning för en oljeskada. Den föreslagna punkten motsvarar 10 § oljeskadelagen.

Det föreslås vidare att ett nytt 4 mom. intas i paragrafen, enligt vilket den tidsfrist om sex år som nämns i 1 mom. 7 punkten är en absolut maximitid för preskription av fordringen. Förslaget baserar sig på 1992 års ansvarighetskonvention. Stadgandet om förlängning eller avbrott i preskriptionstiden i 3 mom. kan således inte tillämpas. De gällande 4 och 5 mom. blir nya 5 och 6 mom.

## 20 kap. Straffstadganden

9 a och 9 b §§. Paragraferna gäller påföljderna vid underlåtenhet i fråga om försäkringsplikten och medförande av certifikat vid oljetransporter. De motsvarar till sitt sakinnehåll 22 § oljeskadelagen.

## 21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 a §. *Behörig domstol vid oljeskada.* Till 21 kap. föreslås bli fogat en ny 3 a §, vars 1 och 2 mom. till sitt sakinnehåll motsvarar 17 § oljeskadelagen, dock med den ändringen att paragrafens tillämpningsområde har utvidgats till sådana oljeskador som har uppkommit på ett område som motsvarar Finlands ekonomiska zon. Paragrafens 3 och 4 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll 18 § oljeskadelagen.

## 22 kap. Verkställighet

6—7 §§. Paragraferna 6 och 7 som föreslås bli fogade till 22 kap. motsvarar till sitt sakinnehåll 19 och 20 §§ oljeskadelagen.

## 1.2. Lag om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg

1 §. Det föreslås att den gällande oljeskade-

lagen upphävs, eftersom stadgandena om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg föreslås bli införda i sjölagen.

I 2 mom. föreslås bli stadgat att de förordningar som getts med stöd av oljeskadelagen fortfarande skall förbli i kraft om inte något annat stadgas.

2 §. Enligt det föreslagna 1 mom. skall lagen träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Oljeskadelagen skall dock enligt det föreslagna 2 mom. tillämpas under en viss övergångsperiod i de fall som avses i paragrafens 3 — 5 mom. och under de förutsättningar som stadgas däri. I punkt 2.2 i den allmänna motiveringen har redogjorts för ikraftträdelsebestämmelserna i 1992 års protokoll och i punkt 3.5 för det förslag som baserar sig på protokollen och enligt vilket den nuvarande oljeskadelagen och förslaget till ändring av 10 kap. sjölagen i vissa situationer skall tillämpas samtidigt under en övergångsperiod.

I det föreslagna 3 mom. ingår stadganden om sådana fartyg i fråga om vilka både stadgandena i oljeskadelagen och stadgandena i förslaget till 10 kap. sjölagen skall tillämpas om de har orsakat oljeskador. Enligt 1 punkten skall oljeskadelagen och sjölagen tillämpas i fråga om ett fartyg som är registrerat i en stat som är ansluten till både 1969 års ansvarighetskonvention och 1992 års ansvarighetskonvention. Regleringen grundar sig på artikel XII bis i 1992 års ansvarighetskonvention. I denna artikel bestäms om regleringen under övergångsperioden då både det gamla och nya ansvarighets- och ersättningssystemet tillämpas parallellt. Finska fartyg omfattas under övergångsperioden av den föreslagna regleringen.

Oljeskadelagen och sjölagen skall enligt 3 mom. 2 punkten i förslaget också tillämpas i fråga om ett fartyg som är registrerat i en stat som enbart är ansluten till 1992 års ansvarighetskonvention, samt enligt 3 punkten i fråga om ett fartyg som är registrerat i en stat som inte har anslutit sig till någondera av ansvarighetskonventionerna. I det sistnämnda fallet skall stadgandena om fartygsägarens försäkringsplikt i det föreslagna 10 kap. sjölagen tillämpas, dvs. ett sådant fartyg skall ha en försäkring eller garanti som täcker ansvarigheten enligt det nya ansvarighetssystemet då fartyget anlöper till Finland eller avgår härifrån.

Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla stad-

ganden om det sätt på vilket stadgandena i oljeskadelagen och i 10 kap. sjölagen skall tillämpas i de fall som avses i 3 mom. Det föreslagna stadgandena grundar sig på artikel XII bis i 1992 års ansvarighetskonvention. Stadgandena om 1971 års fond och 1992 års fond utgör också en del av det i fråga varande ersättningssystemet under övergångsperioden. Under övergångsperioden skall en oljeskada först ersättas enligt oljeskadelagen. Stadgandena i förslaget till 10 kap. sjölagen blir tillämpliga enbart i den mån fartygsägarens ansvar överskrider oljeskadelagens ansvarsbelopp eller ansvar inte uppstår enligt den sistnämnda lagen. Tillämpningsområdet för det ursprungliga systemet är mer begränsat än det nya systemet till exempel beträffande de fartygstyper som omfattas och i fråga om det geografiska tillämpningsområdet. En annan förutsättning för att sjölagens stadganden skall kunna tillämpas är att skadan inte heller har kunnat ersättas till fullo ur 1971 års fond.

Övergångsperiodens ersättningssystem kan alltså leda till att alla fyra regelverk skall tillämpas i fråga om en oljeskada. I ett sådant fall skall fartygsägarens ansvar först bestämmas enligt oljeskadelagen. Om skadan är större än ansvarsbeloppen i oljeskadelagen eller om ansvarighet inte uppstår enligt oljeskadelagen blir 1971 års fond ersättningsskyldig i den utsträckning denna fond är ersättningsskyldig. Om skadan inte till fullo kan ersättas enligt oljeskadelagen eller ur 1971 års fond, skall ersättningsskyldigheten bestämmas enligt det föreslagna 10 kap. sjölagen. Om ansvarsbeloppen i 10 kap. sjölagen inte räcker till för att ersätta skadan eller om fartygsägaren inte är ansvarig enligt nämnda kapitel blir 1992 års fond ersättningsskyldig på det sätt som därom föreslås bli stadgat.

Tillämpningen av oljeskadelagen och 10 kap. sjölagen bestäms bl.a. på basis av fartygets registreringsland, fartygets typ och den plats där oljeskadan har uppkommit.

För de situationer där ersättningsskyldigheten enligt förslaget bestäms både enligt oljeskadelagen och sjölagen föreslås att i 4 mom. skall stadgas om att begränsningsfonden enligt 10 kap. 6 § sjölagen skall motsvara det ansvarsbelopp som överstiger ersättningsskyldigheten enligt oljeskadelagen eller den ansvarighet som den sistnämnda lagen inte omfattar. Beloppet av begränsningsfonden enligt oljeskadelagen skall således avdras från begränsningsfonden

enligt sjölagen. Förslaget baserar sig på artikel XII bis punkt d i 1992 års ansvarighetskonvention. Avdraget görs dock inte till den del det gäller ersättningsskyldigheten för 1971 års fond även om den ersättning som skall betalas ur fonden minskar redarens ansvar enligt 10 kap. Det är inte möjligt enligt 1992 års protokoll att få dubbelt skadestånd enligt systemet för övergångsperioden.

Enligt det föreslagna 5 mom. skall endast oljeskadlagen tillämpas på sådana fartyg som är registrerade i en stat som endast är ansluten till 1969 års ansvarighetskonvention. Så länge Finland är anslutet till nämnda konvention är vi folkrättsligt bundna av denna.

När ersättningsskyldigheten bestäms enligt oljeskadlagen, skall enligt 6 mom. även de nuvarande stadgandena i 9 kap. 3 § 1 mom. och 12 kap. 1 och 2 §§ sjölagen tillämpas. Nämnda

stadganden innehåller hänvisningar till oljeskadlagen.

## 2. Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft efter det att Finland har ratificerat 1992 års ansvarighetsprotokoll och 1992 års ansvarighetskonvention har trätt i kraft för Finlands del. Lagarna föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att samma förfarande skall iaktas i fråga om ratificeringen av 1992 års fondprotokoll och ikraftträdandet av den lagstiftning som baserar sig på det.

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

## 1.

### Lag om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94) rubriken för 9 kap. och 9 kap. 3 § 2 punkten, 10 kap. samt 12 kap. 1 § och 2 § 2 mom., samt  
*fogas* till 7 kap. 1 § ett nytt 4 mom., till 19 kap. 1 § 1 mom. en ny 7 punkt och till 1 § ett nytt 4 mom., varvid nuvarande 4 och 5 mom. blir 5 och 6 mom., till 20 kap. en ny 9 a § och 9 b §, till 21 kap. en ny 3 a § och till 22 kap. nya 6 och 7 §§, som följer:

7 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvar

1 §

*Redarens ansvar*

Om en fartygsägares ansvarighet för oljeskada som orsakats av fartyg och om begränsning av fartygsägarens ansvar stadgas i 10 kap.

9 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

*Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller*

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte



2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § 1 mom.

10 kap.

