

Avlägsnande av vrak



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst.
Beställningsadress: Fritzes kundtjänst, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Webbplats: fritzes.se

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför.

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02)

En kort handledning för dem som ska svara på remiss. Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remiss

Omslag: Regeringskansliets standard.

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2015.

ISBN 978-91-38-24264-3

ISSN 0284-6012

Till Justitiedepartementet

Den 18 november 2013 fick jag i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen, om Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak, och föreslå behövlig och lämplig lagstiftning på området. Jag får härmed överlämna promemorian Avlägsnande av vrak.

Stockholm i november 2014.

Bertil Bengtsson

Sammanfattning

Departementspromemorian har föranletts av ett uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (i fortsättningen kallad vrakkonventionen), och i så fall föreslå den lagstiftning som behövs för införlivande av konventionen med svensk rätt. Konventionen innebär en skyldighet för svenska myndigheter att verka för avlägsnande av vrak som orsakats av en sjöolycka och medför en risk för sjösäkerhet eller miljö. Ägaren av fartyg som blivit vrak (eller fartyg som vrakföremål kommer ifrån), ska i första hand vara skyldig att ombesörja avlägsnandet och ha ett närmast strikt ansvar för kostnader som avlägsnandet medför. Detta ansvar ska täckas av en obligatorisk ansvarsförsäkring eller annan betryggande säkerhet. Att försäkringsplikten fullgjorts ska styrkas genom ett certifikat som ska finnas ombord på fartyget. Den ersättningsberättigade ska kunna rikta direkta krav mot försäkringsgivaren, väsentligen oberoende av de försäkringsvillkor som gäller. Konventionen reglerar i första hand rättsläget beträffande vrak i konventionsstaternas ekonomiska zon men tillåter att tillämpningen utvidgas till att gälla statens territorialvatten. Konventionen träder i kraft den 14 april 2015.

Nuvarande rättsläge är långtifrån klart vare sig det gäller myndigheternas rätt att ingripa mot vrak eller i fråga om fartygsägarens ansvar för uppkomna kostnader. En lagstiftning enligt konventionen skulle innebära tydligare regler på området och minska de risker för sjöfart och miljö som vraken utgör. Sjölagen föreskriver redan en försäkringsplikt bl.a. för fartygsägare, och ett tillträde till konventionen kan knappast antas i och för sig innebära någon premiehöjning av betydelse för fartygsägarens Protection & Indemnity-försäkring, i vart fall inte om kostnadsansvaret som nu begränsas enligt sjölagens regler om s.k. globalbegränsning. Bl.a. Danmark

har redan tillträtt konventionen, och i Norge och Finland synes man inställd på detta. Åtskilliga sjöfartsländer, bl.a. England och Tyskland, har gjort detsamma. Sverige har jämte andra medlemsstater i EU i ett uttalande den 19 november 2008 förbundet sig att senast den 1 januari 2013 samtycka att vara bundet av konventionen.

Enligt promemorian finns det alltså starka skäl att tillträda konventionen, varvid reglerna också ska gälla i svenskt territorialvatten – i sjöar, vattendrag och kanaler dock bara i allmän farled och allmän hamn. Det innebär att den berörda fartygsägaren ska ha en skyldighet att avlägsna vraket och, om det inte sker, i varje fall svara för kostnaderna för avlägsnandet. I enlighet med konventionen ska ansvaret vara i stort sett strikt. Dessutom föreskriver förslaget en förpliktelse för svensk myndighet – Sjöfartsverket – att låta avlägsna vrak, om inte fartygsägaren följer anmodan att göra detta. Detta ska dock gälla bara vrak inom Sverige och dess ekonomiska zon. Beträffande svenska fartyg gäller däremot förpliktelse för bl.a. fartygsägare även i sådana områden inom andra stater där konventionen är tillämplig. – Ägaren av fartyg med en dräktighet av minst 300 ska vara förpliktad att försäkra sitt ansvar enligt lagstiftningen, med rätt för den ersättningsberättigade att kräva ansvarsförsäkringen direkt.

Den föreslagna lagstiftningen reglerar inte vad som ska ske med vraket efter det att det avlägsnats så att det inte längre innebär någon risk för sjöfarten eller miljön. Här förutsätts att annan lagstiftning blir tillämplig beträffande rätten till vraket och eventuellt behövliga åtgärder mot miljörisker som vraket kan innebära på sikt.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Författningsförslag	7
1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	7
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	27
2 Utredningsuppdraget	29
3 Bakgrund	31
3.1 Gällande lagstiftning m.m.	31
3.2 Vissa utredningar m.m. på rättsområdet	36
3.3 Nuvarande försäkringsförhållanden	40
3.4 Vrakkonventionen	41
3.5 Vrakkonventionens behandling i andra nordiska länder	51
4 Bör vrakkonventionen tillträdas?	53
4.1 Allmänna synpunkter	53
4.2 Reglernas tillämpningsområde	56
4.3 Undantag från lagen.....	60
5 Särskilda frågor rörande konventionens genomförande ...	63
5.1 Åtgärder för avlägsnande av vrak och fartygsägarens ansvar	63

5.2	Försäkringsplikt m.m.	68
5.3	Vissa definitioner	70
6	Slutsatser	71
7	Ekonomiska och andra konsekvenser	75
8	Författningskommentar	79
8.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	79
8.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	99
Bilaga 1	Uppdrag om Sveriges tillträde till 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak	101
Bilaga 2	Internationella Nairobikonventionen om avlägsnande av vrak	105

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 7 kap. 1 och 2 a §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § och 21 kap. 5 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas ett nytt kapitel, 11 a kap., 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 redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

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

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av redares ansvar finns i 9–10 a, 11 a och 13–15 kap.

¹ Senaste lydelse 2013:328.

Lydelse enligt prop. 2014/15:95 *Föreslagen lydelse*

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 §. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

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 § *eller enligt 11 a kap. 12 eller 13 §*. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

*11 a kap. Om ansvar för
avlägsnande av vrak*

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

fartyg: *fartyg eller annan anordning som används till sjöss, dock inte flytande plattformar som är placerade och används för utforskning, exploatering eller produktion av mineralresurser på eller under havsbotten;*

sjöolycka: *fartygskollision, strandning eller annan händelse som inträffar vid sjöfart eller ombord på ett fartyg eller utanför fartyget och som orsakar skada eller framkallar ett omedelbart förestående hot om en skada på ett fartyg eller dess last;*

vrak:

a) fartyg som till följd av en sjöolycka sjunkit eller strandat, eller del av ett sådant fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på fartyget,

b) föremål som till följd av en sjöolycka har kommit bort från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss, eller

c) fartyg som håller på att eller rimligen kan förväntas sjunka

eller stranda till följd av en sjöolycka, om effektiva räddningsåtgärder inte redan pågår;

fartygsägare: den som vid tiden för sjöolyckan 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,

fartygets brukare: fartygsägaren eller annan som från fartygsägaren har övertagit ansvaret för fartygets drift och alla därmed följande förpliktelser, såsom fartygets redare eller den som hyr fartyget utan besättning ("bare-boat befraktare");

risk: varje tillstånd eller förhållande som utgör fara eller hinder för sjöfart eller rimligen kan väntas medföra betydande skada på havsmiljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater;

berörda intressen: intressen vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom fiske eller annan verksamhet som utgör ett väsentligt levebröd för befolkningen, turistattraktioner och andra ekonomiska intressen inom kustområdet, befolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av försörjningsresurser och djurliv, och

infrastruktur utanför kusten och under vattnet;

avlägsnande: varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den risk som ett vrak medför;

konventionsstat: stat som tillträtt den internationella Nairobi-konventionen om avlägsnande av vrak;

konventionsområde: en konventionsstats ekonomiska zon eller sjöterritorium där den internationella Nairobi-konventionen om avlägsnande av vrak är tillämplig;

berörd stat: den stat i vars konventionsområde vraket finns;

fartygets registreringsstat: den stat där ett fartyg registrerats eller, om registrering inte har skett, den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra.

Tillämpningsområde

2 §

Detta kapitel tillämpas i Sverige och i dess ekonomiska zon. I insjöar, vattendrag och kanaler tillämpas bestämmelserna dock endast i allmän farled och allmän hamn. I fråga om svenska fartyg tillämpas bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, brukare och befälhavare även i andra staters konventionsområden.

Kapitlet tillämpas inte på

örlogsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för sjöolyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Kapitlet gäller även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. Det tillämpas dock inte på åtgärder vidtagna enligt den internationella konventionen av 1969 om ingripande på det öppna havet i händelse av oljeföroreningsolyckor, med senare ändringar, eller enligt protokollet av 1973 angående ingripande på det öppna havet i händelse av föroreningar genom andra ämnen än olja.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel om fartygsägarens ansvar för de kostnader som anges i 11 § tillämpas inte om och i den utsträckning sådant ansvar skulle stå i strid med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag eller med lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

I den utsträckning åtgärder som anges i 7 § utgör bärgning enligt 16 kap., ska reglerna i det kapitlet tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för motsvarande regler i detta kapitel.

Avlägsnande av vrak m.m.

Rapporter, upplysningar och utmärkning av vrak

4 §

Om ett fartyg har varit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak ska fartygets befälhavare eller dess brukare utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket eller, om vraket finns i annan stats konventionsområde, till behörig myndighet i den staten. Sjöfartsverket ska vid kännedom om sjöolyckan utan dröjsmål på lämpligt sätt upplysa sjöfarande om vrakets art och läge. Om det finns anledning att anta att vraket innebär en risk ska Sjöfartsverket underrätta fartygets ägare om detta och anmoda denne att vidta alla möjliga åtgärder för att fastställa vrakets exakta läge. Bedömer Sjöfartsverket vraket som en risk enligt 5 §, ska alla rimliga åtgärder vidtas för att märka ut vraket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporter, upplysningar och utmärkning enligt första stycket.

Riskbedömning

5 §

Vid prövningen om ett vrak innebär en risk bör beaktas

vrakets art, beskaffenhet och läge, arten och mängden av vrakets last, förhållandena på platsen och övriga omständigheter som kan göra det nödvändigt att avlägsna vraket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om prövningen enligt första stycket.

Åtgärder för avlägsnande av vrak

6 §

Om vraket bedöms som en risk, ska Sjöfartsverket omedelbart meddela detta till det förolyckade fartygets ägare och, om fartyget är utländskt, behörig myndighet i dess registreringsstat. Sjöfartsverket ska bestämma en rimlig frist inom vilket vraket ska avlägsnas och skriftligen upplysa fartygsägaren om detta.

Fartygsägaren ska förse den svenska eller utländska myndigheten med bevis om sådan försäkring eller annan säkerhet som omtalas i 12 och 13 §§.

7 §

Fartygsägaren är skyldig att själv eller genom annan avlägsna vraket, om Sjöfartsverket har bedömt det som en risk enligt 5 §. Finns vraket i en annan stats konventionsområde, gäller det samma om vraket har bedömts som en risk av behörig myndighet

i den staten.

Sjöfartsverket får uppställa villkor för avlägsnandet och ingripa i förfarandet i den utsträckning det behövs för att säkerställa att avlägsnandet sker med vederbörlig hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för vattenmiljön.

Om vraket bärgas av annan än fartygsägaren, tillämpas lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. Sjöfartsverket får uppställa villkor för bärgningen och ingripa i förfarandet enligt vad som sägs i andra stycket.

8 §

Låter fartygsägaren inte avlägsna vraket enligt 7 § inom den frist som Sjöfartsverket bestämt, eller kan fartygsägaren inte anträffas, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket på fartygsägarens bekostnad, om vraket finns i Sverige eller i dess ekonomiska zon. Om omedelbara åtgärder behövs, får avlägsnandet genast ske efter underrättelse till fartygsägaren och vederbörande myndighet i annan registreringsstat.

9 §

Åtgärder som från statens sida vidtas för avlägsnande av vrak ska stå i proportion till den risk som vraket medför. De får inte gå utanför vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna vraket eller i onödan inkräkta på

rättigheter och intressen för andra stater eller för någon fysisk eller juridisk person. Åtgärderna ska upphöra så snart vraket avlägsnats.

