



Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2012/13:81. I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen) och Internationella sjöfartsorganisationens beslut att ändra begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Det lämnas också förslag till nödvändiga lagändringar i främst sjölagen (1994:1009).

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner bunkerkonventionen och Internationella sjöfartsorganisationens beslut samt antar regeringens lagförslag.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Utskottets överväganden	5
Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	6
Propositionen	6
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	7

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Riksdagen

a) godkänner

1. 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja,
2. Internationella sjöfartsorganisationens resolution LEG.5(99) av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar,

b) antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
 2. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
 3. lag om ändring i miljöbalken,
 4. lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken.
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:81 punkterna 1–6.

Stockholm den 2 maj 2013

På civilutskottets vägnar

Veronica Palm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Veronica Palm (S), Nina Lundström (FP), Oskar Öholm (M), Eva Bengtson Skogsberg (M), Carina Ohlsson (S), Marta Obminska (M), Hillevi Larsson (S), Margareta Cederfelt (M), Jonas Gunnarsson (S), Katarina Köhler (S), Ola Johansson (C), Yilmaz Kerimo (S), Jessika Vilhelmsson (M), Jan Lindholm (MP), Roland Utbult (KD), Markus Wiechel (SD) och Marianne Berg (V).

Redogörelse för ärendet

2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen) reglerar ansvar för föroreningsskador som har uppkommit genom utsläpp av olja som används för ett fartygs drift (bunkerolja). Konventionen antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) 2001 och trädde i kraft den 21 november 2008.

Sverige har undertecknat bunkerkonventionen med förbehåll för ratifikation. Rådet för rättsliga och inrikes frågor beslutade den 19 september 2002 (2002/762/EG) att bemyndiga medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ansluta sig till konventionen.

Hösten 2011 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda bunkerkonventionen samt föreslå de författningsändringar som behövs eller som annars bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Uppdraget redovisades i promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14). Promemorian har remissbehandlats (Ju2012/3690/L3). I propositionen behandlas den del av promemorian som avser Sveriges tillträde till bunkerkonventionen.

Bestämmelser om begränsning av bl.a. redares, fartygsägares och bärgares skadeståndsansvar finns i 9 kap. sjölagen (1994:1009). Bestämmelserna gör det möjligt för redare m.fl. att begränsa sitt sammanlagda ansvar för skador som har uppkommit på grund av en händelse. De bygger på 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (1996 års ändringsprotokoll).

Sverige har tillträtt 1996 års ändringsprotokoll. I april 2012 antog IMO ändringar av 1996 års ändringsprotokoll, som innebär att vissa av ansvarsgränserna höjs (IMO:s resolution LEG.5[99] av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar). Ändringarna träder i kraft om inte ett visst antal konventionsstater förklarar sig inte godta dem.

Inom Justitiedepartementet har promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar (Ju2012/7320/L3) utarbetats. Promemorian har remissbehandlats.

Regeringen har, utom när det gäller den föreslagna lagändringen om höjda ansvarsgränser, begärt in Lagrådets yttrande över lagförslagen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och lagförslagen i bilaga 2.

Ingen motion har väckts med anledning av propositionen.

Utskottets överväganden

Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner bunkerkonventionen och Internationella sjöfartsorganisationens beslut samt antar regeringens lagförslag.

Propositionen

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). Bunkerolja är olja som används för ett fartygs drift. Det lämnas också förslag till de lagändringar som behövs till följd av tillträdet till konventionen. Förslagen kompletterar de nuvarande konventionsbaserade reglerna i sjölagen (1994:1009) om ansvar för oljeskador orsakade av utsläpp från tankfartyg, och de ersätter den nuvarande helt nationella reglering i sjölagen som tillämpas vid utsläpp av bunkerolja från andra fartyg än tankfartyg. Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara ansvarig för en skada som orsakas av förorening genom bunkerolja. Ansvaret ska vara strikt, dvs. utan krav på vållande. En redare, en person som hyr fartyget utan besättning eller en annan person som i redarens ställe har hand om fartygets drift ska ha samma ansvar som ägaren. När det är fråga om fartyg av viss minsta storlek ska ägaren vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring, eller en annan betryggande säkerhet, för att täcka sitt ansvar.

I propositionen föreslås också att riksdagen ska godkänna Internationella sjöfartsorganisationens beslut att ändra begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Det lämnas också i den delen förslag till nödvändiga ändringar i sjölagen. Förslagen innebär att ansvarsgränserna för redares och vissa andra personers skadeståndsansvar höjs.