**Ansvar för oljeskada**

1 §

*Definitioner*

I detta kapitel avses med

1) *olja* råolja och alla oljeprodukter som erhålls därav,

2) *beständig olja* beständig mineralolja såsom råolja, tung bränn- och dieselolja, smörjolja och andra till sin beständighet med dessa jämförbara oljor,

3) *oljeskada* skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, samt skador och kostnader som orsakats av förebyggande åtgärder; annan skada på grund av försämring av miljön än förlust av inkomst begränsas dock till kostnaderna för sådana rimliga åtgärder för återställande av miljön som har vidtagits eller kommer att vidtas,

4) *förebyggande åtgärder* alla ändamålsenliga åtgärder som efter det att en olycka har inträffat har vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa en skada som uppstår genom förorening,

5) *olycka* en sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung, som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

6) *fartygsägare* den som är registrerad som fartygets ägare eller, om fartyget inte är registrerat, den som äger fartyget; har ett bolag registrerats som brukare av ett fartyg som tillhör staten, anses bolaget som ägare,

7) *fartyg* varje farkost samt varje annan flytande anordning som går för egen maskin eller är lämpad att bogseras av ett annat fartyg,

8) *1992 års ansvarighetskonvention* den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) sådan den lyder ändrad genom 1992 års protokoll om ändring av den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,

9) *konventionsstat* en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention, samt

10) *område motsvarande Finlands ekonomiska zon* det område som definieras i lagen om Finlands fiskezon (839/74), i överenskommelsen med Sovjetunionen om gränsen för den ekonomiska zonen, fiskezonen och kontinentalsockeln i Finska viken och i nordöstra delen av Östersjön (FördrS 88/86) och i överenskommelsen med Sverige om avgränsningen i Ålands hav och norra Östersjön av Finlands kontinentalsockel och fiskezon samt Sveriges ekonomiska zon.

2 §

*Tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last skall dock stadgandena tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Stadgandena tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av ovan avsedd oljeskada utgör ett hot i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller i dess ekonomiska zon.

Vad som i 1 mom. stadgas om en annan konventionsstats ekonomiska zon gäller även ifall en stat inte har upprättat en sådan zon men i enlighet med folkrättens regler har bestämt ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer från vilka statens territorialvatten mäts.

I fråga om lagens tillämpning på oljeskada som orsakats av ett krigsfartyg eller ett annat statsfartyg som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål, eller på ett annat än i 1 mom. avsett fartyg samt på oljeskada som orsakats av annan än beständig olja stadgas i

16 §. Har en oljeskada orsakats av ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast, men har skadan inte en sådan anknytning till en konventionsstat som stadgas i 1 mom., skall 17 § tillämpas.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas utan hinder av vad som i övrigt stadgas om tillämpning av utländsk lag vid finsk domstol.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte om tillämpningen skulle strida mot Finlands åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

### 3 §

#### *Ansvar för en oljeskada*

En fartygsägare är skyldig att ersätta en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom., även om varken han själv eller någon som han svarar för har orsakat skadan. Utgörs olyckan av en serie av händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Fartygsägaren är inte ansvarig om han visar att skadan

1) har orsakats av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av exceptionell, oundviklig och övermäktig naturtilldragelse,

2) i sin helhet har orsakats genom handling eller försummelse av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3) i sin helhet har orsakats genom fel eller försummelse av en myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Ersättning enligt detta kapitel skall betalas även till den som enligt stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av lag är skyldig att vidta förebyggande åtgärder.

Har den skadelidande medverkat till skadan kan skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.

### 4 §

#### *Kanalisering av ansvar och regressrätt*

Talan angående ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel.

Ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får inte krävas av

1) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,

2) en lots eller en person som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst,

3) en redare som inte är ägare av fartyget, eller den som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget, eller befraktare, avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

4) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på uppdrag av myndighet,

5) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

6) den som är anställd hos eller företrädare för person som nämns i 2—5 punkten,

om inte personen i fråga har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ersättning som i enlighet med detta kapitel har betalats för en oljeskada som har orsakats av en person som avses i 2 mom. 1, 2 och 4—6 punkten får krävas av den som har orsakat skadan endast om denne har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I fråga om fastställande av ersättning som arbetstagare eller tjänsteman skall betala, tillämpas härvid dock vad som i skadeståndslagen och i lagen om arbetsavtal (320/70) stadgas om ersättningsskyldigheten för arbetstagare eller tjänstemän.

### 5 §

#### *Ansvarsbegränsning och ansvarsbeloppen*

En fartygsägare har rätt att begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för varje olycka till ett belopp motsvarande tre miljoner SDR för ett fartyg vars dräktighet är högst 5 000. Är dräktigheten högre än 5 000 höjs ansvarsgränsen med 420 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret skall dock inte i något fall överstiga 59,7 miljoner SDR. Rätten att begränsa ansvaret gäller inte ränta eller rättegångskostnader.

En fartygsägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar om han har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

## 6 §

*Upprättande av begränsningsfond*

Fartygsägaren kan begränsa sin ansvarighet på det sätt som stadgas i 5 § 1 mom. endast om han eller hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt 12 kap. eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat upprättar en begränsningsfond som uppgår till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar.

I Finland upprättas en begränsningsfond vid den domstol där talan om ersättning enligt 21 kap. 3 a § har väckts eller kan väckas. När en begränsningsfond har upprättats kan fartygsägaren eller någon annan sakägare väcka talan i begränsningsmål för att få ansvaret fastslaget och begränsningsfonden fördelad.

## 7 §

*Fördelning av en begränsningsfond*

Om det ansvarsbelopp som stadgas i 5 § 1 mom. inte förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till skadestånd, fördelas begränsningsfondens medel mellan dem i förhållande till deras fordringar.

## 8 §

*Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall*

Har någon innan begränsningsfonden fördelats betalat ersättning för en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. träder han i fråga om det belopp som han enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat har betalt i den skadelidandes ställe.

Visar fartygsägaren eller någon annan att han framdeles blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen skulle ha betalats före fondens fördelning, kunde ha krävt att skall betalas ur begränsningsfonden enligt 1 mom., kan domstolen bestämma att tillräckliga medel skall avsättas för detta så att han senare kan framställa sina krav mot fonden.

Har en fartygsägare frivilligt erlagt kostnader eller lidit skada med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning ur begränsningsfonden som en annan skadelidande.

## 9 §

*Verkan av en begränsningsfond*

Har en begränsningsfond upprättats i enligt

med 6 § och är det inte fråga om ett fall som avses i 5 § 2 mom. ansvarar fartygsägaren inte med annan honom tillhörig egendom för skadestånd som kan krävas bli utbetalt ur begränsningsfonden. Vad som stadgas i detta moment gäller dock inte ränta eller rättegångskostnader.

Har egendom som tillhör fartygsägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkringsåtgärd för tryggnad av utsökning i fråga om en fordran för vilken betalning kan krävas endast ur begränsningsfonden, skall kvarstaden eller säkringsåtgärden av annat slag upphävas när begränsningsfonden har upprättats. Har fartygsägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, tillämpas 1 och 2 mom. endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut den andel som tillkommer honom.

## 10 §

*Försäkringsplikt för finska fartyg*

Ägaren av ett finskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som bulklast skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom. Staten är dock inte skyldig att ta försäkring eller ställa säkerhet.

En försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. skall godkännas av en myndighet så som närmare stadgas genom förordning.

Då fartygsägaren har fullgjort sin skyldighet enligt 1 mom., har han rätt att av den myndighet som godkänner försäkringen eller säkerheten erhålla ett certifikat som visar detta. För fartyg som tillhör staten utfärdas ovan nämnda myndighet certifikat som visar att finska staten äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget och en kopia därav deponeras hos sjöfartsverket.

Närmare stadganden om certifikat som avses i 3 mom. utfärdas genom förordning.

## 11 §

*Försäkringsplikt för utländskt fartyg*

För ett utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde och som härvid transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som bulklast skall finnas en försäkring eller säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar för skador som avses i detta kapitel intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Detta gäller inte statsägda fartyg.

Ett fartyg som avses i 1 mom. skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. är i kraft. Om fartyget inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som avses i 10 § 3 mom. Om fartyget är statsägt skall ombord medföras ett certifikat som visar att staten i fråga äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom.

Närmare stadganden om certifikat som avses i 2 mom. utfärdas genom förordning.

## 12 §

*Ersättningskrav mot försäkringsgivaren*

Den som är berättigad till ersättning har rätt att rikta ersättningskrav som grundar sig på försäkring som avses i 10 och 11 §§ direkt mot försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock inte ansvarig för skadan i de fall som avses i 3 § 2 mom. eller då fartygsägaren själv uppsåtligen har orsakat skadan. Försäkringsgivarens ansvar överstiger inte i något fall det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom.

Försäkringsgivaren kan för att befria sig från ansvarighet mot någon annan än fartygsägaren åberopa endast omständigheter som avses i 2 mom.

## 13 §

*Försäkringsskydd*

Har en försäkringsgivare inte gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen till förmån för fartygsägaren i fråga om hans ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

## 14 §

*Annan säkerhet*

Vad som i 12 och 13 §§ sägs om försäkring

tillämpas på motsvarande sätt på sådan säkerhet som avses i 10 och 11 §§.