Avlägsnande ska ske på ett sätt som inte innebär några risker för sjösäkerheten eller skyddet för vattenmiljön.

10 §

Rörande tillträde till mark för åtgärder enligt 7 § första stycket eller 8 § tillämpas 28 kap. 1 § och 31 kap. 10 § miljöbalken, i den utsträckning åtgärderna är nödvändiga för att avlägsna vraket.

Kostnader och försäkring

Ansvar för kostnader

11 §

Fartygsägaren ska, oavsett den skyldighet som Sjöfartsverket har enligt 8 §, ansvara för kostnader för sådana åtgärder för bedömning av vrakets läge samt utmärkning och avlägsnande av vraket som avses i 4, 6, 7 och 8 §§, om inte ägaren bevisar att sjöolyckan som orsakat vraket har

a) orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av ovanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

b) i sin helhet orsakats av

tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

c) 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.

Anspråk mot fartygsägaren enligt första stycket får göras gällande endast med stöd av reglerna i detta kapitel. I fråga om vrak i Sverige gäller dock detta bara kostnader för vrakets lokalisering, utmärkning och avlägsnande.

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

Vad som sägs i första och andra stycket inskränker inte rätten att återkräva utgiven ersättning från tredje man.

Försäkringskyldighet för svenska fartyg

12 §

Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet som är minst 300 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 försäkringen 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 myndigheten utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att staten ansvarar intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget. Om försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrivna krav får myndigheten återkalla certifikatet.

Försäkringskyldighet för utländska fartyg

13 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet av minst 300 ska det finnas en försäkring eller 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 staten ansvarar intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket.

Avgift vid certifiering

14 §

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

Krav mot försäkringsgivaren

15 §

En försäkring som avses i 12 eller 13 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att direkt av försäkringsgivaren få ut ersättning för kostnader angivna i 11 § intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren kan då framställa samma invändningar som fartygsägaren

hade kunnat framställa mot ett sådant krav, dock inte att fartygsägaren är försatt i konkurs eller likvidation. Försäkringsgivaren är vidare fri från ansvar, om fartygets ägare själv har vållat skadan uppsåtligen.

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.

Vad som sägs i första stycket om försäkring och försäkringsgivare tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som anges i 12 och 13 §§.

Begränsningen av ansvarsbeloppet enligt 9 kap. 5 § får åberopas mot ersättningskrav enligt första stycket även om fartygsägaren inte är berättigad till sådan ansvarsbegränsning.

Åsidosättande av försäkrings- skyldigheten

16 §

Bestämmelser om förbud beträffande visst fartyg när försäkringskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts finns i 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkrings-

skyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.

Behörig domstol

17 §

Bestämmelser om behörig domstol i mål om ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 11 § finns i 21 kap. 5 §.

Lydelse enligt prop. 2014/15:95 Föreslagen lydelse

19 kap.

1 §

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

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 befordran 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 passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om

passageraren avlidit under transporten, 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 resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: 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,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 11 §: inom tre år från dagen då risken fastställts enligt 11 a kap. 5 §, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade vraket eller, om olyckan orsakades 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 redareansvaret 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av dispasschör, 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. 35 § andra och tredje styckena 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.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***20 kap.**14 §²

En fartygsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 *eller* 10 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten 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 medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

En fartygsägare som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a *eller* 11 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a *eller* 11 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 § i 10 a kap. 11 eller 12 § *eller i 11 a kap. 12 eller 13 §* inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

² Senaste lydelse 2013:328.

21 kap.

5 §³

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.

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

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

Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap., *för en bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller för kostnader för avlägsnande av vrak enligt 11 a kap.* får väckas i Sverige endast om skadan *eller den sjöolycka som har orsakat vraket* har inträffat 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. *Detsamma gäller mot ägare av ett svenskt fartyg om ersättning för kostnader när 11 a kap. annars är tillämpligt.*

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

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt *9 kap.*

³ Senaste lydelse 2013:328.

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.

7 § eller 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.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Lagen tillämpas inte på sjöolyckor som inträffat före ikraftträdandet.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

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

Om försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a eller 11 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 som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2013:327.

2 Utredningsuppdraget

Utredningsuppdraget, som gavs enligt en promemoria den 18 november 2013, innebär sammanfattningsvis följande. Ett underlag ska tas fram för bedömningen av frågan om Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Förslag ska lämnas till ställningstagande i tillträdesfrågan och till de författningsändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde. En utförligare beskrivning av uppdraget finns i *bilaga 1* till denna promemoria. Vrakkonventionen jämte en icke officiell svensk översättning har tagits in som *bilaga 2* till promemorian.

Utredningsarbetet har skett under kontakter med Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen, med berörda svenska organisationer på sjöfartens och sjöförsäkringens område, med flera andra representanter för sjöförsäkringsbranschen samt med vederbörande departement i Danmark, Finland, Norge, Nederländerna och Frankrike.

När promemorian enligt uppdraget avlämnades i april 2014 uppkom frågan om ytterligare uppgifter beträffande förslaget ekonomiska konsekvenser borde inhämtas. Efter diskussion med departementet har jag därför kompletterat promemorian med nya uppgifter från Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Svensk försäkring.

3 Bakgrund

3.1 Gällande lagstiftning m.m.

Regler om avlägsnande av vrak finns i förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart och fiske, som ersatte en kungörelse (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m. De innebär i stora drag följande. Sjöfartsverket får helt eller delvis låta avlägsna fartyg eller andra större föremål som har sjunkit i allmän farled, om dels de medför hinder eller fara för sjöfarten, dels den berörda befälhavaren, redaren eller ägaren inte omedelbart ser till att de avlägsnas. Samma befogenhet har Sjöfartsverket om ett sådant fartyg eller föremål har sjunkit inom ett vattenområde där fiske får bedrivas utan stöd av enskild fiskerätt och orsakar allvarliga hinder för ett betydelsefullt fiske, varvid dock Sjöfartsverket först ska höra Havs- och vattenmyndigheten. Någon rätt att kräva betalning av fartygsägaren för uppkomna kostnader har inte Sjöfartsverket enligt denna författning. Detsamma gällde enligt 1951 års kungörelse, vars regler i stora drag motsvarade den nu gällande förordningen. Om någon skyldighet för Sjöfartsverket att ingripa är alltså inte fråga, bara om en rätt för myndigheten.

I detta sammanhang kan nämnas att Sjöfartsverket enligt sin instruktion (SFS 2007:1161) ska bl.a. svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras, svara för viss sjögeografisk och annan information, svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst och sjötrafikrapporteringssystem samt svara för incidentrapportering.

I fråga om skada orsakad av vrak gäller de allmänna reglerna i 7 kap. 1 § sjölagen om redarens ansvar för skada på grund av vållan-

de hos befälhavaren, hos någon i besättningen, hos lots eller hos någon annan som på uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Enligt 7 kap. 2 § gäller en skyldighet att ha försäkring mot detta ansvar för redare av ett fartyg med dräktighet av minst 300. I allmänhet blir det då fråga om en s.k. Protection & Indemnity-försäkring. Försäkringsskyldigheten omfattar det skadeståndsansvar där det finns rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. – bl.a. redarens ansvar för avlägsnande av vrak. Det är alltså ansvaret enligt svensk rätt som ska täckas. I stället för försäkring kan redaren ställa annan betryggande säkerhet, något som i Sverige lär främst ske som en temporär lösning t.ex. i avvaktan på att en ordinär försäkring meddelas. Som försäkring anses också en ”betryggande självförsäkring”, något som blir aktuellt huvudsakligen för staten och vissa kommuner.¹ Skyldigheten att ha en försäkring eller ställa säkerhet gäller också redaren för ett utländskt fartyg med denna dräktighet, om fartyget på svenskt sjöterritorium antingen används för annan verksamhet än transport, eller anlöper eller lämnar hamn eller tillägg- eller ankarplats. Reglerna är dock inte tillämpliga på fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Befälhavaren ska ombord medföra bevis på att försäkringsskyldigheten är fullgjord (7 kap. 3 §). – Är det fråga om sammanstötning gäller motsvarande ansvar på grund av vållande (8 kap. 1 §).

Vidare kan nämnas att fordran på redaren, fartygsägaren m.fl. som avser ersättning för avlägsnande av vrak är förenad med sjöpanträtt i fartyget (3 kap. 36 §).

Enligt 9 kap. 2 § har redaren rätt till ansvarsbegränsning bl.a. för åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak. Ett strikt ansvar, med vissa undantag, föreligger dessutom för skador som orsakats av förorening genom olja från fartyget, också här med rätt till ansvarsbegränsningar; obligatorisk försäkring gäller även beträffande detta ansvar. (Se närmare 10 och 10 a kap.)

Därutöver förekommer sannolikt ett ansvar för ägaren av ett fartygvrak i denna egenskap, men vad detta innebär är oklart.² En

¹ Se om det sagda prop. 2011/12:111 s. 19 f. och 42 ff.

² Jfr Tiberger, *Båtjuridik* (1973) s. 193 f. och i *Scandinavian Studies in Law*, vol. 46, s. 208 ff.

särskild regel kan visserligen tänkas gälla då vraket medfört en fara för tredje man; i så fall skulle ägaren bli ersättningsskyldig – rentav oberoende av vållande – för ekonomiskt försvarliga åtgärder mot risken (se NJA 1972 s. 88). Det är dock ovisst hur långt denna princip är tillämplig; det bör framhållas att något strikt ansvar för avlägsnande av vrak inte åligger ägaren. – Av intresse är här att en allmän princip anses gälla att det allmänna inte utan särskilt lagstöd kan återkräva kostnader för räddningsåtgärder som det allmänna varit skyldigt att utföra – för övrigt inte ens vid uppsåt hos den som föranlett åtgärden (se NJA 1950 s. 610, NJA 2001 s. 627, NJA 2004 s. 566 och NJA 2008 s. 100; jfr även NJA 2011 s. 331 I och II).³ Sådant lagstöd förekommer i sjölagen beträffande vissa åtgärder med anledning av oljeskador (10 kap. 2 § 4 st. och 10 a kap. 4 § 1 st.) men saknas i fråga om kostnader för avlägsnande av vrak. I den utsträckning Sjöfartsverket eller annan myndighet haft en förpliktelse att vidta sådana åtgärder är det tänkbart att vrakets ägare skulle gå fri från återkrav från det allmänna på räddningskostnad.

Troligen tar dock inte denna princip över det lagstadgade ansvaret enligt sjölagen. I ett fall har Sjöfartsverket av dansk domstol tillerkänts rätt att återkräva kostnader som nedlagts på avlägsnande och sanering av ett vrak efter sjöolycka. Det gällde fartyget Finnbirch, som den 1 november 2011 förläste mellan Öland och Gotland. Sjöfartsverkets kostnader med anledning av förlisningen uppgick till ca 38 mkr. Efter upprättande av en begränsningsfond tilldelades Sjöfartsverket ca 25 mkr i ersättning (dom av SØ- og handelsretten 9 november 2009).

Här bör vidare nämnas vissa andra regler i sjölagen av intresse i sammanhanget. Ett fartyg ska som huvudregel anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska personer eller är infört i fartygsregistret (se närmare 1 kap. 1–1 b §§). I registrets skeppsdelen införs fartyg med en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter (skepp). I dess båtdel finns uppgifter om andra fartyg – båtar – som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

³ Se även Håstad, Tjänster utan uppdrag s. 198 med hänvisningar.

Ett skepp ska för att anses som svenskt ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel, jämte vissa andra skepp (se närmare 2 kap. 1 §).

I sjölagens 16 kap. finns regler om bärgning. Med detta menas varje åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som förolyckats eller är i fara (1 §). Bestämmelserna är i huvudsak dispositiva (se närmare 3 §). Enligt 5 § har bärgaren rätt till bärgarlön, om bärgningen har lett till ett nyttigt resultat; bärgarlönen får inte bestämmas till högre belopp än värdet av det som bärgats. I 6 § finns närmare bestämmelser om bärgarlönens beräkning, varvid ska beaktas, utom det bärgades värde, en rad ytterligare omständigheter. Bärgarlönen ska enligt 7 § betalas av ägaren till fartyget och ägaren till annan egendom i förhållande till värdet av det som bärgats för var och en av dem. Särskild ersättning kan utgå om bärgningen avsåg ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka miljöskada (se närmare 9 §). – Enligt lagen (1984:983) om ensamrätt till bärgning kan den som vill bärga övergivet sjunket gods efter ansökan till länsstyrelsen erhålla sådan rätt under vissa förutsättningar.

