



**DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT**

Se vedlagte adressatliste

Deres ref.

Vår ref.
13/7197 EP ANES/JOOR/mk

Dato
19.11.2013

**HØRING – FORSLAG TIL ENDRINGER I SJØLOVEN SOM FØLGE AV
ENDRINGER I 1996-ENDRINGSPROTOKOLLEN TIL KONVENSJON OM
BEGRENSNING AV ANSVARET FOR SJØRETTLIGE KRAV 1976**

1. INNLEDNING

Den 19. april 2012 vedtok FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) å oppjustere ansvarsgrensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) i 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav («1996-globalbegrensningskonvensjonen»). Vedtaket innebærer at ansvarsgrensene for krav som nevnt 1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b), heves med 51 %. Formålet med endringen er å styrke skadelidtes erstatningsrettslige vern. Endringene trer i kraft 8. juni 2015. Vedtaket i følger som vedlegg til dette høringsbrevet.

Norge er tilsluttet 1996-globalbegrensningskonvensjonen og har med enkelte forbehold gjennomført denne i sjøloven kapittel 9, se blant annet Ot.prp. nr. 90 (1998-99) og Ot.prp. nr. 79 (2004-2005). Vedtaket 19. april 2012 nødvendiggjør enkelte endringer i sjøloven kapittel 9, først og fremst i reglene om ansvarsgrenser for enkelte kategorier av person- og tingsskade. I høringsbrevet foreslår Justis- og beredskapsdepartementet å øke ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og nr. 3 med 51 % for å bringe bestemmelsene i overensstemmelse med Norges folkerettslige forpliktelser etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen.

Vi ber adressatene forelegge høringsbrevet med vedlegg for berørte underliggende etater og organ som ikke er oppført på adressatlisten. Høringsbrevet er tilgjengelig på www.regjeringen.no.

Høringsfristen er **19. februar 2014**. Høringsuttalelser sendes fortrinnsvis til lovavdelingen@jd.dep.no, eventuelt til Justis- og beredskapsdepartementet, Lovavdelingen, Postboks 8005 dep, 0030 Oslo.

2. GJELDENDE RETT

1996-globalbegrensningskonvensjonen er gjennomført i sjøloven kapittel 9. Norge har imidlertid benyttet seg av adgangen etter konvensjonens artikkel 18 nr. 1 til å ta forbehold om å unnta krav knyttet til oppryddingstiltak etter sjøulykker, jf. konvensjonen artikkel 2 bokstav (d) og (e). I stedet har Norge fastsatt særskilte, høyere nasjonale ansvarsgrenser for slike krav som forbeholdet dekker, jf. sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Vedtaket nødvendiggjør derfor ikke endringer i sjøloven § 175 a, og departementet foreslår heller ikke å endre ansvarsgrensene i denne bestemmelsen på det nåværende tidspunktet.

Sjøloven § 175 gjennomfører de konvensjonsbundne reglene om ansvarsgrensning for følgende tre skadekategorier: krav i anledning av personskade på skipets egne passasjerer, krav i anledning av andre personskader og «andre krav». Det oppstilles særskilte ansvarsgrenser innenfor hver kategori. Ansvarsgrensene beregnes i Special Drawing Rights («SDR»). (1 SDR tilsvarer for tiden ca 9 NOK.)

Ansvarsgrensen for krav i anledning skade på skipets egne passasjerer følger av sjøloven § 175 nr. 1 som gjennomfører 1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 7 i norsk rett. Vedtaket 19. april 2012 omfatter ikke konvensjonens artikkel 7, og berører derfor ikke sjøloven § 175 nr. 1. Departementet nevner at det som ledd i gjennomføringen av 2002 Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og reisegods til sjøs, samt Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 (Atenforordningen), er vedtatt å oppjustere ansvarsgrensen i sjøloven § 175 nr. 1 til 250 000 SDR, jf. endringslov 7. juni 2013 nr. 30. Endringen er ennå ikke trådt i kraft.

Sjøloven § 175 nr. 2 og 3 fastsetter ansvarsgrenser for krav som følge av andre skader enn skade på skipets egne passasjerer. Bestemmelsene gjennomfører ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) i norsk rett. Ansvarsgrensene beregnes etter tonnasjeprinsippet, det vil si at ansvarsgrensen fastsettes til et visst beløp per tonn av skipets tonnasje. For andre krav i tilknytning til personskade og for «andre krav» er minimumsgrensen for de minste skipene henholdsvis 2.000.000 SDR og 1.000.000 SDR, likevel slik at for skip over 2.000 tonn øker grensen med antall tonn. Det er ansvarsgrensen i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 som berøres av IMOs vedtak.

3. NÆRMERE OM IMOS VEDTAK 19. APRIL 2012

Vedtaket 19. april 2012 inneholder en oversikt over endringene i ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensningskonvensjonen for de kravskategorier vedtaket omhandler. Fra vedtaket hitsettes:

«New limits:

Under the amendments to the 1996 Protocol, the limits are raised as follows:

The limit of liability for claims for **loss of life or personal injury** on ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 3.02 million SDR (up from 2 million SDR). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 1,208 SDR (up from 800 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 906 SDR (up from 600 SDR)
- For each ton in excess of 70,000, 604 SDR (up from 400 SDR).