## 15 §

*Övervakning av försäkringsplikten*

Genom förordning stadgas om övervakningen av att 10 och 11 §§ iakttas och om övervakningsmyndigheten.

Övervakningsmyndigheten har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför certifikat som krävs enligt 10 eller 11 §.

## 16 §

*Tillämpning av lagen i vissa fall*

Stadgandena i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock stadgandena i 1 och 3—5 §§, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av stadgandena i 1 mom. och 2 § 1 mom. orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa stadganden tillämpas även när en oljeskada har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

## 17 §

*Ansvar för en oljeskada på det öppna havet*

Orsakar ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast en oljeskada i någon annan stat än en konventionsstat eller en sådan stats ekonomiska zon eller på öppna havet, kan ansvaret för skadan begränsas till det belopp som anges i 5 § 1 mom. Ansvarsbeloppet gäller härvid även kostnader för förebyggande åtgärder.

I fråga om begränsningen av ansvaret gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom. i detta kapitel, samt i 9 kap., 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Upprättas en begränsningsfond skall den uppgå till det ansvarsbelopp som avses i 1 mom. och på den skall stadgandena i 12 kap. tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, någon annan säkringsåtgärd eller utsökning, skall dessutom 4 § 2 — 3 mom. tillämpas.

## 18 §

*Hänvisningsstadganden*

Om preskription av fordran med anledning av en oljeskada stadgas i 19 kap. 1 §.

Om behörig domstol i ärenden som gäller ansvar för oljeskada stadgas i 21 kap. 3 a §.

Om verkställighet av en utländsk dom i mål om ersättning för oljeskada och om verkan av en i utlandet upprättad begränsningsfond på verkställigheten av en dom som getts i Finland i ett mål angående oljeskada stadgas i 22 kap. 6 och 7 §§.

Angående rätten att utfå ersättning från den internationella oljeskadefonden för skada som orsakats genom oljeförorening stadgas i lagen om godkännande av 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja och tillämpning av vissa bestämmelser i konventionen ( / ).

## 12 kap.

**Begränsningsfond och begränsningsmål**

## 1 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §.

## 2 §

*Fondens storlek*

En begränsningsfond som upprättas för olje-

skada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 10 kap. 5 §.

## 19 kap.

**Preskription av fordringar**

## 1 §

*Preskription av fordringar*

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, skall väckas

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. inom tre år från skadans uppkomst.

I det fall som avses i 1 mom. 7 punkten får talan dock inte väckas efter det sex år förflutit från dagen för olyckan eller, om skadan förorsakats av en serie händelser, från den dag då den första av dessa inträffade.

## 20 kap.

**Straffstadganden**

## 9 a §

*Försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja*

Den som försummar i 10 kap. 10 eller 11 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, skall för *försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För samma gärning döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att försäkringsplikten inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe handhar fartygets drift samt fartygets befälhavare.

## 9 b §

*Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat*

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 10 eller 11 § ombord på ett fartyg, skall fartygets befälhavare för *försummelse av skyldigheten att ombord medföra certifikat om*

*försäkring av fartyg som transporterar olja dömas till böter.*

### 21 kap.

#### Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

##### 3 a §

##### *Behörig domstol vid oljeskada*

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid finsk domstol endast om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom det i 1 § 10 punkten i nämnda kapitel avsedda området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom ovan nämnda område.

Om talan med stöd av 1 mom. kan väckas vid finsk domstol kan talan om ersättning för annan oljeskada orsakad av samma olycka väckas vid samma domstol.

En sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 1 och 2 mom. kan väckas vid finsk domstol handläggs vid Helsingfors tingsrätt.

Om en begränsningsfond som avses i 10 kap. 6 § har upprättats i Finland och fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan förs i Finland eller i en annan konventionsstat har rätt att begränsa sitt ansvar, handlägger Helsingfors tingsrätt de frågor som avser begränsningsfondens fördelning mellan de ersättningsberättigade.

### 22 kap.

#### Verkställighet

##### 6 §

##### *Verkställighet av utländsk dom i mål om ersättning av oljeskada*

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada har meddelats i en annan konventionsstat och där vunnit laga kraft och där är verkställbar skall domen, om inte annat följer av 10 kap. 9 § eller 21 kap. 3 a § 4 mom., verkställas i Finland utan ny behandling av saken, såframt domstolen i konventionsstaten i fråga enligt 1992 års ansvarighetskonvention har varit behörig att avgöra målet. Skyldighet att verkställa utländsk dom föreligger dock inte

om det ansvarsbelopp som gäller för fartygsägaren därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet skall göras hos Helsingfors hovrätt och till ansökan skall fogas

1) domen i original eller kopia som styrkts av behörig myndighet,

2) förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning i enlighet med 1992 års ansvarighetskonvention, samt att den har vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat, samt

3) om ovan nämnda handlingar är avfattade på annat språk än finska eller svenska, på tjänstens vägnar styrkt översättning av dem till finska eller svenska.

Handlingar som nämns i 2 mom. 1 och 2 punkten skall vara försedda med bevis om att de utfärdats av en myndighet som är berättigad att utfärda sådana handlingar. Beviset utfärdas av den finska beskickningen eller av den högsta myndigheten inom justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats.

Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har getts tillfälle att yttra sig om ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en finsk domstols laga kraft vunna dom, om inte högsta domstolen på grund av ändringsansökan bestämmer annat.

### 7 §

#### *Verkan av en utomlands upprättad begränsningsfond på verkställigheten*

Har en begränsningsfond som avses i 1992 års ansvarighetskonvention upprättats i en annan konventionsstat enligt där gällande lagstiftning och har fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan om ersättning väckts vid finsk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, skall domstolen bestämma att domen kan verkställas först efter det att frågorna om begränsningsfondens fördelning har avgjorts i vederbörande stat enligt dess lagstiftning.

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

Under den tid den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) är i kraft för Finlands del skall i fråga om ansvarigheten för en oljeskada stadgandena i lagen om ansvarighet för oljeskador förors-

kade av fartyg (401/80) tillämpas utöver eller i ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg ( / ).  
 stället för denna lag, om inte något annat stadgas i lagen om upphävande av lagen om

## 2.

### Lag

#### om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

##### 1 §

Härmed upphävs lagen den 30 maj 1980 om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80), nedan oljeskadelagen, jämte ändringar.

De förordningar som har utfärdats med stöd av oljeskadelagen förblir dock fortfarande i kraft, om inte något annat stadgas genom lag eller förordning.

##### 2 §

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

Under den tid den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80), nedan 1969 års ansvarighetskonvention, är i kraft för Finlands del, skall i fråga om ansvarigheten för en oljeskada i de fall som avses i 3—5 mom. och under de förutsättningar som däri stadgas, oljeskadelagen tillämpas utöver eller i stället för sjölagen (674/94).

Stadgandena i sjölagen och oljeskadelagen skall tillämpas enligt vad som stadgas i 4 mom., om en oljeskada som avses i 10 kap. 2 § sjölagen har orsakats av ett fartyg som är registrerat

1) i en stat som är ansluten till både 1969 års ansvarighetskonvention och till den konvention

som avses i 10 kap. 1 § 8 punkten sjölagen, nedan 1992 års ansvarighetskonvention,

2) i en stat som är ansluten till 1992 års ansvarighetskonvention men inte till 1969 års ansvarighetskonvention, eller

3) i en stat som inte är ansluten till vare sig 1969 års ansvarighetskonvention eller 1992 års ansvarighetskonvention.

Ersättningsskyldigheten i de fall som avses i 3 mom. bestäms enligt oljeskadelagen. I den mån ansvaret för oljeskadan är högre än ersättningsansvaret enligt oljeskadelagen eller ansvarighet inte uppstår enligt den sistnämnda lagen, och ersättning inte heller till fullo har kunnat betalas i enlighet med lagen angående godkännande av vissa bestämmelser i de internationella konventionerna om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja samt angående tillämpningen av sistnämnda konvention (1097/80), bestäms ersättningsskyldigheten enligt sjölagen. Härvid skall den begränsningsfond som avses i 10 kap. 6 § sjölagen motsvara det belopp som överskrider ersättningsansvaret enligt oljeskadelagen eller det ansvar som den sistnämnda lagen inte omfattar.



Om ett fartyg är registrerat i en stat som är ansluten enbart till 1969 års ansvarighetskonvention men inte till 1992 års ansvarighetskonvention skall oljeskadelagen tillämpas.

I de fall där ersättningsansvaret bestäms

enligt oljeskadelagen skall dessutom stadgandena i 9 kap. 3 § 1 mom. och 12 kap. 1 och 2 §§ sjölagen tillämpas sådana de lyder vid denna lags ikraftträdande.