En särskild lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn ger rätt för hamninnehavaren att flytta fartyg som hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter (1 §). Först ska dock fartygets ägare⁴ eller, om det finns en särskild redare, denne underrättas och få skäligt råd om att själv flytta fartyget. I brådska fall får fartyget omedelbart flyttas, varvid ägaren eller redaren ska underrättas så snart som möjligt (se 2 §). Underrättelsen ska delges vederbörande, varvid särskilda regler gäller om kungörelsedelgivning – ett förfarande som får tillämpas också när ägaren eller redaren är okänd (3 §). Flyttningen eller eventuell förvaring ska ske med omsorg så att inte onödigt skada eller olägenhet uppkommer (4 §).

Denna lag innehåller vissa regler om ansvaret för kostnader som uppkommer för hamninnehavarens åtgärder. En ägare eller redare som har delgetts underrättelse är skyldig att ersätta hamninnehavaren för kostnader för fartygets flyttning och fortsatta förvaring samt för underrättelsen, dock inte om fartyget har frånhänts ägaren genom brott; är både ägaren och redaren betalningsskyldiga svarar de solidariskt (liksom delägare i ett partrederi, se 5 §). Hamn-

⁴ Som ägare anses i princip den som är antecknad som sådan i fartygsregistret, se närmare 6 §.

innehavaren har rätt att hålla kvar fartyget till säkerhet för sin fordran på kostnader. Om inte kostnaderna betalas eller säkerhet ställs, får fartyget säljas under hand eller på offentlig auktion eller, om det uppenbarligen saknar försäljningsvärde, skaffas bort tre månader efter det att det flyttades, dock alltid minst tre månader efter det att underrättelsen delgetts (se närmare 7–9 §§).

Av intresse är också lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. Den föreskriver bl.a. följande. Den som bärgar övergivet fartyg, skeppsvrak eller redskap eller gods som tillhör fartyg ska anmäla fyndet till Polismyndigheten, Kustbevakningen eller Tullverket. Sjöfyndet ska sedan besiktigas och värderas genom Polismyndighetens försorg, varpå myndigheten ska utfärda kungörelse med föreläggande för ägaren att inom 90 dagar anmäla sig till myndigheten för att visa sin rätt; då ska sjöfyndet överlämnas till ägaren mot betalning av kostnaden för kungörelsen och vård av fyndet samt bärgarlön till bärgaren. Anmäler sig inte ägaren, tillfaller fyndet bärgaren mot betalning av sådan kostnad.

Särskilda regler om vrak – här kallade fartygslämningar – förekommer också i kulturmiljölagen (1988:950). Bl.a. får Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsen bärga ett sådant skeppsvrak (2 kap. 8 § 1 st.). Detta ska tillfalla staten om det saknar ägare (2 kap. 8 § sista stycket). Rubbande av vraket kräver tillstånd (se närmare 2 kap. 12 §).

Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg innehåller regler om bl.a. förbud mot föroreningar från fartyg, mottagning av skadliga ämnen om fartyg samt tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa sådana föroreningar. I 2 kap. finns förbud mot utsläpp av skadliga ämnen som härrör från eller i övrigt står i samband med fartygets drift. Inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt Östersjöområdet utanför dessa vattenområden gäller ett sådant förbud, med möjlighet för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att dels förbjuda oljeutsläpp också i fråga om andra vattenområden, dels förbjuda också andra skadliga ämnen. – I betänkandet Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg (SOU 2011:82) föreslås nya regler på området. Bl.a. innebär förslaget att fritidsfartyg ska omfattas av lagens utsläppsbestämmelser, varvid dock förbudet att släppa ut olja från fartyg inledningsvis ska omfattas av visst

undantag. Förslaget övervägs för närvarande inom Näringsdepartementet.

Slutligen bör nämnas vissa regler i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, som reglerar bl.a. statens och kommunernas räddningstjänst. Staten och kommunerna ska svara, utom för förebyggande arbete, för räddningsinsatser vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön, om detta är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotande intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt (1 kap. 2 §). Kommunerna ska ansvara för räddningstjänsten inom kommunen, om inte detta ankommer på staten (3 kap. 7 §). Sjöräddningstjänst ankommer på staten inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, dock med undantag av vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren (4 kap. 3 §). Detsamma gäller miljöräddningstjänst till sjöss, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta (4 kap. 5 §). Enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor svarar Sjöfartsverket för sjöräddningstjänsten och Kustbevakningen för miljöräddningstjänsten (4 kap. 8 och 12 §§).

3.2 Vissa utredningar m.m. på rättsområdet

Frågan om åtgärder beträffande vrak behandlades i betänkandet *Farliga vrak* (SOU 1985:81). Där föreslogs viss lagstiftning på området, bl.a. en strandningslag. Utgångspunkten var att reglerna på området ansågs vara ofullständiga, spridda på ett flertal författningar och delvis starkt föråldrade. Betänkandet rörde dels strandade, sjunkna eller annars förolyckade fartyg eller andra föremål som medförde risker för sjöfarten och miljön – alltså vad som brukar betecknas som vrak – dels vissa missförhållanden i hamnar (numera reglerade i den nämnda lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn). Såvitt angick vrak föreslogs en skyldighet för fartygets redare, om sådan fanns, eller ägare att vidta sådan skälig åtgärd med fartyget som var ägnad att undanröja uppkommande olägenhet eller fara för människors liv eller hälsa, hinder eller fara för sjöfarten, förfång för fiske av betydelse eller skada på

naturen eller eljest i miljön eller fara för detta. Om ägaren underlät detta kunde föreläggande meddelas av länsstyrelsen, och efterkom han inte detta skulle länsstyrelsen kunna ombesörja behövlig åtgärd. Statens kostnad för sådana åtgärder skulle som regel ersättas av fartygets ägare. Lagen skulle vara tillämplig i både allmänt och enskilt vatten, liksom på det fria havet utanför Sveriges kust om inte hinder mötte på grund av Sveriges internationella förpliktelser. Lagen skulle vidare tillämpas bara subsidiärt i förhållande till då gällande lagstiftning om räddningstjänst och vattenförorening från fartyg. Någon försäkringsskyldighet föreskrevs inte. Förslaget ledde inte till lagstiftning.

Under de senaste åren har tillkommit vissa rapporter och utredningar av intresse i sammanhanget. De avgavs före den nämnda förordningen av 2011, men de rättsliga utgångspunkterna var väsentligen desamma som nu; som framgått stämde tidigare regler om avlägsnande av vrak i stort sett med de nuvarande.

Enligt uppdrag av regeringen avgav Statskontoret år 2008 rapporten *Vrak och ägarlösa båtar*. Uppdraget innebar att utreda vem som bör ha rätt eller skyldighet att omhänderta, sanera och flytta skeppsvrak och ägarlösa båtar. Efter vad Statskontoret framhöll aktualiserade det problem av tre olika slag: hinder för sjöfarten i allmänna farleder, miljöfaror till följd av risker för utsläpp av olika slag samt nedskräpning (ofta genom förhållandevis små fartyg). I rapporten utvecklas att i fråga om sjöfartshinder Sjöfartsverket sedan länge hade rätt att vidta nödvändiga åtgärder vid hinder av ett sjunket fartyg, däremot inte när hindret består av funktionsdugliga men uppenbarligen övergivna fartyg eller av kringflytande gods. När det gällde miljöfaror kunde faktiska utsläpp från förlista fartyg och vrak åtgärdas av Kustbevakningens miljöräddningstjänster, men ingen myndighet hade ansvar för att sanera vrak för att förebygga eventuella framtida utsläpp. Även om fartygsägaren primärt hade ansvaret för sådana utsläpp var det svårt att ställa krav på eller ens identifiera ägaren av sådana gamla fartyg som det i allmänhet var fråga om; i dessa fall fanns inte heller några ansvarsförsäkringar som kunde stå för saneringskostnaderna. Med största sannolikhet fick dessa därför betalas av staten. Statskontoret föreslog ett uppdrag till Sjöfartsverket att dels inventera förekomsten av miljöfarliga vrak, dels i angelägna fall undersöka vraken på plats, dels utarbeta ett program för sanering av sådana vrak. Vad

slutligen angick nedskräpande vrak och båtar saknades i huvudsak regler för att hantera problemen. Här borde i första hand krav ställas på ägarna för att vidta åtgärder; skedde inte detta skulle kommunerna ha rätt att forsla bort och på lämpligt sätt hantera vraket eller båten. Eventuellt borde ett system för båtskrotning etableras. De väsentliga problemen gällde enligt Statskontoret finansieringen av de betydande kostnader som åtgärderna kunde kräva. Här borde insatser vidtas för att förbättra kunskapen om problemens omfattning. – Flertalet remissinstanser ställde sig bakom Statskontorets förslag. Bl.a. gällde detta Sjöfartsverket, som i huvudsak tillstyrkte förslagen och förordade att man borde se över också reglerna om vrak utanför allmänna farleder. Regeringen framhöll i en proposition (2008/09:170) bl.a. att dagens kunskap om riskerna med miljöfarliga vrak var otillräcklig och att man avsåg att återkomma i frågan sedan Sjöfartsverket gjort en inventering och riskanalys beträffande sådana vrak.

På regeringens uppdrag utarbetade Sjöfartsverket en rapport av den 14 januari 2011, *Miljörisker från fartygsvrak*, där det i stort sett framgår följande.⁵ Vrak kan genom läckage av oljor och andra miljöfarliga ämnen utgöra potentiella miljörisker. – Sjöfartsverkets inventering resulterade i sammanlagt ca 17 000 insamlade objekt, varav 316 bedömdes som potentiella miljörisker som borde utredas vidare. Av dessa utgjorde 31 reella miljöhot och borde undersökas i fält. Den totala mängden drivmedel i dessa 31 vrak var uppskattningsvis mellan 1 000 och 15 000 ton. Vid inventeringen hade anträffats 48 fartyg lastade med totalt 75 200 ton kemiska gödningsämnen vars verkningar på havsmiljön inte var tillräckligt utredda. Risken för större momentana utsläpp från vrak bedömdes generellt som låg. Det var enligt rapporten högst osannolikt med stora oljeutsläpp från vrak i det svenska kustlandskapet. Korrosionstakten och övriga egenskaper i svenska farvatten talade för att utsläpp av olja från äldre vrak skedde diffust och långsamt och att vraken i princip var tomma när skrovet kollapsar. Varje enskilt fall behövde emellertid granskas för sig. I rapporten framhölls att något större läckage från vrak som medfört allvarliga miljökonsekvenser inte inträffat i Sverige. Inte heller hade påträffats några objekt som krävde omedelbara akuta insatser. För att bevara havsmiljön var det

⁵ Se rapporten s. 1 ff.

däremot angeläget att förebygga och åtgärda de kroniska diffusa utsläpp som kunde orsaka irreparabla skador hos ekosystemen i havet. Däri ansågs den främsta risken ligga för långsiktiga skador på havsmiljön. Den samhällsekonomiskt mest fördelaktiga metoden för eventuell sanering ansågs vara generellt kontrollerade utsläpp som omhändertas vid ytan. I rapporten konstaterades att åtgärder för sanering och bortforsling av vrak för närvarande närmast ankommer på Sjöfartsverket med stöd av den nämnda kungörelsen (1951:321), varvid dock syftet var i första hand att undanröja hinder eller fara för sjöfarten, inte att skydda miljön. Andra myndigheter hade inte något uttalat ansvar av detta slag; kommunerna skulle dock svara för räddningstjänst inom sitt område och bar ansvaret för bekämpning av oljeutsläpp m.m. i princip innanför strandlinjen men även inom hamnar. I rapporten rekommenderades att lagstiftning om vrak skulle ske nationellt, att fartygsägaren skulle vara ansvarig för föroreningar från vraket, samt att staten skulle ha huvudansvaret för insatser mot att förebygga miljöhöj från ägarlösa vrak via en nationell myndighet som ansvarade för planering, finansiering, upphandling och internationellt arbete. Enligt Sjöfartsverket låg det närmast till hands att utveckla reglerna i lagen om åtgärder mot föroreningar från fartyg för att förebygga och begränsa föroreningar från vrak. – Det bör framhållas att rapporten väsentligen tog sikte på de miljöfaror ett vrak innebär, inte på de risker för sjöfarten som samtidigt kan förekomma.