Lagändringarna är avsedda att träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag har inte mött invändningar i någon motion. Utskottet anser att riksdagen av de skäl som anförs i propositionen bör godkänna bunkerkonventionen och Internationella sjöfartsorganisationens beslut samt anta regeringens lagförslag.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2012/13:81 Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss:

1. Riksdagen godkänner 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.
2. Riksdagen godkänner Internationella sjöfartsorganisationens resolution LEG.5(99) av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i miljöbalken.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 7 kap. 1 §, 9 kap. 5 §, 10 kap. 2, 12 och 19 §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § samt 21 kap. 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 10 a kap., tre nya paragrafer, 7 kap. 2 a §, 10 kap. 2 a och 13 a §§, samt närmast före 10 kap. 13 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §¹

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har *han* rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av en redares ansvar finns i 9, 10 och 13–15 kap.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har *redaren* rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av en redares ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap.

2 a §

Redarens skyldighet enligt 2 § att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet gäller inte sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens motsvarande skyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §.

¹ Senaste lydelse 1995:1081.

9 kap.

5 §²

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

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

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 3,02 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den utsträckning de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

² Senaste lydelse 2012:353.

6. Vad som avses med fartygets dräktighet anges i 7 kap. 2 § fjärde stycket. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

10 kap.

2 §³

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last skall bestämmelserna tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall skall bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens *territorialvatten* som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens *territorialvatten* mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte

Detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last ska kapitlet tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall ska kapitlet dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens *territorialhav* som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens *territorialhav* mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte

³ Senaste lydelse 1995:1081.

omfattas av *bestämmelserna i första stycket* gäller *bestämmelserna i 19 §*.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada *skall* betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

omfattas av första stycket gäller 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada *ska* betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

2 a §

I 10 a kap. finns särskilda bestämmelser om ansvar för vissa bunkeroljeskador.

12 §⁴

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *skall ta och vidmakthålla* försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket *skall* godkännas av *regeringen* eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *skall* den myndighet som regeringen be-

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *ska ha en* försäkring eller ställa *en* annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket *ska* godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda

⁴ Senaste lydelse 1995:1081.

stämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att *dess* ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget.

ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att *statens* ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. *Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.*

Avgift vid certifiering

13 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

19 §⁵

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av *bestämmelserna i 2 § första stycket* orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas *bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och*

Detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 §

⁵ Senaste lydelse 2012:353.

3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall *bestämmelserna i 9 kap.*

första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a kap.

10 a kap. Om ansvar för vissa bunkeroljeskador

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

bunkerolja: varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift samt rester av sådan olja,

bunkeroljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom bunkerolja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en bunkeroljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en bunkeroljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i

fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare, och

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämsställas varje annan flytande anordning som används till sjöss.

2 §

Vid tillämpningen av 7–9 §§, 14 § andra stycket och 15 § ska med fartygets ägare jämsställas en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning och en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

Tillämpningsområde

3 §

Detta kapitel tillämpas på bunkeroljeskador som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa bunkeroljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Det sagda gäller inte om annat anges i 5 eller 6 §.

Vad som sägs i första stycket om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den

staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

4 §

Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

5 §

Detta kapitel gäller inte örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat en bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 och 2 §§, 4 § första stycket och 7–9 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

6 §

Detta kapitel gäller inte sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket.

Skadestånd

Ansvaret för en bunkeroljeskada

7 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om

ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.

Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

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

8 §

Ett anspråk på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Ett anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygets ägare, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en befraktare som inte jämfställs med fartygets ägare enligt 2 §,

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

e) den som utför bärgning med ägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Det som har betalats i ersättning för en bunkeroljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den som anspråket riktas mot har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ansvarsbegränsning

9 §

I fråga om rätten för fartygets ägare att begränsa sitt ansvar gäller 9 kap.

Preskription

10 §

Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns i 19 kap. 1 §.

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

11 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet som är högre än 1 000, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som

avses i första stycket ska godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

12 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som är högre än 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det an-

svarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Avgift vid certifiering

13 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

Krav mot försäkringsgivaren

14 §

En försäkring som avses i 11 eller 12 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligt. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än fartygets ägare åberopa omständigheter som hade kunnat åberopas mot ägaren.

15 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

16 §

Det som sägs i 14 och 15 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 11 eller 12 §.

Åsidosättande av försäkrings-
skyldighet m.m.

17 §

Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkrings-skyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.

Behörig domstol m.m.

18 §

Bestämmelser om behörig domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns i 21 kap. 5 och 6 §§.

19 kap.