Helsingfors den 19 maj 1995

**Republikens President**  
**MARTTI AHTISAARI**

Trafikminister *Tuula Linnainmaa*

## Lag

### om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut  
 ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94) rubriken för 9 kap. och 9 kap. 3 § 2 punkten, 10 kap. samt 12 kap. 1 § och 2 § 2 mom., samt  
 fogas till 7 kap. 1 § ett nytt 4 mom., till 19 kap. 1 § 1 mom. en ny 7 punkt och till 1 § ett nytt 4 mom., varvid nuvarande 4 och 5 mom. blir 5 och 6 mom., till 20 kap. en ny 9 a § och 9 b §, till 21 kap. en ny 3 a § och till 22 kap. nya 6 och 7 §§, som följer:

Gällande lydelse

Förslag

7 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvar

1 §

##### Redarens ansvar

*Om en fartygsägares ansvarighet för oljeskada som orsakats av fartyg och om begränsning av fartygsägarens ansvar stadgas i 10 kap.*

9 kap.

#### Ansvarsbegränsning

3 §

*Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller*

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § eller 2 § i mom. lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80).

9 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

*Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller*

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § 1 mom.

10 kap.

#### Ansvar för oljeskada

1 §

##### Ansvar för oljeskada orsakad av fartyg

Om ansvar för oljeskada stadgas i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

1 §

##### Definitioner

*I detta kapitel avses med*  
 1) olja råolja och alla oljeprodukter som erhålls därav,

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

2) beständig olja beständig mineralolja såsom råolja, tung bränn- och dieselolja, smörjolja och andra till sin beständighet med dessa jämförbara oljor,

3) oljeskada skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, samt skador och kostnader som orsakats av förebyggande åtgärder; annan skada på grund av försämring av miljön än förlust av inkomst begränsas dock till kostnaderna för sådana rimliga åtgärder för återställande av miljön som har vidtagits eller kommer att vidtas,

4) förebyggande åtgärder alla ändamålsenliga åtgärder som efter det att en olycka har inträffat har vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa en skada som uppstår genom förorening,

5) olycka en sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung, som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

6) fartygsägare den som är registrerad som fartygets ägare eller, om fartyget inte är registrerat, den som äger fartyget; har ett bolag registrerats som brukare av ett fartyg som tillhör staten, anses bolaget som ägare,

7) fartyg varje farkost samt varje annan flytande anordning som går för egen maskin eller är lämpad att bogseras av ett annat fartyg,

8) 1992 års ansvarighetskonvention den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) sådan den lyder ändrad genom 1992 års protokoll om ändring av den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,

9) konventionsstat en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention, samt

10) område motsvarande Finlands ekonomiska zon det område som definieras i lagen om Finlands fiskezon (839/74), i överenskommelsen med Sovjetunionen om gränsen för den ekonomiska zonen, fiskezonen och kontinentalsockeln i Finska viken och i nordöstra delen av Östersjön (FördrS 88/86) och i överenskommelsen med Sverige om avgränsningen i Ålands hav och norra Östersjön av Finlands kontinentalsockel och fiskezon samt Sveriges ekonomiska zon.

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 2 §

## Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last skall dock stadgandena tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Stadgandena tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av ovan avsedd oljeskada utgör ett hot i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller i dess ekonomiska zon.

Vad som i 1 mom. stadgas om en annan konventionsstats ekonomiska zon gäller även ifall en stat inte har upprättat en sådan zon men i enlighet med folkrättens regler har bestämt ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer från vilka statens territorialvatten mäts.

I fråga om lagens tillämpning på oljeskada som orsakats av ett krigsfartyg eller ett annat statsfartyg som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål, eller på ett annat än i 1 mom. avsett fartyg samt på oljeskada som orsakats av annan än beständig olja stadgas i 16 §. Har en oljeskada orsakats av ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast, men har skadan inte en sådan anknytning till en konventionsstat som stadgas i 1 mom., skall 17 § tillämpas.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas utan hinder av vad som i övrigt stadgas om tillämpning av utländsk lag vid finsk domstol.

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte om tillämpningen skulle strida mot Finlands åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

## 3 §

*Ansvar för en oljeskada*

*En fartygsägare är skyldig att ersätta en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom., även om varken han själv eller någon som han svarar för har orsakat skadan. Utgörs olyckan av en serie av händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.*

*Fartygsägaren är inte ansvarig om han visar att skadan*

*1) har orsakats av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av exceptionell, oundviklig och övermäktig naturtilldragelse,*

*2) i sin helhet har orsakats genom handling eller försummelse av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller*

*3) i sin helhet har orsakats genom fel eller försummelse av en myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.*

*Ersättning enligt detta kapitel skall betalas även till den som enligt stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av lag är skyldig att vidta förebyggande åtgärder.*

*Har den skadelidande medverkat till skadan kan skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.*

## 4 §

*Kanalisering av ansvar och regressrätt*

*Talan angående ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel.*

*Ersättning för oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. får inte krävas av*

*1) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,*

*2) en lots eller en person som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst,*

*3) en redare som inte är ägare av fartyget, eller den som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget, eller befraktare, avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,*

*4) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på uppdrag av myndighet,*

*5) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

6) den som är anställd hos eller företrädare för person som nämns i 2 — 5 punkten, om inte personen i fråga har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ersättning som i enlighet med detta kapitel har betalats för en oljeskada som har orsakats av en person som avses i 2 mom. 1, 2 och 4 — 6 punkten får krävas av den som har orsakat skadan endast om denne har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I fråga om fastställande av ersättning som arbetstagare eller tjänsteman skall betala, tillämpas härvid dock vad som i skadeståndslagen och i lagen om arbetsavtal (320/70) stadgas om ersättningsskyldigheten för arbetstagare eller tjänstemän.

## 5 §

## Ansvarsbegränsning och ansvarsbeloppen

En fartygsägare har rätt att begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för varje olycka till ett belopp motsvarande tre miljoner SDR för ett fartyg vars dräktighet är högst 5 000. Är dräktigheten högre än 5 000 höjs ansvarsgränsen med 420 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret skall dock inte i något fall överstiga 59,7 miljoner SDR. Rätten att begränsa ansvaret gäller inte ränta eller rättegångskostnader.

En fartygsägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar om han har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention.

## 6 §

## Upprättande av begränsningsfond

Fartygsägaren kan begränsa sin ansvarighet på det sätt som stadgas i 5 § 1 mom. endast om han eller hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt 12 kap. eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat upprättar en begränsningsfond som uppgår till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar.

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

*I Finland upprättas en begränsningsfond vid den domstol där talan om ersättning enligt 21 kap. 3 a § har väckts eller kan väckas. När en begränsningsfond har upprättats kan fartygsägaren eller någon annan sakägare väcka talan i begränsningsmål för att få ansvaret fastslaget och begränsningsfonden fördelad.*

## 7 §

*Fördelning av en begränsningsfond*

*Om det ansvarsbelopp som stadgas i 5 § 1 mom. inte förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till skadestånd, fördelas begränsningsfondens medel mellan dem i förhållande till deras fordringar.*

## 8 §

*Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall*

*Har någon innan begränsningsfonden fördelats betalat ersättning för en oljeskada som avses i 2 § 1 och 3 mom. träder han i fråga om det belopp som han enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat har betalt i den skadelidandes ställe.*

*Visar fartygsägaren eller någon annan att han framdeles blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen skulle ha betalats före fondens fördelning, kunde ha krävt att skall betalas ur begränsningsfonden enligt 1 mom., kan domstolen bestämma att tillräckliga medel skall avsättas för detta så att han senare kan framställa sina krav mot fonden.*

*Har en fartygsägare frivilligt erlagt kostnader eller lidit skada med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning ur begränsningsfonden som en annan skadelidande.*

## 9 §

*Verkan av en begränsningsfond*

*Har en begränsningsfond upprättats i enlighet med 6 § och är det inte fråga om ett fall som avses i 5 § 2 mom. ansvarar fartygsägaren inte med annan honom tillhörig egendom för skadestånd som kan krävas bli utbetalt ur begränsningsfonden. Vad som stadgas i detta moment gäller dock inte ränta eller rättegångskostnader.*

*Har egendom som tillhör fartygsägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkringsåtgärd för tryggnad av utsökning i fråga om en fordran*



## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

för vilken betalning kan krävas endast ur begränsningsfonden, skall kvarstaden eller säkringsåtgärden av annat slag upphävas när begränsningsfonden har upprättats. Har fartygsägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, tillämpas 1 och 2 mom. endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut den andel som tillkommer honom.

## 10 §

## Försäkringsplikt för finska fartyg

Ägaren av ett finskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som bulklast skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom. Staten är dock inte skyldig att ta försäkring eller ställa säkerhet.

En försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. skall godkännas av en myndighet så som närmare stadgas genom förordning.

Då fartygsägaren har fullgjort sin skyldighet enligt 1 mom., har han rätt att av den myndighet som godkänner försäkringen eller säkerheten erhålla ett certifikat som visar detta. För fartyg som tillhör staten utfärdar ovan nämnda myndighet certifikat som visar att finska staten äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget och en kopia därav deponeras hos sjöfartsverket.

Närmare stadganden om certifikat som avses i 3 mom. utfärdas genom förordning.