Också en utredning från 2010 av Naturvårdsverket, *Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar*, har intresse i sammanhanget. Naturvårdsverket fick av regeringen uppdrag att föreslå dels ett system som ska förhindra uppkomsten av nedskräpande vrak, dels hur ett producentansvar för fritidsbåtar kan införas på EU-nivå, dels ett system för att kunna spåra ägare, dels en möjlighet för kommunerna att omhänderta nedskräpande och uppenbarligen övergivna båtar. Utredningen föreslog bl.a. ett utökat producentansvarssystem som innebar att den siste båtägaren skulle transportera båten till en insamlingsplats, varpå ansvar för båtens omhändertagande och återvinning skulle övergå till båtproducenterna. En återvinningsfond skulle uppbyggas, där varje år ett fastställt belopp skulle sättas in för nyförsålda båtar och så småningom bekosta återvinningen. För att kunna spåra ägare föreslogs ett obligatoriskt fritidsbåtregister

för alla fritidsbåtar som inte registrerats i annat register. Kommunerna borde ges möjligheter att omhänderta fartygsvrak, enligt liknande regler som förekommer i lagstiftningen om flyttning av fordon i vissa fall. Förslaget är, efter remissbehandling, under övervägande i miljödepartementet. Det kan nämnas att Sjöfartsverket i ett remissyttrande tillstyrkte införande av ett producentansvar och att en återvinningsfond skulle användas för systemets finansiering. Sjöfartsverket ansåg det tveksamt om införandet av ett fritidsbåtsregister kunde motiveras redan som åtgärd mot nedskräpning, medan det hade många fördelar bl.a. för att effektivisera sjöräddningen.

3.3 Nuvarande försäkringsförhållanden

Svenska fartyg i kommersiell sjöfart har vanligen tecknat en särskild ansvarsförsäkring, Protection & Indemnity-försäkring, som omfattar bl.a. det ansvar ett fartyg kan ha för kostnader som följd av en sjöolycka. Enligt en vanlig klausul omfattas sålunda:

“Liabilities, costs or expenses incurred where the entered ship as a result of a casualty has caused an obstruction to navigation.

Liabilities, costs or expenses relating to the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck of the entered ship, its cargo or equipment which relates to the ship or wreck, when such acts are compulsory by law or the costs thereof are legally recoverable from the Member except to the extent they are covered by the Hull insurance of the entered ship. The value of the wreck and other property saved shall be credited to the Association.

Liabilities, costs or expenses incurred as a result of the presence or involuntary shifting of the wreck of the entered ship or its cargo. However, where the Hull Underwriters have not acquired title to the wreck, the cover afforded by the Association is limited to a period of three years from the day the insurance ceased.”

Enligt uppgift från den största svenska försäkringsgivaren i branschen står vrakborttagningar numera för de absolut mest kostsamma haverierna; Protection & Indemnity-klubbarna och deras återförsäkringsgivare har betalat 2 miljarder US dollar för 20 vrakborttagningar de senaste 20 åren. Kostnaderna har en direkt

effekt på premierna. Begränsning av ansvaret har här en väsentlig betydelse.

3.4 Vrakkonventionen

Vrakkonventionen – 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak – syftar till att åstadkomma en enhetlig lagstiftning för att säkerställa snabbt och effektivt avlägsnande av vrak och betalning av ersättning för uppkommande kostnader. I stora drag innebär reglerna följande.

Konventionen inleds med ett antal definitioner (artikel 1), bl.a. dessa:

Konventionsområde är en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, fastställd i enlighet med folkrättens regler eller i annat fall ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten såsom detta bestämts enligt folkrättens regler med en utsträckning av högst 200 sjömil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

Fartyg bestäms som fartyg eller annan anordning som kan användas för trafik till sjöss, inbegripet hydrofoilibåtar, svävfarkoster, undervattensbåtar, flytande farkoster och flytande plattformar, utom när sådana plattformar är placerade för utforskning, exploatering eller produktion av mineralresurser på havsbotten.

Sjöolycka utgör fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart eller ombord på ett fartyg eller utanför fartyget vilken medför materiell skada eller överhängande risk för sådan skada på ett fartyg eller dess last.

Vrak ska ha orsakats av en sjöolycka och utgörs av sjunket eller strandat fartyg; eller del av ett sådant fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på fartyget, eller föremål som har försvunnit från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss; eller fartyg som håller på att sjunka eller stranda eller rimligen kan väntas sjunka eller stranda, om effektiva åtgärder för att bistå fartyget eller rädda annan egendom i fara inte redan vidtagits.

Som *risk* – ett viktigt begrepp enligt konventionen – anses varje tillstånd eller förhållande som utgör fara eller hinder för sjöfart eller rimligen kan väntas medföra betydande skadliga följder för

havsmiljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater.

Berörda intressen definieras som intressen för en kuststat vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom verksamhet på havskusten, i hamn och flodmynningar, inbegripet fiske, vilken utgör ett väsentligt medel till befolkningens uppehälle; vidare turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i området i fråga, eller kustbefolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av försörjningsresurser och djurliv i havet, samt infrastruktur utanför kusten och under vattnet.

Avlägsnande utgör enligt konventionen varje förebyggande, minskning eller undanröjande av risk som ett vrak medför.

Registrerad ägare är den eller de som registrerats som ägare till fartyget eller, om registrering inte skett, ägaren av fartyget vid tiden för sjöolyckan.

Fartygets brukare är fartygets ägare eller annan organisation eller person såsom dess redare eller den som hyr fartyget utan besättning ("bare-boat befraktare"), om denne har övertagit ansvaret för fartygets drift från dess ägare och därvid har samtyckt till att överta alla förpliktelser och allt ansvar som uppkommer under den internationella koden för säker drift, med senare ändringar.

Berörd stat är den stat inom vars konventionsområde vraket finns.

Som fartygets *registreringsstat* räknas den stat där fartyget registrerats och, om det inte registrerats, den stat vars flagga fartyget är berättigat att bära.

I artikel 2 anges konventionens syfte och allmänna principer. Bl.a. sägs att åtgärder vidtagna av en berörd stat ska stå i proportion till risken och inte gå utanför vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna ett vrak som utgör en risk; de ska upphöra så snart som vraket har blivit avlägsnat och inte i onödan inkräkta på rättigheter och intressen för andra stater eller för andra fysiska eller juridiska personer. Konventionen ska inte berättiga en stat att utöva suveränitet eller suveräna rättigheter över någon del av öppna havet. De fördragsslutande staterna ska sträva efter att samarbeta när en sjöolycka som orsakar ett vrak får verkningar för en annan stat än den berörda staten.

I artikel 3 anges konventionens tillämpningsområde. Om inte annat föreskrivs i konventionen ska den tillämpas på vrak i konventionsområdet (alltså staternas exklusiva ekonomiska zon). En fördragsslutande stat får dock utvidga tillämpningen av denna konvention med vissa undantag till vrak som befinner sig i dess territorium, inbegripet dess territorialvatten. Staten ska då anmäla detta till Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) generalsekreterare. En anmälan påverkar inte statens rättigheter eller förpliktelser att vidta andra åtgärder beträffande vrak i dess territorium, inbegripet dess territorialvatten, än att lokalisera, utmärka och avlägsna dem i enlighet med konventionen. Om en fördragsslutande stat har gjort en sådan anmälan ska dess konventionsområde omfatta dess territorium, inbegripet dess territorialvatten. Sker anmälan före ikraftträdandet av konventionen får den verkan för den anmälade statens del vid ikraftträdandet; görs den efter ikraftträdandet ska den få verkan sex månader efter det att den mottagits av generalsekreteraren. Anmälan kan återkallas, också här med verkan sex månader efter dess mottagande av generalsekreteraren.

Artikel 4 innehåller vissa undantag från konventionen. Den ska inte tillämpas på åtgärder vidtagna enligt 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja eller 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja. Den är inte heller tillämplig på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och då används endast för statlig, icke affärsmässig verksamhet; en stat kan dock anmäla till generalsekreteraren att konventionen ska gälla sådana fartyg. I så fall ska, såvitt angår statens territorium, inte tillämpas vissa regler om begränsad suveränitet och om åtgärder för vrakets avlägsnande eller bärgning (se nedan).

I artikel 5 finns regler om rapportering av vrak. En fördragsslutande stat ska ge regler om rapporteringsskyldighet för befälhavaren och brukaren av ett fartyg som för statens flagga; någon av dem ska rapportera till den berörda staten utan dröjsmål när fartyget har blivit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. Sådana rapporter ska ange den registrerade ägarens namn och huvudsakliga affärsställe samt all relevant information som är nödvändig för den berörda staten för att fastställa om vraket utgör en risk, inbegripet

vrakets exakta läge, vrakets typ, storlek och beskaffenhet, arten av skadan på vraket och dess tillstånd, lastens art och mängd, särskilt farliga och skadliga ämnen, samt mängden och typen av olja ombord, inbegripet bunkerolja och smörjolja.

I artikel 6 uppräknas en rad förhållanden som bör beaktas vid prövningen om ett vrak innebär en risk. Här nämns typen, storleken och beskaffenheten av ett vrak; vattendjupet på området; tidvattnets omfattning och strömmar på området; särskilt känsliga havsområden som identifierats och eventuellt utpekats i enlighet med IMO:s riktlinjer, eller ett klart bestämt område i den exklusiva ekonomiska zonen där särskilda tvingande åtgärder har antagits enligt artikel 211, sjätte stycket i Förenta Nationernas havsrättskonvention; närhet till sjöfartstrader eller vedertagna trafikleder; sjötrafikens täthet och omfattning; typen av sjötrafik; arten och mängden av vrakets last; mängden och typen av olja (såsom bunkerolja och smörjolja) ombord på vraket och, i synnerhet, den skada som troligen kan orsakas om lasten och oljan skulle släppas ut i havsmiljön; sårbarheten hos hamnanordningar; rådande meteorologiska och hydrografiska förhållanden; undervattenstopografi i området; vrakets höjd ovan eller under vattenytan vid lägsta astronomiska tidvatten; akustiska och magnetiska egenskaper hos vraket; närheten till icke landbaserade anläggningar, oljeledningar, kablar för telekommunikation, och liknande anordningar; samt andra omständigheter som kan göra det nödvändigt att avlägsna vraket.

Artikel 7 behandlar lokalisering av vraket. Vid upptäckten av ett vrak ska den berörda staten använda alla möjliga medel, inbegripet staters och organisationers hjälp och tjänster (*bona officia*), att upplysa sjöfarande och andra stater som saken angår om vrakets art och läge såsom en brådskande angelägenhet. Om det finns skäl att tro att ett vrak innebär en risk ska alla möjliga åtgärder vidtas för att fastställa vrakets exakta läge.

I artikel 8 ges regler om utmärkning av vrak. Om det fastställs att ett vrak utgör en risk, ska den berörda staten säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att utmärka vraket. Därvid ska alla möjliga åtgärder företas för att säkerställa att märkningen stämmer med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket har anträffats, och detaljer

beträffande vrakets utmärkning ska tillkännages genom alla lämpliga medel, inbegripet lämpliga sjöfartspublikationer.