The limit of liability for **property claims** for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1.51 million SDR (up from 1 million SDR). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 SDR (up from 400 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 SDR (up from 300 SDR)
- For each ton in excess of 70,000 tons, 302 SDR (up from 200 SDR).”

4. FORSLAG TIL ENDRINGER SJØLOVEN

For å gjennomføre endringene i 1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) i norsk rett, foreslår departementet å øke ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 tilsvarende.

5. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Forslaget gir skadelidte bedre dekningsmuligheter. For rederinæringen kan det ikke utelukkes at økte ansvarsgrenser vil kunne gi økte forsikringskostnader. Ansvarsgrensens størrelse er imidlertid kun én av flere faktorer som påvirker forsikringspremien. Det er derfor vanskelig å anslå om og med hvor mye forsikringskostnadene vil kunne øke. For det offentlige kan det ikke ses at forslaget medfører økonomiske og administrative konsekvenser av betydning.

6. FORSLAG TIL ENDRINGER I SJØLOVEN

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten gjøres følgende endringer:

I

§ 175 nr. 2 og 3 skal lyde:

2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 3.020.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 2.001 til 30.000 tonn, med 1.208 SDR,
for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 906 SDR, og
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 604 SDR.


3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr 2,
er 1.510.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2.000 tonn forhøyes
ansvarsgrensen slik:

for hvert tonn fra 2.001 til 30.000 tonn, med 604 SDR,
for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 453 SDR,
for hvert tonn over 70.000 tonn, med 302 SDR.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Med hilsen


Anne-Karin Nesdam e.f.
lovrådgiver


Jo Ørjasæter
førstekonsulent

Høringsinstanser

Departementene

Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap

Finanstilsynet

Forbrukerombudet

Forbrukerrådet

Kystverket

Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld

Cefor

De sjøkyndiges forbund

Den Norske Advokatforening

Finans Norge

Fiskebåtredernes Forbund

Fraktestøtøyenes Rederiforening

Gard Services AS, Arendal

Greenpeace Norge

Hovedorganisasjonen Virke

Hurtigbåtredernes forbund

Intertanko

Landsorganisasjonen i Norge

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

Miljøstiftelsen Bellona

Møretrygd

Nasjonalt støttegruppenettverk

Nordisk institutt for sjørett

Nordisk Skipsrederforening

Norges Fiskarlag

Norges Miljøvernforbund

Norges Naturvernforbund

Norges Rederiforbund

Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund

Norske Maritime Leverandører

Næringslivets Hovedorganisasjon

NHO Sjøfart

Rederienes Landsforening

Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Home » About IMO » Conventions » List of Conventions » Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)

Adoption: 19 November 1976; Entry into force: 1 December 1986; Protocol of 1996: Adoption: 2 May 1996; Entry into force: 13 May 2004

The Convention replaced the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, which was signed in Brussels in 1957, and came into force in 1968.

Under the 1976 Convention, the limit of liability for claims covered is raised considerably, in some cases up to 250-300 per cent. Limits are specified for two types of claims - claims for loss of life or personal injury, and property claims (such as damage to other ships, property or harbour works).

The limits under the 1976 Convention were set at 333,000 SDR for personal claims for ships not exceeding 500 tons plus an additional amount based on tonnage. For other claims, the limit of liability was fixed under the 1976 Convention at 167,000 SDR plus additional amounts based on tonnage on ships exceeding 500 tons.

The Convention provides for a virtually unbreakable system of limiting liability. Shipowners and salvors may limit their liability, except if "it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such a loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result".

Protocol of 1996

Adoption: 2 May 1996

Entry into force: 13 May 2004

Under the Protocol the amount of compensation payable in the event of an incident being substantially increased and also introduces a "tacit acceptance" procedure for updating these amounts.

The limit of liability for claims for **loss of life or personal injury** on ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 2 million SDR.

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 800 SDR
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 600 SDR
- For each ton in excess of 70,000, 400 SDR (US\$634).

The limit of liability for **property claims** for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1 million SDR.

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 400 SDR
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 300 SDR
- For each ton in excess of 70,000, 200 SDR

Amendments to 1996 Protocol

Adoption: 19 April 2012

Entry into force: 8 June 2015

The new limits are expected to enter into force 36 months from the date of notification of the adoption, so in 2015, under the tacit acceptance procedure.

New limits:

Under the amendments to the 1996 Protocol, the limits are raised as follows:

The limit of liability for claims for **loss of life or personal injury** on ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 3.02 million SDR (up from 2 million SDR).

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 1,208 SDR (up from 800 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 906 SDR (up from 600 SDR)
- For each ton in excess of 70,000, 604 SDR (up from 400 SDR).

The limit of liability for **property claims** for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1.51 million SDR (up from 1 million SDR).

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 SDR (up from 400 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 SDR (up from 300 SDR)
- For each ton in excess of 70,000 tons, 302 SDR (up from 200 SDR).

Special Drawing Rights

The daily conversion rates for Special Drawing Rights (SDRs) can be found on the International Monetary Fund IMF website: <http://www.imf.org/>

Special Drawing Rights

The daily conversion rates for Special Drawing Rights (SDRs) can be found on the International Monetary Fund IMF website: <http://www.imf.org/>

© Copyright 2013 International Maritime Organization (IMO) Privacy Policy

Disclaimer: IMO has endeavoured to make the information on this website as accurate as possible but cannot take responsibility for any errors.