## 11 §

## Försäkringsplikt för utländskt fartyg

För ett utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde och som härvid transporterar mer än 2 000 ton beständig olja som bulklast skall finnas en försäkring eller säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar för skador som avses i

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

*detta kapitel intill det belopp som anges i 5 § 1 mom. Detta gäller inte statsägda fartyg.*

*Ett fartyg som avses i 1 mom. skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. är i kraft. Om fartyget inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som avses i 10 § 3 mom. Om fartyget är statsägt skall ombord medföras ett certifikat som visar att staten i fråga äger fartyget och att dess ansvar är täckt intill det belopp som anges i 5 § 1 mom.*

*Närmare stadganden om certifikat som avses i 2 mom. utfärdas genom förordning.*

## 12 §

*Ersättningskrav mot försäkringsgivaren*

*Den som är berättigad till ersättning har rätt att rikta ersättningskrav som grundar sig på försäkring som avses i 10 och 11 §§ direkt mot försäkringsgivaren.*

*Försäkringsgivaren är dock inte ansvarig för skadan i de fall som avses i 3 § 2 mom. eller då fartygsägaren själv uppsåtligen har orsakat skadan. Försäkringsgivarens ansvar överstiger inte i något fall det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 mom.*

*Försäkringsgivaren kan för att befria sig från ansvarighet mot någon annan än fartygsägaren åberopa endast omständigheter som avses i 2 mom.*

## 13 §

*Försäkringskydd*

*Har en försäkringsgivare inte gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen till förmån för fartygsägaren i fråga om hans ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.*

## 14 §

*Annan säkerhet*

*Vad som i 12 och 13 §§ sägs om försäkring tillämpas på motsvarande sätt på sådan säkerhet som avses i 10 och 11 §§.*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 15 §

## Övervakning av försäkringsplikten

Genom förordning stadgas om övervakningen av att 10 och 11 §§ iakttas och om övervakningsmyndigheten.

Övervakningsmyndigheten har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför certifikat som krävs enligt 10 eller 11 §.

## 16 §

## Tillämpning av lagen i vissa fall

Stadgandena i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock stadgandena i 1 och 3—5 §§, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av stadgandena i 1 mom. och 2 § 1 mom. orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa stadganden tillämpas även när en oljeskada har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

## 17 §

## Ansvar för en oljeskada på det öppna havet

Orsakar ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast en oljeskada i någon annan stat än en konventionsstat eller en sådan stats ekonomiska zon eller på öppna havet, kan ansvaret för skadan begränsas till det belopp som anges i 5 § 1 mom. Ansvarsbeloppet gäller härvid även kostnader för förebyggande åtgärder.

I fråga om begränsningen av ansvaret gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom. i detta kapitel, samt i 9 kap., 19 kap. 1 §

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

*1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Upprättas en begränsningsfond skall den uppgå till det ansvarsbelopp som avses i 1 mom. och på den skall stadgandena i 12 kap. tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, någon annan säkringsåtgärd eller utsökning, skall dessutom 4 § 2 — 3 mom. tillämpas.*

## 18 §

*Hänvisningsstadgande*

*Om preskription av fordran med anledning av en oljeskada stadgas i 19 kap. 1 §.*

*Om behörig domstol i ärenden som gäller ansvar för oljeskada stadgas i 21 kap. 3 a §.*

*Om verkställighet av en utländsk dom i mål om ersättning för oljeskada och om verkan av en i utlandet upprättad begränsningsfond på verkställigheten av en dom som getts i Finland i ett mål angående oljeskada stadgas i 22 kap. 6 och 7 §§.*

*Angående rätten att utfä ersättning från den internationella oljeskadefonden för skada som orsakats genom oljeförening stadgas i lagen om godkännande av 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förening genom olja och tillämpning av vissa bestämmelser i konventionen ( / ).*

## 12 kap.

**Begränsningsfond och begränsningsmål**

## 1 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

## 1 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §.

## 2 §

*Fondens storlek*

En begränsningsfond som upprättas för ol-

En begränsningsfond som upprättas för ol-

*Gällande lydelse*

jeskada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

*Föreslagen lydelse*

jeskada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 10 kap. 5 §.

## 19 kap.

**Preskription av fordringar**

## 1 §

*Preskription av fordringar*

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, skall väckas

## 1 §

*Preskription av fordringar*

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, skall väckas

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. inom tre år från skadans uppkomst.

I det fall som avses i 1 mom. 7 punkten får talan dock inte väckas efter det sex år förflutit från dagen för olyckan eller, om skadan förorsakats av en serie händelser, från den dag då den första av dessa inträffade.

## 20 kap.

**Straffstadganden**

## 9 a §

*Försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja*

Den som försummar i 10 kap. 10 eller 11 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, skall för försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För samma gärning döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att försäkringsplikten inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe handhar fartygets drift samt fartygets befälhavare.

## 9 b §

*Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat*

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 10 eller 11 § ombord på ett fartyg, skall fartygets befälhavare för försummelse av skyl-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

digheten att ombord medföra certifikat om försäkring av fartyg som transporterar olja dömas till böter.

21 kap.

**Laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

3 a §

*Behörig domstol vid oljeskada*

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid finsk domstol endast om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom det i 1 § 10 punkten i nämnda kapitel avsedda området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom ovan nämnda område.

Om talan med stöd av 1 mom. kan väckas vid finsk domstol kan talan om ersättning för annan oljeskada orsakad av samma olycka väckas vid samma domstol.

En sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 1 och 2 mom. kan väckas vid finsk domstol handläggs vid Helsingfors tingsrätt.

Om en begränsningsfond, som avses i 10 kap. 6 § har upprättats i Finland och fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan förs i Finland eller i en annan konventionsstat har rätt att begränsa sitt ansvar, handlägger Helsingfors tingsrätt de frågor som avser begränsningsfondens fördelning mellan de ersättningsberättigade.

22 kap.

**Verkställighet**

6 §

*Verkställighet av utländsk dom i mål om ersättning av oljeskada*

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada har meddelats i en annan konventionsstat och där vunnit laga kraft och där är verkställbar skall domen, om inte annat följer av 10 kap. 9 § eller 21 kap. 3 a § 4 mom., verkställas i Finland utan ny behandling av saken, såframt domstolen i konventionsstaten i fråga enligt 1992 års ansvarighetskonvention har varit behörig att avgöra målet. Skyldighet att

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

verkställa utländsk dom föreligger dock inte om det ansvarsbelopp som gäller för fartygsägaren därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet skall göras hos Helsingfors hovrätt och till ansökan skall fogas

1) domen i original eller kopia som styrkts av behörig myndighet,

2) förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning i enlighet med 1992 års ansvarighetskonvention, samt att den har vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat, samt

3) om ovan nämnda handlingar är avfattade på annat språk än finska eller svenska, på tjänstens vägnar styrkt översättning av dem till finska eller svenska.

Handlingar som nämns i 2 mom. 1 och 2 punkten skall vara försedda med bevis om att de utfärdats av en myndighet som är berättigad att utfärda sådana handlingar. Beviset utfärdas av den finska beskickningen eller av den högsta myndigheten inom justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats.

Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har getts tillfälle att yttra sig om ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en finsk domstols laga kraft vunna dom, om inte högsta domstolen på grund av ändringsansökan bestämmer annat.

## 7 §

*Verkan av en utomlands upprättad begränsningsfond på verkställigheten*

Har en begränsningsfond som avses i 1992 års ansvarighetskonvention upprättats i en annan konventionsstat enligt där gällande lagstiftning och har fartygsägaren eller försäkringsgivaren mot vilken talan om ersättning väckts vid finsk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, skall domstolen bestämma att domen kan verkställas först efter det att frågorna om begränsningsfondens fördelning har avgjorts i vederbörande stat enligt dess lagstiftning.

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

Under den tid den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80) är i kraft för Finlands del skall i fråga



Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

om ansvarigheten för en oljeskada stadgandena i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80) tillämpas utöver eller i stället för denna lag, om inte något annat stadgas i lagen om upphävande av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg ( / ).

---

*(Översättning)**Bilaga 2***1992 ÅRS ÄNDRINGSPROTOKOLL**

**till 1969 års internationella konvention  
om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad  
av förorening genom olja**

Parterna till detta protokoll som har beaktat 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1984 års protokoll till denna,

som har noterat att 1984 års protokoll till denna konvention, som föreskriver förbättrad tillämpning och ökad ersättning, inte har trätt i kraft,

som bekräftar vikten av att vidmakthålla det internationella ansvarighets- och ersättnings-systemet för oljeskador,

som är medvetna om behovet av att tillförsäkra att innehållet i 1984 års protokoll träder i kraft så snart som möjligt och

som inser att särskilda regler är nödvändiga i samband med införandet av motsvarande ändringar av 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja

har kommit överens om följande:

**Artikel 1**

Den konvention som ändras genom detta protokoll är 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, i det följande kallad "1969 års ansvarighetskonvention". För stater som är anslutna till 1976 års protokoll till 1969 års ansvarighetskonvention skall hänvisningen anses omfatta 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det protokollet.