Artikel 9 handlar om åtgärder för att underlätta vrakets avlägsnande. Om ett vrak fastställs utgöra en risk, ska staten omedelbart underrätta fartygets registreringsstat och den angivne registrerade ägaren samt rådgöra med denna stat och andra berörda stater om åtgärder som ska vidtas beträffande vraket. Den registrerade ägaren ska avlägsna ett sådant vrak som fastställts vara en risk. Ägaren, eller annan med intresse i saken, ska förse behörig myndighet i den berörda staten med bevis om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt bestämmelserna i artikel 12. Den registrerade ägaren får avtala med ett bärgningsföretag eller annan att på ägarens vägnar avlägsna vraket. Före avlägsnandet får den berörda staten ange villkor för avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att detta sker på ett sätt som stämmer med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön, och detsamma gäller statens rätt att ingripa i avlägsnandet när detta påbörjats. Den berörda staten ska bestämma en rimlig frist för den registrerade ägaren att avlägsna vraket, varvid hänsyn ska tas till den fastställda riskens art, samt skriftligen upplysa den registrerade ägaren *dels* om den bestämda fristen med uttrycklig uppgift att ifall inte vraket avlägsnas inom fristen detta kan ske på den registrerade ägarens bekostnad, *dels* om att staten avser att ingripa omedelbart för den händelse risken blir särskilt allvarlig. – Om den registrerade ägaren inte avlägsnar vraket inom den angivna fristen eller inte kan bli kontaktad, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska och snabbaste medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön. – För den händelse omedelbara åtgärder behövs och den berörda staten underrättat fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren om detta, får den berörda staten på samma sätt avlägsna vraket. De fördragsslutande staterna ska vidta lämpliga åtgärder för att genom sin nationella lag säkerställa att registrerade ägare rättar sig efter kraven på avlägsnande och företeende av bevis om försäkring eller säkerhet. De upplysningar som avses i denna artikel ska lämnas av den berörda staten till den registrerade ägare som angetts i de rapporter som omtalas i artikel 5 punkt 2. – Om tillämpningen av konventionen utsträcks till en stats territorium enligt artikel 3, ska i dess territorium inte tillämpas reglerna om underrättelse till och

rådgörande med andra stater, om begränsningen i statens rätt att ingripa i avlägsnandet, och om statens avlägsnande av vraket.

Att märka är att enligt texten staten alltså inte är tvungen att avlägsna vraket – däremot att vidta övriga åtgärder som föreskrivs (rapportering, utmärkning, upplysningar av olika slag, anmaningar till fartygsägaren etc.).

Artikel 10 reglerar fartygsägarens ansvar. Den registrerade ägaren ska ansvara för de kostnader för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vraket som avses i respektive artikel 7, 8 och 9, om inte ägaren bevisar att sjöolyckan som orsakat vraket antingen orsakats av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av ovanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras; eller helt och hållet orsakats av tredje mans handling eller underlåtenhet med avsikt att vålla skada; eller helt och hållet orsakats av vårdslöshet eller annan försummelse av en regering eller annan myndighet vid fullgörande av en skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Konventionen ska dock inte inskränka den registrerade ägarens rätt att begränsa ansvaret under några tillämpliga nationella eller internationella regler, såsom 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. – Anspråk på kostnadsersättning enligt artikeln får framställas mot den registrerade ägaren endast i enlighet med bestämmelserna i konventionen. Detta inskränker dock inte rättigheter och skyldigheter för en fördragsslutande stat som har gjort en anmälan om utvidgad tillämpning av konventionen enligt artikel 3 beträffande vrak belägna inom dess territorium utom när det gäller lokalisering, märkning och avlägsnande i enlighet med konventionen. Inte heller inskränks någon rätt till återkrav mot tredje man.

Artikel 11 anger undantag från den registrerade ägarens kostnadsansvar. Ägaren ska inte vara ansvarig om och i den utsträckning sådant ansvar skulle stå i strid med den internationella konventionen av 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja; den internationella konventionen av 1996 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen; konventionen av 1963 om skadeståndsansvar på atomenergins område, 1960, och Wienkonventionen om ansvarighet för atomskada, eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för atomskada; eller den internationella kon-

ventionen av 2001 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.⁶ I den utsträckning åtgärder enligt vrakkonventionen anses utgöra bärgning enligt tillämplig nationell lag eller en internationell konvention, ska lagen eller en sådan konvention tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för reglerna i vrakkonventionen.

I artikel 12 finns de viktiga reglerna om försäkring och annan ekonomisk säkerhet. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera och för en fördragsslutande stats flagga är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller liknande institution, för att täcka ansvaret enligt konventionen till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler; beloppet ska under inga omständigheter överstiga ett belopp som beräknats i enlighet med artikel 6 (1) (b) i konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

Den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat ska för varje fartyg med angiven bruttodräktighet utfärda ett certifikat som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet gäller enligt vrakkonventionens bestämmelser, sedan myndigheten fastställt att kraven på försäkringen eller säkerheten blivit uppfyllda. För fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i registreringsstaten, medan för fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat certifikatet får utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i en sådan stat. Detta obligatoriska certifikat ska vara utformat enligt en bilaga till vrakkonventionen och innehålla uppgifter om fartygets namn, utmärkande nummer eller bokstäver och registreringshamn; fartygets bruttodräktighet; den registrerade ägarens namn och den ort där ägarens huvudsakliga verksamhet bedrivs; IMO-nummer; typ av säkerhet och giltighetstid; namn på försäkringsgivaren eller annan som ställt säkerhet och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs; i förekommande fall den ort där försäkringen meddelats eller säkerheten ställts; samt certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltig-

⁶ Alla hänvisningar till konventionerna gäller deras lydelse enligt senare ändringar och förutsätter att konventionerna är tillämpliga och i kraft.

hetstiden för försäkringen eller säkerheten. En fördragsslutande stat får bemyndiga antingen en institution eller en organisation som staten erkänner att utfärda ett sådant certifikat, varvid staten ska underrättas om varje certifikat som utfärdas. I samtliga fall ska den fördragsslutande staten till fullo garantera att det certifikat som utfärdats på detta sätt är fullständigt och korrekt och åta sig att säkerställa nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet. Staten ska anmäla till IMO:s generalsekreterare dels de särskilda ansvarsområden och villkor som gäller för de befogenheter som delegerats till institutionen eller organisationen som staten erkänner, dels eventuell återkallelse av ett sådant bemyndigande, med uppgift om den dag bemyndigandet eller återkallelsen får verkan. En befogenhet som delegerats ska inte träda i kraft förrän tre månader från den dag då anmälan om detta skett till generalsekreteraren. Den institution eller organisation som bemyndigats att utfärda dessa certifikat ska ha befogenhet att återkalla ett certifikat om de villkor enligt vilka det utfärdats inte längre uppfylls. I samtliga fall ska institutionen eller organisationen underrätta den stat på vars vägnar certifikatet utfärdats om en sådan återkallelse. Certifikatet ska utfärdas på statens officiella språk, med en översättning till engelska, franska eller spanska om det skett på annat språk; statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till myndighet som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragsslutande stat, till den myndighet som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller inte konventionens krav om den av andra skäl än utgången giltighetstid kan upphöra att gälla innan tre månader har förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till registrerande eller utfärdande myndighet, såvida inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats före tremånadsfristens utgång. Detsamma ska gälla varje ändring som medför att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller konventionens krav. – Fartygets registreringsstat ska, med beaktande av dessa bestämmelser och riktlinjer antagna av IMO angående det ekonomiska ansvaret av de registrerade ägarna, fastställa villkoren för utfärdande av certifikatet och för dess giltighet. Konventionen hindrar inte att en fördragsslutande stat kan lita på upplysningar

som erhållits från andra stater eller IMO eller andra internationella organisationer rörande den ekonomiska ställningen hos dem som tillhandahåller försäkring eller ekonomisk säkerhet enligt konventionens regler.

Ett certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av en fördragsslutande part ska godtas av andra fördragsslutande stater och vid tillämpning av konventionen anses ha samma giltighet som certifikat som dessa utfärdat eller bestyrkt, även om certifikatet avser fartyg som inte är registrerade i en sådan stat. En fördragsslutande stat som anser att en försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention får när som helst begära samråd med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

Talan om ersättning för kostnader som uppkommit enligt denna konvention får föras direkt mot försäkringsgivaren eller annan som har ställt ekonomisk säkerhet för den registrerade ägarens ansvar. I sådant fall får svaranden göra gällande de invändningar som fartygsägaren skulle ha haft rätt att åberopa, inbegripet ansvarsbegränsning under en tillämplig nationell eller internationell reglering, med undantag för invändning om att ägaren är försatt i konkurs eller har trätt i likvidation. Även om ägaren inte är berättigad till ansvarsbegränsning, får svaranden åberopa ansvarsbegränsning till det belopp som försäkringen eller säkerheten ska täcka enligt konventionen. Svaranden får åberopa att sjöolyckan orsakats genom uppsåtlig handling av den registrerade ägaren själv men får inte anföra andra invändningar som svaranden kunde ha varit berättigad till i förhållande till ägaren. Svaranden ska i vart fall ha rätt att få ägaren instämmd i målet.

En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och är skyldigt ha försäkring eller ekonomisk säkerhet enligt konventionen, om inte certifikat utfärdats enligt konventionens bestämmelser. Om inte annat följer av konventionens regler ska varje fördragsslutande stat säkerställa genom sin nationella lag att föreskriven försäkring eller annan säkerhet är i kraft beträffande varje fartyg med en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera, var än fartyget är registrerat, då det anlöper eller lämnar en hamn inom statens territorium, eller anländer eller lämnar en icke landbaserad anläggning inom dess territorial-

vatten. En fördragsslutande stat får dock underrätta generalsekreteraren om att staten inte kräver att fartyg ska medföra eller uppvisa ett certifikat i sådana fall, under förutsättning att den stat som utfärdat certifikatet har meddelat generalsekreteraren att den för register i elektronisk form som är tillgängliga för alla fördragsslutande stater och som bekräftar att certifikatet utfärdats och gör det möjligt för dessa stater att fullgöra sina skyldigheter att kräva försäkring eller säkerhet.

Om en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en fördragsslutande stat ska de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet inte tillämpas i fråga om fartyget, men detta ska medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som anger att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som förut angetts. Ett sådant certifikat ska till sin utformning så nära som möjligt överensstämma med vad som enligt det sagda gäller om annat certifikat.

Artikel 13 föreskriver vissa tidsfrister för talan om ersättning för kostnader. Rätt till sådan ersättning upphör om talan inte väcks inom tre år från dagen då risken fastställs med tillämpning av konventionen. Talan får dock inte väckas sedan sex år gått från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket; bestod sjöolyckan av en serie av händelser, räknas sexårsperioden från den första händelsen.

Artikel 14 innehåller regler om ändring av konventionens regler, och artikel 15 behandlar tvistelösning mellan fördragsslutande stater rörande tolkning eller tillämpning av konventionen; för detaljer hänvisas till *bilaga 2* till denna promemoria. – I artikel 16 föreskrivs att konventionen inte inskränker rättigheter eller förpliktelser för någon stat enligt havsrättskonventionen av 1982 eller enligt internationell sjörättslig sedvana.

Enligt artikel 18 träder konventionen i kraft tolv månader efter den dag då tio stater antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller deponerat handlingar om ratifikation, godtagande eller godkännande hos IMO:s generalsekreterare. Om dessa villkor för ikraftträdande har uppfyllts, träder konventionen i kraft för en stat som ratificerar, godkänner, godtar eller ansluter sig till den tre månader efter det att staten har deponerat den relevanta handlingen, dock inte innan

själva konventionen trätt i kraft på grund av tio staters anslutning. – Artikel 19 behandlar uppsägning av konventionen, och artikel 20 ger regler om dess deponering. Artikel 21 anger de språk konventionen upprättats på. Också i dessa delar kan hänvisas till *bilaga 2* till promemorian.

Konventionen träder i kraft den 14 april 2015.

I detta sammanhang kan nämnas vissa andra konventioner som berörs i vrakkonventionen. Den förut berörda 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja jämte tilläggsprotokoll år 1973 ger kuststater rätt att vidta sådana åtgärder på öppna havet som är nödvändiga för att förhindra, minska eller undanröja risk för statens kust eller därtill knutna intressen genom förorening av olja och andra ämnen. Först ska dock samråd ske med berörda intressenter, särskilt inblandade fartygs flaggstat, ägare av det aktuella fartyget och dess last. En kuststat som vidtar åtgärder utöver vad konventionen tillåter är ersättningskyldig för uppkommen skada. – Havsrättskonventionen innehåller utförliga regler till skydd för den marina miljön och reglerar bl.a. staters rätt att lagstifta på detta område och ingripa mot utländska fartyg som överträder tillämplig lagstiftning.