1 §⁶

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; *fordran* upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på *honom* enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid beford-

1. *en* fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. *en* fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; *fordringen* upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. *en* fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. *en* fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på *denne* enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. *en* fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid beford-

⁶ Senaste lydelse 1995:1314.

ran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. fordran på ersättning på grund av att resgoods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som *skall* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt *bestämmelserna i 10 kap.:* inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock *att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.*

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redarens ansvar eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit

ran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. *en* fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. *en* fordran på ersättning på grund av att resgoods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. *en* fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som *ska* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. *en* fordran på ersättning för en oljeskada *eller bunkeroljeskada* enligt 10 *eller 10 a* kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock *senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.*

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har

under behandling av dispaschör, kommit under behandling av anses talan om fordringen väckt. dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

20 kap.

14 §⁷

En fartygsägare, som uppsåtlig-
en eller av oaktsamhet åsidosätter
vad som sägs i 10 kap. om *försäk-
ringsplikt* eller skyldighet att ställa
säkerhet, döms till böter eller
fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en
redare som låter använda ett fartyg
för sjöfart, trots att *han* insett eller
bort inse att i 10 kap. *föreskriven*
försäkringsplikt eller *skyldighet* att
ställa säkerhet inte har fullgjorts.
Detsamma gäller den som handhar
fartygets drift i redarens ställe
samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som
avses i 10 kap. 12 eller 13 § om-
bord på ett fartyg, när det används
för sjöfart, döms befälhavaren till

En fartygsägare som uppsåtlig-
en eller av oaktsamhet åsidosätter vad
som sägs i 10 *eller 10 a* kap. om
försäkringsskyldighet eller skyl-
dighet att ställa säkerhet, döms till
böter eller fängelse i högst sex
månader.

Till samma straff döms en
redare som låter använda ett fartyg
för sjöfart, trots att *redaren* insett
eller *borde ha insett* att *försäk-
ringsskyldigheten* eller *skyldig-
heten* att ställa säkerhet *enligt 10*
eller 10 a kap. inte har fullgjorts.
Detsamma gäller den som handhar
fartygets drift i redarens ställe
samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i
10 kap. 12 eller 13 § *eller i*
*10 a kap. 11 eller 12 § inte med-
förs* ombord på ett fartyg, när det

⁷ Senaste lydelse 2012:353.

böter.

används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap.

5 §⁸

Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. får väckas i Sverige endast om *oljeskadan* har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en *oljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Är en svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, *skall* regeringen bestämma att en av dessa domstolar *skall* handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats *här i landet* enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. *Denna prövning* görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. *eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap.* får väckas i Sverige endast om *skadan* har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en *skada* i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada *eller bunkeroljeskada* som orsakats av samma olycka väckas här.

Om en talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka *har* väckts vid flera domstolar, *ska* regeringen bestämma att en av dessa domstolar *ska* handlägga samtliga mål.

Om en begränsningsfond har upprättats *i Sverige* enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. *Prövningen* görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

6 §⁹

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention och *var* domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada *eller bunkeroljeskada* har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen* och *om* dom-

⁸ Senaste lydelse 1995:1081.

⁹ Senaste lydelse 1995:1081.

följande. Domen *skall*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan *skall* fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,
2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna *skall* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset *skall* vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. *Är* en handling i ärendet skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, *skall* handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *skall* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftätagande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut

stolarna i den staten *var* behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *ska*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte *någon* skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan *ska* fogas

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen* samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna *ska* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset *ska* vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. *Om* en handling i ärendet *är* skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, *ska* handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *ska* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Om en ansökan *bifalls*, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftätagande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens

överklagats.

beslut överklagats.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §¹

Har beträffande ett visst fartyg inte fullgjorts vad som föreskrivs om försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet i 10 kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen utser meddela

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,

2. i fråga om ett svenskt fartyg förbud mot fartygets vidare resa.

Om försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10 eller 10 a kap. sjölagen (1994:1009) inte har fullgjorts beträffande ett visst fartyg, får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,

2. förbud mot fartygets vidare resa, om det är fråga om ett svenskt fartyg.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2008:1364.

3 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 kap. sjölagen (1994:1009),

1. omfattas av 10 *eller 10 a* kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,

3. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

4. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2007:660.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § miljöbalken i stället för dess lydelse enligt lagen (2010:968) om ändring i nämnda balk ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2010:968

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som *Detta kapitel gäller inte miljöskador som*

1. omfattas av 10 kap. sjölagen (1994:1009), 1. omfattas av 10 *eller 10 a* kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,

3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.