**Artikel 2**

Artikel I i 1969 års ansvarighetskonvention ändras enligt följande:

1. Första stycket ersätts med följande text:

**PROTOCOL OF 1992**

**to Amend the International Convention on  
Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**

The Parties to the present Protocol, Having considered the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, and the 1984 Protocol thereto,

Having noted that the 1984 Protocol to that Convention, which provides for improved scope and enhanced compensation, has not entered into force,

Affirming the importance of maintaining the viability of the international oil pollution liability and compensation system,

Aware of the need to ensure the entry into force of the content of the 1984 Protocol as soon as possible,

Recognizing that special provisions are necessary in connection with the introduction of corresponding amendments to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971,

Have agreed as follows:

**Article 1**

The Convention which the provisions of this Protocol amend is the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, hereinafter referred to as the "1969 Liability Convention". For States Parties to the Protocol of 1976 to the 1969 Liability Convention, such reference shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

**Article 2**

Article I of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. "Fartyg": fartyg eller annan flytande anordning som kan användas till sjöss och som är konstruerat eller anpassat för att transportera olja som last i bulk. Ett fartyg som kan transportera olja och annan last skall dock anses som fartyg endast när det faktiskt transporterar olja som last i bulk samt under färder som följer på en sådan last, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av olja i bulk.

2. Femte stycket ersätts med följande text:

5. "Olja": varje beständig mineralolja som innehåller kolväte, som råolja, brännolja, tjock dieselolja och smörjolja, antingen den förs ombord på ett fartyg som last eller i fartygets bränsletankar.

3. Sjätte stycket ersätts med följande text:

6. "Skada genom förorening":

a) förlust eller skada som uppkommit utanför fartyget på grund av förorening genom att olja har läckt ut eller tömts ut från fartyget, var helst läckaget eller uttömningen ägt rum. Ersättning för försämring av miljön, annat än förlust av inkomst, är dock begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som skall vidtas,

b) kostnader för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakas av sådana åtgärder.

4. Åttonde stycket ersätts med följande text:

8. "Olycka": varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada genom förorening eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om sådan skada.

5. Nionde stycket ersätts med följande text:

9. "Organisation": Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

6. Efter nionde stycket införs ett nytt stycke med följande lydelse:

10. "1969 års ansvarighetskonvention": 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja. För stater som är anslutna till 1976 års protokoll till 1969 års ansvarighetskonvention skall hänvisningen anses omfatta 1969 års ansvarighetskonvention sådan den har ändrats genom det protokollet.

1. "Ship" means any sea-going vessel and sea-borne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

2. Paragraph 5 is replaced by the following text:

5. "Oil" means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

3. Paragraph 6 is replaced by the following text:

6. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

4. Paragraph 8 is replaced by the following text:

8. "Incident" means any occurrence, or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

5. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9. "Organization" means the International Maritime Organization.

6. After paragraph 9 a new paragraph is inserted reading as follows:

10. "1969 Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. For States Parties to the Protocol of 1976 to that Convention, the term shall be deemed to include the 1969 Liability Convention as amended by that Protocol.

## Artikel 3

Artikel II i 1969 års ansvarighetskonvention ersätts med följande text:

Denna konvention gäller endast

a) skada genom förorening som uppkommit  
i) inom en fördragsslutande stats område, inklusive dess territorialhav och

ii) inom en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till den stats territorialhav vilket har bestämts av den staten i enlighet med folkrättens regler och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer varifrån stats territorialhav mäts,

b) förebyggande åtgärder, var de än har vidtagits, för att förhindra eller begränsa en sådan skada.

## Artikel 4

Artikel III i 1969 års ansvarighetskonvention ändras enligt följande:

1. Första stycket ersätts med följande text:

1. Den som vid tidpunkten för en olycka eller, om denna utgörs av en serie händelser, vid tidpunkten för den första händelsen är fartygets ägare är, utom i de fall som avses i andra och tredje styckena i denna artikel, ansvarig för varje skada genom förorening som härrör från fartyget som en följd av olyckan.

2. Fjärde stycket ersätts med följande text:

4. Anspråk på ersättning för skada genom förorening får inte göras gällande mot ägaren på annat sätt än enligt denna konvention. Med förbehåll för femte stycket i denna artikel får anspråk på ersättning för skada genom förorening inte göras gällande enligt denna konvention eller på annan grund mot

a) fartygsägarens anställda eller ställföreträdare eller fartygsbesättningen,

b) lotsen eller andra personer som utan att vara medlemmar av besättningen utför arbete i fartygets tjänst,

c) befraktare (hur de än betecknas, inklusive dem som befektar fartyget utan manskap) redare och personer som i redarens ställe nyttjar fartyget till sjöfart,

d) den som utför bärgning med fartygsägarens samtycke eller på order av behörig offentlig myndighet,

## Article 3

Article II of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law, or, if a Contracting State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

## Article 4

Article III of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. Subject to paragraph 5 of this Article, no claim for compensation for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer) manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

e) den som vidtar förebyggande åtgärder,  
f) anställda hos eller ställföreträdare för de personer som nämns i c), d) och e)

om inte skadan orsakades genom deras egna handlingar eller underlåtenhet uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### Artikel 5

Artikel IV i 1969 års ansvarighetskonvention ersätts med följande text:

Har en olycka med två eller flera fartyg inträffat som orsakat skada genom förorening, är ägarna till de inblandade fartygen solidariskt ansvariga för all skada som inte rimligen kan särskiljas, om de inte är befriade från ansvar enligt artikel III.

#### Artikel 6

Artikel V i 1969 års ansvarighetskonvention ändras enligt följande:

1. Första stycket ersätts med följande text:

1. Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention för en och samma olycka till ett sammanlagt belopp, som beräknas enligt följande

a) tre miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars dräktighet inte överstiger 5 000,

b) 420 beräkningsenheter för varje dräktighetstal därutöver för fartyg vars dräktighet överstiger 5 000 enligt, a)

dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 59,7 miljoner beräkningsenheter.

2. Andra stycket ersätts med följande text:

2. Fartygsägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention om det visas att han, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan genom förorening uppsåtligen eller hänsynslöst och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

3. Tredje stycket ersätts med följande text:

3. För att få åtnjuta förmånen av den ansvarsbegränsning som anges i första stycket av denna artikel skall ägaren upprätta en fond, som skall uppgå till det totala beloppet för hans ansvarsbegränsning. Denna fond skall upprättas hos en domstol eller annan behörig

(e) any person taking preventive measures;  
(f) all servants or agents of persons mentioned in subparagraphs (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

#### Article 5

Article IV of the 1969 Liability Convention is replaced by the following text:

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### Article 6

Article V of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

(b) 420 units of account in addition to the amount mentioned in subparagraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 59.7 million units of account.

2. Paragraph 2 is replaced by the following text:

2. The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. Paragraph 3 is replaced by the following text:

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States

myndighet i någon av de fördragsslutande stater i vilka talan har väckts enligt artikel IX eller, om talan inte har väckts, hos en domstol eller behörig myndighet i någon av de fördragsslutande stater där talan får väckas enligt artikel IX. Fonden kan upprättas genom att beloppet deponeras eller att en bankgaranti eller annan säkerhet ställs, som godtas enligt lagen i den fördragsslutande stat där fonden upprättas och som anses tillräcklig enligt domstolen eller den behöriga myndigheten.

4. Nionde stycket ersätts med följande text:

9 a). Den beräkningsenhet som avses i första stycket i denna artikel är den särskilda dragningsrätten som den definieras av Internationella valutafonden. De belopp som avses i första stycket skall räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde den valutan har, uttryckt i särskilda dragningsrätter, den dag då fonden upprättas enligt tredje stycket. Värdet av den inhemska valutan, uttryckt i särskilda dragningsrätter, i en fördragsslutande stat som är medlem i Internationella valutafonden skall beräknas i enlighet med den värderingsmetod Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av den inhemska valutan, uttryckt i särskilda dragningsrätter, i en fördragsslutande stat som inte är medlem i Internationella valutafonden skall beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

9 b). En fördragsslutande stat som inte är medlem i Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att föreskrifterna i nionde stycket a) tillämpas får emellertid, när den ratificerar, godkänner eller ansluter sig till konventionen eller när som helst därefter förklara att den beräkningsenhet som avses i nionde stycket a) skall motsvara 15 guldfrancs. Den guldfrancs som avses i detta stycke motsvarar 65,5 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning från guldfrancs till inhemsk valuta skall göras enligt lagen i den berörda staten.

9 c). Den beräkning som anges i nionde stycket a) sista meningen och omräkningen enligt nionde stycket b) skall göras på ett sådant sätt att så långt som möjligt samma realvärde för beloppen enligt första stycket

in which action is brought under Article IX or, if no action is brought, with any Court or other competent authority in any one of the Contracting States in which an action can be brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

4. Paragraph 9 is replaced by the following text:

9(a). The "unit of account" referred to in paragraph 1 of this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

9(b). Nevertheless, a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9(c). The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as

uttrycks i den fördragsslutande statens inhemska valuta som skulle ha blivit fallet om de tre första meningarna i nionde stycket a) hade tillämpats. De fördragsslutande staterna skall hos depositarien anmäla vilket beräkningssätt de använder enligt nionde stycket a), eller resultatet av den omräkning enligt nionde stycket b) i förekommande fall, när de deponerar sitt instrument för ratifikation, godkännande eller anslutning till denna konvention samt närhelst förändring inträffar i någondera.