3.5 Vrakkonventionens behandling i andra nordiska länder

Vrakkonventionen har genomförts av *Danmark*, och regler väsentligen motsvarande konventionen har tagits in i kap. 8a i den danska søloven.⁷ Bestämmelserna ska träda i kraft när vrakkonventionen träder i kraft.

Enligt § 164 tillämpas reglerna, utom i dansk ekonomisk zon, också på danskt territorium och för danska fartyg var än fartyget befinner sig. Som skäl för utvidgningen till danskt territorium har anförts, att de flesta vrak som ska avlägsnas i danska farvatten, ligger på sjöterritoriet och att det är i danskt intresse att dessa i största möjliga omfattning har en försäkring som täcker avlägsnandet.

⁷ Se närmare om motiven Lovforslag nr L 40, Folketinget 2012-13, framlagt 24 oktober 2012.

Försäkringsplikten omfattar vidare enligt § 168 st. 1 fartyg som har en bruttodräktighet av minst 20 – inte som enligt konventionen 300 – och för dansk flagga. Det har ansetts önskvärt att så många fartyg som möjligt ska ha försäkring vid färd i danskt farvatten; flertalet fartyg med en dräktighet mellan 20 och 300 har dessutom redan i dag en försäkring som täcker avlägsnande av vrak. Däremot har de administrativa problemen med att kräva försäkring för ännu mindre fartyg ansetts överstiga fördelarna.

I § 168 st. 2 har vidare införts en regel om att den som bogserar ett fartyg, ett vrak eller ett annat föremål på danskt territorium är skyldig att ha det bogserade försäkrat, oavsett dess storlek. Enligt lagtexten är det tydligen fråga om egendomsförsäkring, inte ansvarsförsäkring.

I övrigt stämmer de regler som införts i søloven med konventionens bestämmelser. Åtskilliga detaljregler i konventionen ska emellertid tas in i administrativa författningar.

Enligt uppgift från *Finlands* transport- och kommunikationsdepartement har man nyligen påbörjat arbetet med att tillträda konventionen.

I det *norska* fiskeri- och kystdepartementet arbetar man med en lagstiftning om tillträde till konventionen. Hur det ska ske i detalj är ännu inte bestämt, men i vart fall under Nairobi-konferensen då konventionen tillkom var Norges ståndpunkt att den skulle kunna gälla också i ländernas territorialvatten.

4 Bör vrakkonventionen tillträdas?

Bedömning: Starka skäl talar för att vrakkonventionen bör tillträdas. Den bör i så fall tillämpas inte bara i Sveriges ekonomiska zon utan också i Sveriges territorialvatten – i sjöar, vattendrag och kanaler dock bara i allmän farled och allmän hamn. Beträffande svenska fartyg bör reglerna om bl.a. fartygsägares skyldigheter vara tillämpliga också i andra staters konventionsområden.

4.1 Allmänna synpunkter

Förekomsten av vrak utgör ett hot inte bara mot sjöfartens säkerhet utan också mot havsmiljön. Svensk lagstiftning om avlägsnande av vrak – närmast 2011 års förordning på området – tar emellertid i första hand sikte på navigationens säkerhet och föreskriver en befogenhet – inte en skyldighet – för Sjöfartsverket att vidta åtgärder mot sådana risker. Eftersom lagen på detta sätt ger det allmänna vissa befogenheter att ingripa i enskild rätt kunde det vara naturligt att reglerna gavs i lagform eller efter delegation av riksdagen.¹ – Inget sägs om de förpliktelser ägaren av fartyg som blivit vrak kan ha i sammanhanget. Lagen gäller vidare bara vrak i allmän farled, och den rör enbart fartyg eller andra större föremål som sjunkit – inte strandade vrak eller fartyg som visserligen flyter men kan utgöra en risk för sjöfarten eller för miljön.

En särskild lag avser att hindra störande förekomster av fartyg i allmänna hamnar. Här förekommer vissa regler om fartygsägares eller redares ansvar för flyttningskostnader m.m. De miljörisiker

¹ Jfr SOU 1975:81 avsnitt 5.1.

som vraken innebär motverkas vidare i viss utsträckning av lagstiftningen om åtgärder om förorening för fartyg, som föreslås bli omarbetad för att mera effektivt förebygga dessa risker. Dessutom föreligger ett förslag av Naturvårdsverket om omhändertagande av fritidsbåtar för att hindra nedskräpning med uttjänta fartyg (se ovan avsnitt 3.2). Ingen lagstiftning – fränsett reglerna om sjöfynd – reglerar vad som ska ske med ett vrak sedan det väl avlägsnats från det område där det utgör en risk.

Ett särskilt problem när åtgärder för att avlägsna vrak ska regleras är de höga kostnader som avlägsnandet brukar föra med sig – ofta långt högre än värdet av det eventuellt bärgade vraket. Några bestämmelser om ersättningskyldighet för dessa kostnader finns inte i svensk lag. Vad fartygsägaren egentligen har för ansvar i detta läge är till stor del oklart. Sjölagens regler om redaransvar kan i särskilda fall tänkas bli tillämpliga, men många gånger har kostnaderna inte uppkommit genom sådana skadefall som avses där. Till detta kommer att åtskilliga av de vrak som innebär fara för sjösäkerheten och miljön härrör från äldre tid, särskilt från tiden för andra världskriget; det är svårt att utreda vem som varit ägare till vraket, och även om detta kan konstateras får man räkna med att vederbörande inte är åtkomlig när det gäller förelägganden eller ersättningskrav.

Den svenska regleringen på området är på detta vis ofullständig och delvis föga effektiv. Den är dessutom ganska svåröverskådlig, och rättsläget är oklart på vissa väsentliga punkter. Av delvis liknande skäl lades år 1975 fram ett förslag om lagstiftning beträffande avlägsnande av farliga vrak (SOU 1975:81), som bl.a. innehöll regler om en skyldighet för ägare av fartyg som blivit vrak att avlägsna vraket och bära ett visst ansvar för myndigheters åtgärder i sammanhanget; däremot stadgades inte någon försäkringskyldighet. Förslaget, som inte anknöt till någon internationell konvention, kom aldrig att leda till lagstiftning.

Vrakkonventionen avser att genom enhetliga internationella regler om dessa frågor säkerställa att vrak avlägsnas snabbt och effektivt och reglera ansvaret för uppkomna kostnader, varvid ersättning ska utgå från en obligatorisk försäkring tecknad för alla fartyg av viss storlek. Den avser visserligen bara vrak som orsakas av en sjöolycka – inte övergivna men funktionsdugliga fartyg, vilka ansetts vålla vissa problem i Sjöfartsverkets verksamhet. Viktigt är

också att konventionens regler bara gäller i de fördragsslutande staternas ekonomiska zon, fast tillämpningen kan utsträckas till staternas territorialvatten. Man kan vidare utgå från att nya regler om fartygsägarens ansvar inte kan tillämpas på sjöolyckor som inträffat innan de trätt i kraft; äldre vrak kan inte hanteras enligt konventionens ordning. Konventionens räckvidd är alltså inskränkt på flera sätt. Dessutom innehåller inte heller konventionen några bestämmelser om vad som ska ske med vraket efter avlägsnandet, och skyldigheten att försäkra är som framgår begränsad.

Man kan på detta vis konstatera att konventionen inte avhjälpjer alla de luckor och brister som finns i nuvarande lagstiftning. Dess reglering måste dock ses som ett betydande framsteg jämfört med det nuvarande läget i svensk rätt. Definitionen av vrak omfattar också fartyg och föremål som strandat eller kan befaras sjunka eller stranda, och reglerna tar sikte inte bara på risker för sjöfarten utan också på miljörisker. Det står klart att konventionen behandlar frågor där lagreglering är behövlig i Sverige. Detta gäller inte bara Sveriges ekonomiska zon utan i än högre grad också Sveriges territorialvatten. – Till en del är dock inte skillnaden så stor mot gällande rätt; i sjölagen förekommer redan regler om obligatorisk försäkring som ska täcka redarens m.fl. culpaansvar och även det strikta ansvaret för oljeskador, varvid direktkrav tillåts mot försäkringsbolaget (se även 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen).

Som nämnts träder konventionen i kraft den 14 april 2015. Danmark har beslutat om tillträde, varvid konventionsreglerna ska gälla också i danskt territorialvatten. I Finland och Norge arbetar man också med frågan.

Konventionens ordning kan visserligen fordra ökade resurser för den ansvariga myndigheten, som får förutsättas bli Sjöfartsverket; åtskilliga åtgärder krävs från statens sida när ett vrak anträffas, och verkets nuvarande möjlighet att ingripa gäller ju bara vrak som förekommer i allmän farled. Men för närvarande är det sällsynt med sjöolyckor av den typ konventionen avser, i vart fall i svenska vatten; Sjöfartsverket har enligt uppgift inte under modern tid bärgat något vrak i egen regi, och det finns inget stöd för att sådana olyckor i en framtid skulle bli vanliga. I alla händelser får en viss ökning av myndighetens kostnad rimligen accepteras i sjöfarts-säkerhetens och miljöns intresse.

Så långt synes starka skäl tala för att Sverige ska tillträda konventionen. För att slutgiltigt ta ställning till denna fråga behöver man emellertid närmare granska en rad detaljregler som behöver införas i händelse av ett tillträde.

4.2 Reglernas tillämpningsområde

Frågan blir till en början i vilken utsträckning Sverige vid ett tillträde till konventionen bör utnyttja möjligheten att utvidga tillämpningen till att gälla också i svenskt territorialvatten. De skäl som anförts för ett tillträde till konventionen kan som sagt åberopas också till stöd för en sådan utvidgning. Att inskränka lagstiftningen till Sveriges ekonomiska zon, där mera sällan vrak brukar anträffas som hotar sjösäkerheten, skulle innebära att de problem som konventionen tar sikte på bara skulle lösas till en mindre del. Det skulle vara en föga rationell användning av våra resurser att införa en administrativ apparat för att garantera en försäkringsplikt på ett så begränsat område. Sådana argument talar för att utvidga tillämpningen av konventionens regler, i varje fall till Sveriges territorialhav och annat vatten utanför kusterna.

Mera tveksamt kan det synas om utvidgningen också bör omfatta Sveriges sjöar, vattendrag och kanaler, som ju ingår i landets territorialvatten. Traditionellt har man i svensk rätt inte gjort någon åtskillnad mellan havs- och inlandssjöfart; sålunda behandlar sjölagen dem på samma sätt.² Sjöfartsverkets befogenhet att avlägsna vrak gäller i allmän farled oavsett var farleden finns. Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor undantas däremot från statens skyldighet att utföra sjöräddningstjänst vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren, och detsamma gäller miljöräddningstjänst till sjöss (se 4 kap. 3 och 5 §§).

Det förekommer kommersiell sjöfart framför allt i Vänern och Mälaren samt i Göta älv, och det kan därför finnas anledning att likställa i varje fall dessa farvatten med vatten utanför kusterna. Däremot kan man fråga om det finns tillräckliga skäl att införa konventionens ordning även i andra inlandsvatten, där sjöfart till

² Se prop. 2011/12:111 s. 22.

större delen bedrivs av fritidsbåtar. Deras ägare skulle visserligen inte ha någon försäkringsplikt enligt konventionen (och för övrigt inte heller enligt den allmänna regeln i 7 kap. 2 §), men en sådan lagstiftning skulle ändå ålägga både båtägarna och sjöfartsverket nya skyldigheter beträffande avlägsnande av vrak, vilka ibland kunde bli ganska betungande att uppfylla.

Denna fråga sammanhänger emellertid nära med vissa andra lagstiftningsprojekt som nämnts i det föregående – rörande nedskräpande fritidsbåtar och nya regler mot förorening av fartyg. Det kan verka närliggande att på något sätt samordna den planerade lagstiftningen med vrakkonventionens bestämmelser. Detta måste påverka reglernas tillämpningsområde.