5. Tionde stycket ersätts med följande text:

10. Vid tillämpningen av denna artikel avses med fartygs dräktighet bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

6. Andra meningen i elfte stycket ersätts med följande text:

En sådan fond får upprättas även om ägaren enligt föreskrifterna i andra stycket inte har rätt att begränsa sitt ansvar, men upprättandet skall i sådant fall inte inverka på någon fordringsägares rättigheter mot ägaren.

#### Artikel 7

Artikel VII i 1969 års ansvarighetskonvention ändras enligt följande:

1. De två första meningarna i andra stycket ersätts med följande text.

Ett certifikat som bevis om att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet gäller i enlighet med denna konvention skall utfärdas för varje fartyg sedan den behöriga myndigheten i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt första stycket har uppfyllts. Vad gäller fartyg registrerade i en fördragsslutande stat skall certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. För fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon fördragsslutande stat.

2. Fjärde stycket ersätts med följande text:

4. Certifikatet skall föras ombord på fartyget och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragsslutande stat, till myndigheterna i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 9(a). Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

5. Paragraph 10 is replaced by the following text:

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

6. The second sentence of paragraph 11 is replaced by the following text:

Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

#### Article 7

Article VII of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

1. The first two sentences of paragraph 2 are replaced by the following text:

A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.

2. Paragraph 4 is replaced by the following text:

4. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a Contracting State, with the authorities of the State issuing or certifying the certificate.

3. Första meningen i sjunde stycket ersätts med följande text:

Certifikat som har utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av någon fördragsslutande stat i enlighet med andra stycket skall godtas av de övriga fördragsslutande staterna för syftet med denna konvention och skall av de övriga fördragsslutande staterna anses ha samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrks av dem själva, även om de avser fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat.

4. I andra meningen i sjunde stycket ersätts orden "med fartygets registreringsstat" med orden "med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet".

5. Andra meningen i åttonde stycket ersätts med följande text:

I sådant fall har svaranden rätt att åtnjuta de begränsningar i ansvaret som föreskrivs i artikel V första stycket, även om ägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar enligt artikel V andra stycket.

#### Artikel 8

Artikel IX i 1969 års ansvarighetskonvention ändras enligt följande:

Första stycket ersätts med följande text:

1. Har en olycka orsakat skada genom förorening inom en eller flera fördragsslutande staters territorium inklusive dessas territorialhav eller inom områden som avses i artikel II eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada genom förorening inom sådant territorium, inklusive territorialhavet eller området, får talan om ersättning föras endast vid domstolarna i den eller dessa fördragsslutande stater. Svaranden skall underlättas inom skälig tid om att sådan talan har väckts.

#### Artikel 9

Efter artikel XII i 1969 års ansvarighetskonvention införs två nya artiklar enligt följande:

#### Artikel XII bis

##### *Övergångsbestämmelser*

Följande övergångsbestämmelser skall gälla för stater som när en olycka inträffar är ansluten till såväl denna konvention som till 1969 års ansvarighetskonvention.

a) Har en olycka orsakat skada genom

3. The first sentence of paragraph 7 is replaced by the following text:

Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a Contracting State.

4. In the second sentence of paragraph 7 the words "with the State of a ship's registry" are replaced by the words "with the issuing or certifying State".

5. The second sentence of paragraph 8 is replaced by the following text:

In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limit his liability according to Article V, paragraph 2, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1.

#### Article 8

Article IX of the 1969 Liability Convention is amended as follows:

Paragraph 1 is replaced by the following text:

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea or an area referred to in Article II, of one or more Contracting States or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea or area, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

#### Article 9

After Article XII of the 1969 Liability Convention two new Articles are inserted as follows:

#### Article XII bis

##### *Transitional provisions*

The following transitional provisions shall apply in the case of a State which at the time of an incident is a Party both to this Convention and to the 1969 Liability Convention:

(a) where an incident has caused pollution



förorening på vilken denna konvention är tillämplig anses ansvaret enligt denna konvention ha fullgjorts om och i den mån ansvar inträder också enligt 1969 års ansvarighetskonvention.

b) Har en olycka orsakat skada genom förorening som avses i denna konvention och är staten ansluten såväl till denna konvention som till 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, skall kvarstående ansvar sedan punkt a) i denna artikel tillämpas uppkomma enligt denna konvention endast i den mån skadan genom förorening inte har ersatts enligt 1971 års konvention.

c) Vid tillämpning av artikel III fjärde stycket i denna konvention skall begreppet "denna konvention" avse denna konvention eller 1969 års ansvarighetskonvention, i tillämpliga fall.

d) Vid tillämpning av artikel V tredje stycket i denna konvention skall det totala beloppet i den fond som skall upprättas minskas med det belopp med vilket ansvaret anses ha fullgjorts i enlighet med punkt a) i denna artikel.

#### Artikel XII ter

Slutbestämmelserna i denna konvention är artiklarna 12—18 i 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års ansvarighetskonvention. Hänvisningar i denna konvention till fördragsslutande stater avser de stater som är bundna av detta protokoll.

#### Artikel 10

Formuläret för certifikat som är fogat till 1969 års ansvarighetskonvention ersätts med det formulär som är fogat till detta protokoll.

#### Artikel 11

1. 1969 års ansvarighetskonvention och detta protokoll skall läsas och förstås som ett enda instrument i förhållandet mellan dem som är anslutna till protokollet.

2. Artiklarna I—XII ter samt formuläret för certifikat i 1969 års ansvarighetskonvention som de har ändrats genom detta protokoll skall kallas 1992 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1992 års ansvarighetskonvention).

damage within the scope of this Convention, liability under this Convention shall be deemed to be discharged if, and to the extent that, it also arises under the 1969 Liability Convention;

(b) where an incident has caused pollution damage within the scope of this Convention, and the State is a Party both to this Convention and to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, liability remaining to be discharged after the application of subparagraph (a) of this Article shall arise under this Convention only to the extent that pollution damage remains uncompensated after application of the said 1971 Convention;

(c) in the application of Article III, paragraph 4, of this Convention the expression "this Convention" shall be interpreted as referring to this Convention or the 1969 Liability Convention, as appropriate;

(d) in the application of Article V, paragraph 3, of this Convention the total sum of the fund to be constituted shall be reduced by the amount by which liability has been deemed to be discharged in accordance with subparagraph (a) of this Article.

#### Article XIIter

The final clauses of this Convention shall be Articles 12 to 18 of the Protocol of 1992 to amend the 1969 Liability Convention. References in this Convention to Contracting States shall be taken to mean references to the Contracting States of that Protocol.

#### Article 10

The model of a certificate annexed to the 1969 Liability Convention is replaced by the model annexed to this Protocol.

#### Article 11

1. The 1969 Liability Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. Articles I to XIIter, including the model certificate, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be known as the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Liability Convention).

## SLUTBESTÄMMELSER

## Artikel 12

*Undertecknande, ratifikation, godkännande och anslutning*

1. Detta protokoll står öppet för undertecknande i London från och med den 15 januari 1993 till och med den 14 januari 1994 för alla stater.

2. Om inget annat följer av fjärde stycket kan alla stater ansluta sig till detta protokoll genom

a) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godkännande eller

b) anslutning.

3. Ratifikation, godkännande eller anslutning verkställs genom att ett formellt instrument för detta ändamål deponeras hos organisationens generalsekreterare.

4. En stat som är ansluten till 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (1971 års fondkonvention), får endast ratificera, godkänna eller ansluta sig till detta protokoll om den samtidigt ratificerar, godkänner eller ansluter sig till 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention eller om den säger upp 1971 års fondkonvention med verkan samtidigt som detta protokoll träder i kraft för den staten.

5. En stat som är ansluten till detta protokoll men inte till 1969 års ansvarighetskonvention är bunden av bestämmelserna i 1969 års ansvarighetskonvention sådan den har ändrats genom detta protokoll i förhållande till de stater som också är anslutna till protokollet, men är inte bunden av bestämmelserna i 1969 års ansvarighetskonvention i förhållande till de stater som är bundna av den konventionen.

6. Alla ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument som har deponerats efter det att någon ändring av 1969 års ansvarighetskonvention genom detta protokoll har trätt i kraft skall anses avse den ändrade konventionen, med de justeringar som föranleds av den ikraftträdde ändringen.

## Artikel 13

*Ikraftträdande*

1. Detta protokoll träder i kraft tolv måna-

## FINAL CLAUSES

## Article 12

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. This Protocol shall be open for signature at London from 15 January 1993 to 14 January 1994 by all States.

2. Subject to paragraph 4, any State may become a Party to this Protocol by:

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

(b) accession.

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

4. Any Contracting State to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, hereinafter referred to as the 1971 Fund Convention, may ratify, accept, approve or accede to this Protocol only if it ratifies, accepts, approves or accedes to the Protocol of 1992 to amend that Convention at the same time, unless it denounces the 1971 Fund Convention to take effect on the date when this Protocol enters into force for that State.

5. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the 1969 Liability Convention shall be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the 1969 Liability Convention in relation to States Parties thereto.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended as modified by such amendment.

## Article 13

*Entry into force*

1. This protocol shall enter into force twelve

der efter det att tio stater, av vilka fyra stater var och en har ett bruttotankertonnage om minst en miljon enheter, har deponerat sina ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos organisationens generalsekreterare.

2. En stat som är bunden av 1971 års fondkonvention får dock, när den deponerar sitt ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument för detta protokoll, förklara att instrumentet inte skall få verkan enligt denna artikel förrän den sexmånadersperiod som anges i artikel 31 i 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention har förflutit. En stat som inte är bunden av 1971 års fondkonvention men som deponerar ett ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument för 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention får också samtidigt avge en förklaring som avses i detta stycke.

3. En stat som har avgivit en förklaring enligt föregående stycke får när som helst återta den genom en underrättelse till organisationens generalsekreterare. Återtagandet får verkan den dagen den underrättelsen tas emot under förutsättning att staten den dagen anses ha deponerat sitt ratifikations-, godkännande- eller anslutningsinstrument för detta protokoll.

4. För en stat som ratificerar, godkänner eller ansluter sig till detta protokoll efter det att villkoren i första stycket har uppfyllts, träder protokollet i kraft tolv månader efter det att staten har deponerat sitt instrument.

#### Artikel 14

##### *Revision och ändring*

1. Organisationen får sammankalla en konferens för att revidera eller ändra 1992 års ansvarighetskonvention.

2. Organisationen skall sammankalla en konferens med de fördragsslutande staterna för revidering eller ändring av 1992 års ansvarighetskonvention om minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna begär det.

#### Artikel 15

##### *Ändring av begränsningsbelopp*

1. På begäran av minst en fjärdedel av de

months following the date on which ten States including four States each with not less than one million units of gross tanker tonnage have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization.

2. However, any Contracting State to the 1971 Fund Convention may, at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol, declare that such instrument shall be deemed not to be effective for the purposes of this Article until the end of the six-month period in Article 31 of the Protocol of 1992 to the 1971 Fund Convention. A State which is not a Contracting State to the 1971 Fund Convention but which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention may also make a declaration in accordance with this paragraph at the same time.

3. Any State which has made a declaration in accordance with the preceding paragraph may withdraw it at any time by means of notification addressed to the Secretary-General of the Organization. Any such withdrawal shall take effect on the date the notification is received, provided that such State shall be deemed to have deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Protocol on that date.

4. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force twelve months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### Article 14

##### *Revision and amendment*

1. A Conference for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States for the purpose of revising or amending the 1992 Liability Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

#### Article 15

##### *Amendments of limitation amounts*

1. Upon the request of at least one-quarter

fördragsslutande staterna skall ett förslag till ändring av ansvarsgränserna enligt artikel V första stycket i 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen samt alla fördragsslutande stater.

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

3. Alla stater som är bundna av 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.

4. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av tredje stycket, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna 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. Kommittén skall också ta hänsyn till förhållandet mellan de gränser som anges i artikel V första stycket i 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll och de gränser som anges i artikel 4 fjärde stycket i 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja.

6 a). Ändringar i ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän den 15 januari 1998 och inte heller förrän fem år förflutit från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft. Ändringar med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän detta protokoll har trätt i kraft.

b). Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som lagts fast i 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll, ökat med sex procent per år, inklusive den procentuella höjningen från föregående år, räknat från den 15 januari 1993.

of the Contracting States any proposal to amend the limits of liability laid down in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability 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 for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States 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 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. It shall also take into account the relationship between the limits in Article V, paragraph 1, of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol and those in Article 4, paragraph 4, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

6(a). No amendment of the limits of liability under this Article may be considered before 15 January 1998 nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article. No amendment under this Article shall be considered before this Protocol has entered into force.

(b). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol increased by 6 per cent per year calculated on a compound basis from 15 January 1993.

c). Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll.

7. En ändring som har antagits i enlighet med fjärde stycket skall av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen skall anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs av juridiska kommittén har underrättat organisationen om att de inte godtar ändringen. I sådant fall är ändringen förkastad och får ingen verkan.

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

9. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp detta protokoll i enlighet med artikel 16 första och andra styckena, senast sex månader innan ändringen träder i kraft. En sådan uppsägning får verkan när ändringen träder i kraft.

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

#### Artikel 16

##### *Uppsägning*

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

2. Uppsägning verkställs genom att ett instrument deponeras hos organisationens generalsekreterare.

3. En uppsägning får verkan tolv månader

(c). No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol multiplied by 3.

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-quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Legal Committee have communicated to the Organization 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 Article 16, paragraphs 1 and 2, 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 by the Legal Committee 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.

#### Article 16

##### *Denunciation*

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

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

3. A denunciation shall take effect twelve

efter deponeringen hos generalsekretären eller den längre tidrymd som har angetts i uppsägningsinstrumentet.

4. Mellan dem som är bundna av detta protokoll skall en uppsägning från någon av dem av 1969 års ansvarighetskonvention i enlighet med artikel XVI i den konventionen inte på något sätt förstås som en uppsägning av 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom detta protokoll.

5. En uppsägning av 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention från en stat som förblir bunden av 1971 års fondkonvention skall anses utgöra en uppsägning av detta protokoll. Uppsägningen får verkan den dag då uppsägningen av 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention får verkan enligt artikel 34 i det protokollet.

#### Artikel 17

##### *Depositarie*

1. Detta protokoll och de ändringar som godtagits i enlighet med artikel 15 skall deponeras hos organisationens generalsekretär.

2. Organisationens generalsekretär skall

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

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

ii) varje förklaring och underrättelse enligt artikel 13 och varje förklaring och anmälan enligt artikel V nionde stycket i 1992 års ansvarighetskonvention,

iii) dagen för ikraftträdandet av detta protokoll,

iv) ett förslag om ändringar av ansvarsgränserna som har gjorts i enlighet med artikel 15 första stycket,

v) en ändring som har antagits i enlighet med artikel 15 fjärde stycket,

vi) en ändring som anses godtagen med stöd av artikel 15 sjunde stycket samt den dag då ändringen i fråga träder i kraft i enlighet med åttonde och nionde styckena i den artikeln,

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

months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General of the Organization.

4. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the 1969 Liability Convention in accordance with Article XVI thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the 1969 Liability Convention as amended by this Protocol.

5. Denunciation of the Protocol of 1992 to amend the 1971 Fund Convention by a State which remains a Party to the 1971 Fund Convention shall be deemed to be a denunciation of this Protocol. Such denunciation shall take effect on the date on which denunciation of the Protocol of 1992 to the 1971 Fund Convention takes effect according to Article 34 of that Protocol.

#### Article 17

##### *Depositary*

1. This Protocol and any amendments accepted under Article 15 shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

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

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

(ii) each declaration and notification under Article 13 and each declaration and communication under Article V, paragraph 9, of the 1992 Liability Convention;

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

(iv) any proposal to amend limits of liability which has been made in accordance with Article 15, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 15, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 15, 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;

viii) en uppsägning som anses avgiven med stöd av artikel 16 femte stycket,

ix) en underrättelse som krävs enligt någon av artiklarna i detta protokoll och

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

3. Så snart som detta protokoll träder i kraft skall texten överlämnas av organisationens generalsekreterare till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och publicering i enlighet med artikel 102 i Förenta Nationernas Stadga.

#### Artikel 18

##### *Språk*

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka texter har samma giltighet.

Som skedde i London den 27 november 1992.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat detta protokoll.

*(Underskrifter)*

(viii) any denunciation deemed to have been made under Article 16, paragraph 5;

(ix) any communications called for by any Article of this Protocol;

(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 of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### Article 18

##### *Languages*

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

DONE AT LONDON, this twenty-seventh day of November one thousand nine hundred and ninety-two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

*(Signatures)*

## Bilaga

**Certifikat för försäkring eller annan ekonomisk säkerhet om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja**

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel VII i 1992 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

Fartygets namn	Bokstäver eller siffror som identifierar fartyget	Registreringsort	Ägarens namn och adress

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel VII i 1992 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

Säkerhetens art.....

Säkerhetens giltighetstid .....

Namn och adress för försäkringsgivaren (-givarna) och/eller den(de) person(er) som har ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn.....

Adress .....

Detta certifikat gäller till .....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i .....

(Statens fullständiga namn)

(Ort)

(Datum)

Den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens namnteckning och titel

## Förklarande anmärkningar:

1. Om så önskas kan, på den plats där statens namn anges, även tas in uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdas .
2. Om säkerhet ställts av mer än en person, skall det belopp som ställts av envar av dem anges.
3. Har flera slags säkerhet ställts, skall dessa anges.
4. Under rubriken "säkerhetens giltighetstid" skall även anges den dag från vilken säkerheten gäller.



Annex

**Certificate of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage**

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Name of ship	Distinctive number of letters	Port of registry	Name and address of owner

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

At ..... On .....  
(Place) (Date)

.....  
Signature and Title of issuing or  
certifying official

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.