Som nyss framhölls handlar konventionens regler om avlägsnande av vrak bara om att vraket ska avlägsnas men föreskriver inte något om vad som senare ska hända med vraket. Det händer att ett sjunket eller strandat fartyg efter bärgning eller avlägsnande är i så pass gott skick att ägaren har intresse av det. I så fall finns det anledning att omhänderta men inte skrota vraket. Vill inte ägaren ta hand om vraket kan lagen om sjöfynd bli tillämplig. Det kunde tyckas motiverat att reglera också sådana situationer i en lagstiftning om avlägsnande av vrak – den skulle omfatta hela händelseförloppet från sjöolyckan fram till vrakets omhändertagande eller skrotning.

Viktigare är emellertid att efter avlägsnandet av vraket detta alltjämt kan utgöra en risk för miljön, något som framgår särskilt av Sjöfartsverkets inventering av miljörisker från fartygsvrak (ovan avsnitt 3.2). Konventionen innebär visserligen att själva avlägsnandet ska ske med särskild hänsyn till den fara vraket kan medföra för miljön, men vad som närmare bör göras med vraket framgår inte. Till någon del kan föroreningsrisker förebyggas med stöd av lagstiftningen om åtgärder mot förorening av fartyg, i varje fall om den revideras; vad som händer på detta område är emellertid än så länge oklart. Det bör också framhållas att varken den nuvarande eller den föreslagna föroreningslagen tar särskilt sikte på föroreningar från vrak. Också lagen om skydd mot olyckor innehåller regler om miljöräddningstjänst till sjöss, när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta (4 kap. 5 §). Åtgärder av detta slag torde närmast

ankomma på Kustbevakningen, som kan anlita specialistföretag för sådana saneringar.³

Till detta kommer att särskilt mindre övergivna fartyg och vrakdelar kan innebära en nedskräpning, vilket som nämnt motiverat att man inom Miljödepartementet överväger en lagstiftning som bl.a. skulle innebära en skyldighet att om möjligt återvinna användbara delar av vraket. Om den nya lagstiftningen skulle omfatta också dessa fall skulle det innebära en betydande utvidgning i jämförelse med vrakkonventionens reglering; det är här inte fråga om vare sig fara för sjösäkerheten eller risk för betydande skada på havsmiljön. – Vidare bör framhållas att den föreslagna lagstiftningen om fritidsbåtar skulle medföra en omfattande reglering av båtägarens skyldigheter, som delvis kan väntas bli kontroversiell; bl.a. uppkommer frågan om återinförande av en obligatorisk registrering av fritidsbåtar, vilken avskaffades år 1993. Det finns risk att en sammankoppling av vrakkonventionens regler med bestämmelser om fritidsbåtar skulle fördröja konventionens införlivande med svensk rätt och över huvud taget komplicera den diskuterade reformen.

Av det sagda framgår att hanteringen av vrak är ett ganska invecklat område att reglera. Det skulle utan tvivel vara en tilltalande lösning om man nu kunde i ett sammanhang ge bestämmelser om avlägsnande och omhändertagande av vrak, där också åtgärder till skydd för havsmiljön kunde föreskrivas. Å andra sidan står det klart, att en lagstiftning med detta syfte skulle gå långt utanför konventionens reglering. Utredningsuppdraget kan inte anses innebära en så omfattande och ingripande reglering av frågor bl.a. om åtgärder mot miljörisker och om äganderätten till vrak, vilka skulle aktualiseras först efter vrakets avlägsnande. Att genomföra en sådan lagstiftning i ett sammanhang skulle försvåra införlivandet av konventionens regler.

Sådana synpunkter talar för att man också såvitt angår svenskt territorium bör inskränka den nu aktuella vraklagstiftningen till de frågor som konventionens bestämmelser berör. En lagstiftning om avlägsnande av vrak bör visserligen säkerställa att själva avlägsnandet inte medför några risker för sjösäkerheten och miljön – vraket får inte lämnas på en olämplig plats – men inte reglera

³ Jfr rapporten Vrak och ägarlösa båtar s. 34.

vrakets senare öden, inte heller de åtgärder som kanske på sikt måste vidtas för att hindra att vraket senare innebär risker t.ex. för miljön. En sådan begränsning av lagstiftningen stämmer också med regeln i artikel 2.3, som föreskriver att åtgärder från statens sida ska upphöra så snart vraket blivit avlägsnat, liksom med inställningen hos gällande lagstiftning; 2011 års förordning inskränker ju sig till att behandla själva avlägsnandet. – Viktigt är dock att bestämmelserna inte försvårar en eventuell utvidgning av reglerna mot föroreningar från fartyg och införande av regler om återvinning av fritidsbåtar och åtgärder mot nedskräpning.

Kontakter med miljödepartementet tyder på att en sådan uppdelning av lagstiftningsprojekten är lämplig. Sjöfartsverket har haft samma mening.

I så fall synes det överflödigt att låta vrakkkonventionens regler gälla i alla svenska vatten. Lämpligen bör bestämmelserna om avlägsnande av vrak liksom nu tillämpas också i allmänna farleder i sjöar, vattendrag och kanaler. Beträffande allmänna hamnar har redan nämnts att det förekommer en särskild lag om flyttning av fartyg som hindrar hamnens användning eller annars strider mot gällande föreskrifter. Sannolikt kan den tillämpas analogt också om vrak.⁴ Dessa föreskrifter kan naturligtvis innehålla bestämmelser som tar sikte på sjösäkerhet och vattenmiljö, men det är långtifrån säkert. Kommunerna har också visst tillsynsansvar i fråga om miljön (se 26 kap. 3 § miljöbalken och 2 kap. 31 kap. miljötillsynsförordningen[2011:13]). Trots att vissa andra regler på detta sätt kan tänkas tillvarata syftena bakom vrakkkonventionen verkar det angeläget att en specialiserad statlig myndighet som Sjöfartsverket bär huvudansvaret för avlägsnande av vrak också i allmän hamn, vare sig den ligger vid kusten eller inne i landet. – Däremot bör inte den föreslagna vraklagstiftningen reglera åtgärder mot vrak och andra nedskräpande och övergivna fartyg i andra inlandsvatten.

En sådan begränsning utgår då från att annan lagstiftning kommer att tillgodose de miljökrav som kvarstår sedan vraket avlämnats på lämpligt ställe. Det torde närmast bli Kustbevakningen, eller i mindre allvarliga fall kommunerna, som svarar för detta.

Vad angår tillämpning av konventionens regler utanför Sverige, ska en konventionsstat föreskriva att befälhavaren och brukaren av

⁴ Jfr SOU 1975:81 s. 83 f. och Tiberg i *Scandinavian Studies in Law*, vol 26 s. 209.

ett fartyg som för en fördragsslutande fartygs flagga ska rapportera till den berörda staten om fartyget blivit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. I fråga om svenska fartyg bör denna skyldighet föreligga också i andra staters konventionsområden. I enlighet med konventionen bör motsvarande tillämpas i fråga om fartygsägarens kostnadsansvar. Försäkringsskyldighet enligt konventionen bör naturligtvis gälla också när ett fartyg rör sig utanför Sveriges territorium och ekonomiska zon. Däremot finns det inte skäl att ålägga Sjöfartsverket några skyldigheter utanför detta område; man kan inte rimligen begära att verket vidtar åtgärder för undanröjande av vrakriser i andra länder, utan här får den berörda statens myndigheter ta ansvaret.

Inträffar en sjöolycka på öppna havet tillämpas inte lagen om inte vraket sedan anträffas på svenskt område.

4.3 Undantag från lagen

I artikel 4 i konventionen föreskrivs att den inte ska tillämpas på åtgärder enligt den internationella konventionen av 1969 om ingripande på det öppna havet i händelse av oljeföroreningsolyckor eller tilläggsprotokollet 1973 där 1969 års konvention utsträcks till att gälla också föroreningar genom andra ämnen än olja. Ett sådant undantag bör upptas i lagtexten.

Enligt samma artikel ska konventionen inte heller tillämpas på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och vid denna tid används endast för statlig, icke affärsmässig verksamhet, om inte staten i fråga beslutar annat. Något skäl att utsträcka lagen till sådana statsfartyg synes inte föreligga. Den särskilda lagstiftningen bör inskränkas till statsägda fartyg som används affärsmässigt. Försäkringsreglerna i vrakkonventionen saknar här betydelse – staten tecknar ju inte försäkring i dessa sammanhang.

Här bör också nämnas att i den utsträckning åtgärder enligt konventionen anses utgöra bärgning enligt tillämplig nationell lag eller en internationell konvention, lagen eller en sådan konvention tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för vrakkonventionens regler (artikel 11.2). Konventionen behandlar emellertid inte ersättning till någon, bara ett kostnadsansvar för fartygsägaren. Däremot får reglerna betydelse i fråga om statens

rätt till ersättning för åtgärder t.ex. av Sjöfartsverket eller Kustbevakningen. Reglerna om bärgarlön är tillämpliga också på pliktmässiga åtgärder från statens sida (jfr NJA 1987 s. 90). Det är tänkbart att fartygsägaren, utöver ersättning för kostnader för sådana åtgärder, kan bli skyldig betala en bärgarlön till staten.

5 Särskilda frågor rörande konventionens genomförande

Förslag: Vid ett genomförande av konventionen ska ägaren av ett fartyg som blivit vrak åläggas en skyldighet att avlägsna vraket och, om det inte sker, i varje fall svara för kostnaderna för avlägsnandet. Ansvaret bör i enlighet med konventionens regler i stort sett vara strikt. Sjöfartsverket ska inom Sveriges territorialvatten och ekonomiska zon vara skyldigt att avlägsna vraket, om inte fartygsägaren följer anmodan att göra detta. Ägaren av fartyg med en dräktighet av minst 300 ska vara förpliktad att försäkra sitt ansvar enligt lagstiftningen, med rätt för den ersättningsberättigade att kräva ansvarsförsäkringen direkt.

5.1 Åtgärder för avlägsnande av vrak och fartygsägarens ansvar

De åtgärder som en stat ska vidta för att avlägsna vrak har ingående beskrivits i konventionen. Det gäller rapportering, information och – om vraket bedöms som en risk – anmodan till fartygsägaren att vidta behövliga mått och steg, till en början för att fastställa vrakets läge och utmärka det. Statens åtgärder ska stå i proportion till risken och inte gå längre än vad som rimligen är nödvändigt, varvid avvägning ska ske mot andras rättigheter. Konventionens föreskrifter framstår som naturliga i sammanhanget och väl avvägda. De bör upptas i lagen, varvid dock detaljer lämpligen kan anges i en förordning om avlägsnande av vrak.

I konventionen föreskrivs vidare att fartygsägaren själv eller genom annan ska avlägsna ett vrak som bedöms som en risk för

sjöfarten, varvid villkor kan uppställas från statens sida till skydd för säkerheten och miljön. Vidare sägs att fartygets ägare ska få en rimlig frist för avlägsnandet. En motsvarande skyldighet, något annorlunda utformad, åligger en fartygsägare också idag. – Om inte ägaren avlägsnar vraket inom fristen, kan detta ske genom statens försorg och på fartygsägarens bekostnad. Detsamma gäller om fartygsägaren inte kan anträffas eller om omedelbara åtgärder krävs. Det bör vara Sjöfartsverket som på detta vis i sista hand ansvarar för att riskerna undanröjs.

Särskilt när det gäller strandade vrak kan fartygsägaren eller myndigheten behöva vidta åtgärder på annans mark när vraket ska avlägsnas. Konventionen innehåller inga regler om detta, men det är naturligt att sådana regler tas in i den nya lagstiftningen. En bestämmelse om tillträde för myndighet i liknande syfte finns i 28 kap. 1 § miljöbalken, som kompletteras med en ersättningsregel i 31 kap. 10 §; staten får ersätta skada och intrång på annans mark. Detta bör också gälla åtgärder som Sjöfartsverket vidtar för avlägsnande av vrak; som framgår av artikel 2.3 blir det här bara fråga om nödvändiga åtgärder. Samma regel bör tillämpas när fartygsägaren själv eller genom något anlitat företag ska avlägsna vraket. Fartygsägaren bör få tillträde även för nödvändiga åtgärder som går utöver vad allemansrätten tillåter. Även här bör staten svara för skada på grund av intrånget; det är fråga om ingrepp i det allmännas intresse som påkallats av en statlig myndighet.

I övrigt ska fartygsägaren alltså svara för kostnader föranledda av avlägsnandet. Enligt konventionen gäller dock inget kostnadsansvar om det bevisas att sjöolyckan orsakats av vissa uppräknade förhållanden som ägaren inte kan anses ansvarig för. Här nämns till en början krigshandlingar och liknande våldshandlingar samt ovanliga naturhändelser som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras. Undantag görs också för skada som helt orsakats av tredje man med uppsåt att orsaka skadan, och för skada orsakad av försummelse av en regering eller annan myndighet att fullgöra skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Fartygsägarens ansvar för avlägsnandet är ett väsentligt inslag i konventionen och bör slås fast i lagen. Som framgår är detta ansvar strikt, dock med vissa undantag som motsvarar vad som gäller för oljeskador enligt sjölagen och för farliga ämnen enligt HNS-

konventionen. Skadeståndsskyldigheten ska liksom i dessa fall täckas av obligatorisk försäkring. Den är alltså strängare än vad som skulle följa av allmänna skadeståndsregler, som kräver vållande på den ansvariges sida för att ansvar ska inträda.

Som förut nämnts (avsnitt 3.1) gäller som huvudregel i svensk skadeståndsrätt att det allmänna inte utan lagstöd kan återkräva kostnader för skyddsåtgärder som det allmänna varit skyldigt att vidta – inte ens om åtgärderna föranletts av uppsåtligt eller vårdslöst handlande av enskilda personer. Konventionens regler om ansvar för fartygsägaren skulle kunna ses som ett avsteg från denna princip. Emellertid förekommer ett ansvar av motsvarande slag redan i sjölagen beträffande åtgärder mot oljeskador (10 kap. 2 § 4 st., 10 a kap. 4 §). Dessutom är skälen för principen knappast så starka att inte undantag kan vara motiverade i de situationer som konventionen berör; tvärtom kan en ansvarsfrihet för den som skapat risker av det aktuella slaget ibland leda till ganska stötande resultat.¹

Eftersom en ansvarsregel av liknande innehåll är vedertagen på rättsområdet och ansvaret normalt inte drabbar fartygsägaren själv (frånsett viss självrisk) utan täcks av sedvanlig försäkring borde den kunna accepteras också från redarsynpunkt, inte bara när vraket finns på det vattenområde där konventionen är tillämplig utan också beträffande vrak inom svenskt territorialvatten och över huvud taget där svenskt fartyg är inblandat i en sjöolycka.

I promemorian föreslås alltså en regel om kostnadsansvar med denna innebörd.

I det förut omtalade betänkandet SOU 1975:81, som också föreskrev en skyldighet för fartygsägare att i denna situation betala kostnader för vrakets avlägsnande, föreslogs en möjlighet att jämka ansvaret om det var obilligt. Någon sådan bestämmelse är emellertid inte behövlig i den nu aktuella lagstiftningen, som i motsats till 1975 års förslag stadgar en obligatorisk försäkringsplikt för fartygsägare. Att försäkringsskyddet inte gäller när fartygsägaren själv vållat skadan uppsåtligt motiverar inte någon jämningsmöjlighet.

Vid ett tillträde bör därför kostnadsansvaret regleras i enlighet med konventionen med den utvidgning som förutses där. Såsom konventionen föreskriver ska dessa anspråk mot fartygsägaren få

¹ Jfr särskilt NJA 2001 s. 627, som föranlett kritik (Svensk juristtidning 2004 s. 838).

framställas endast i enlighet med den föreslagna lagstiftningen, något som kan få betydelse i de fall då allmänna skadeståndsregler skulle leda till ett annat resultat. Staten kan t.ex. inte återropa skadeståndslagens regler för att undvika den ansvarsbegränsning som förutsätts enligt konventionen, eller oskrivna principer om strikt ansvar för farlig verksamhet för att komma ifrån de undantag från kostnadsansvaret som konventionen föreskriver.

Konventionen innehåller åtskilliga bestämmelser om hur åtgärder för avlägsnande ska utföras från statens sida. Den föreskriver också en rad förpliktelser för staten att rapportera, utmärka, lämna upplysningar och verka för att fartygsägaren avlägsnar vraket. Däremot förekommer ingen skyldighet för statens del att låta avlägsna detta om inte fartygsägaren fullgör sin förpliktelse. Här går konventionen inte längre än 2011 års förordning; den ansvariga myndigheten "får" sköta om avlägsnandet själv och är på detta vis berättigad att vidta åtgärder med annans egendom. På denna punkt ökar konventionstexten inte de åligganden Sjöfartsverket redan har.

Som nämnt lär Sjöfartsverket inte i modern tid ha bärgat något vrak i egen regi. Det skulle dock vara överraskande om verket efter tillträdet skulle förhålla sig passivt trots de risker som föreligger för sjöfarten och miljön. Man kan vänta sig att verket vidtar sådana åtgärder som konventionen berättigar till – alltså att undanröja den risk vraket innebär genom att avlägsna vraket eller på annat sätt. Frågan blir då om det finns anledning att direkt ålägga Sjöfartsverket en sådan skyldighet, som alltså skulle gå längre än konventionens regler om statens förpliktelser. Att märka är att utredningsuppdraget talar om att uppdragstagaren i sammanhanget ska "lämna förslag till bestämmelser som behandlar det allmännas ansvar, t.ex. om fartygets ägare inte självmant flyttar vraket".

Som förut nämnts (avsnitt 3.1) förekommer en sådan skyldighet för statliga myndigheter i 2003 års lag om skydd mot olyckor, där Sjöfartsverket åläggs att vidta åtgärder för sjöräddningstjänst och Kustbevakningen har en motsvarande skyldighet i fråga om miljöräddningstjänst till sjöss. Man kunde tänka sig att detta är tillräckligt för att garantera att avlägsnande sker i enlighet med konventionens syfte. De risker som denna lagstiftning avser beskrivs inte närmare, men i vart fall Kustbevakningens förpliktelser synes gå så långt att man kan räkna med ett ingripande från

myndighetens sida, när vraket utgör en miljörisk. Däremot är Sjöfartsverkets skyldigheter i fråga om sjöräddningstjänst av helt annat slag än enligt konventionen – de går ut på efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd samt sjuktransporter. Vill man ha en garanti för ett statligt ingripande mot faror för sjösäkerheten bör föreskrivas en plikt för Sjöfartsverket att i sista hand svara för åtgärder beträffande vraket. Detta bör dock gälla bara inom Sveriges territorialvatten och ekonomiska zon. Någon ytterligare belastning på Sjöfartsverket lär skyldigheten knappast innebära; verket torde som sagt ändå vara berett att vidta behövliga åtgärder när en fartygsägare underlåtit att undanröja de risker vraket innebär, och att döma av verkets uppgifter lär situationen inte vara vanlig. – I promemorian har alltså det angetts som en skyldighet för Sjöfartsverket att svara för att vrak inom svenskt område avlägsnas, om inte fartygsägaren ombesörjer detta.

Från Kustbevakningens sida har framhållits att i den mån avlägsnandet innebär miljöräddningstjänst också denna myndighet bör få rätt att begära ersättning för nedlagda kostnader. Om Kustbevakningens medverkan sker på Sjöfartsverkets uppdrag – en ordning som i dag ofta tillämpas i liknande situationer – kan emellertid Kustbevakningen få del i den ersättning som utgår till Sjöfartsverket från fartygsägaren eller dennes försäkring. Detta lär framför allt bli aktuellt när avlägsnandet är förenat med sådana miljörisker att det fordrar specialistkompetens. I detta läge kan alltså Sjöfartsverket uppdra åt Kustbevakningen att mot ersättning överta avlägsnandet.

Enligt artikel 10.2 i konventionen finns inget hinder för fartygsägaren att begränsa sitt ansvar enligt de allmänna begränsningsregler som tagits in i 9 kap. sjölagen. Som nämnt gäller dessa regler även avlägsnande av vrak (9 kap. 2 § 4 p.). Enligt artikel 7 i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års begränsningskonvention är det emellertid möjligt för en stat att även sedan konventionen tillträtts göra en reservation som innebär att inte begränsningsregeln skulle tillämpas på detta ansvar. En sådan reservation, som bl.a. Norge har gjort, innebär att staten undgår att betala en stor del av kostnaderna med anledning av förlisning av större fartyg – något som blev nödvändigt för norska staten efter förlisning av fartyget Green Ålesund år 2000. I flera lagstiftningsärenden har frågan uppkommit om Sverige bör göra en liknande reservation (se bl.a.

prop. 2003/04:79 s. 20 f. och prop. 2012/13:81 s. 34 f.), men då ansågs förhållandena i de svenska farvattnen inte vara sådana att de motiverade särskilda regler; det framhölls samtidigt att det fanns anledning att följa utvecklingen. När nu frågan uppkommit om tillträde till vrakkonventionen i vissa andra länder har det diskuterats om anledning finns att göra en sådan reservation som skulle lägga ett obegränsat eller i vart fall ett ökat ansvar på fartygsägaren och i vad mån vrakkonventionen ger utrymme för detta.

Man kan dock inte bortse från risken att ett obegränsat kostnadsansvar eller i vart fall ett högre begränsningsbelopp skulle medföra en betydande höjning av premierna för aktuella sjöförsäkringar, särskilt Protection & Indemnity-försäkringen. Även om det är svårt att få närmare besked om hur stora höjningarna kan väntas bli brukar just förekommande begränsningsregler spela en viktig roll för försäkringsbolagens premiesättning. Några fartygsolyckor som aktualiserar en reservation har alltså inte förekommit i svenska farvatten, och riskerna för sådana händelser torde trots allt kunna anses små. Övervägande skäl synes därför tala för att, om konventionen tillträds, liksom i tidigare liknande lagstiftningsärenden tillåta att ansvaret för avlägsnande av vrak begränsas enligt vad som nu gäller. Promemorian innehåller ett sådant förslag. Men också i detta ärende bör framhållas att den framtida utvecklingen kan motivera en annan ståndpunkt.

Vidare gör vrakkonventionen undantag för fall där ett ansvar skulle stå i strid med vissa uppräknade konventioner om förorening genom olja eller genom farliga ämnen samt om ansvar för atomskada. Den föreskriver vidare att i den utsträckning åtgärder för avlägsnande av vraket kan anses utgöra bärgning, reglerna om ersättning till bärgare ska gälla i stället för konventionen. Dessa undantag bör gälla också för Sveriges del om vi tillträder konventionen.

5.2 Försäkringsplikt m.m.

Konventionen föreskriver som nämnt en skyldighet för fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som omfattar det (i det närmaste) strikta

kostnadsansvaret för fartygsägare. En sådan försäkringsplikt är ingen nyhet i svensk sjö rätt; den gäller ju enligt sjölagen för det allmänna redaransvaret för vållande, beträffande fartyg med en dräktighet av minst 300 (7 kap. 2 §), liksom för det strikta ansvaret för oljeskador, såvitt angår fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast (10 kap. 12 §) eller har en dräktighet över 1 000 (10 a kap. 11 §). En försäkringsplikt har också föreskrivits i fråga om ansvaret för farliga ämnen i HNS-konventionen (artikel 12). Den Protection & Indemnity-försäkring som fartygsägare tecknar för att uppfylla sin skyldighet enligt dessa regler omfattar även bl.a. det kostnadsansvar en fartygsägare i dag kan ha för avlägsnande av vrak. Redan de nuvarande reglerna kan under olyckliga omständigheter medföra ett omfattande ansvar av detta slag. Konventionens regler kan därför inte anses som någon mera betydande skärpning av fartygsägarnas förpliktelser.

Man får naturligtvis räkna med att den ändå skulle medföra en premiehöjning för Protection & Indemnity-försäkringar – hur stor är svårt att säga. Det är tydligt att ett avlägsnande av vrak kan medföra mycket stora kostnader, men de uppgifter som förekommer om frekvensen av vrak tyder dock som sagt inte på att det blir vanligt med ett kostnadsansvar för den berörda fartygsägaren. De grunder för ansvarsbefrielse som konventionen föreskriver kan dessutom ofta få betydelse när en sjöolycka inträffar. Vinsterna från sjösäkerhets- och miljösynpunkt, liksom fördelarna med klara regler på området, måste anses så betydande att de överväger de tänkbara nackdelar som ett tillträde med en åtföljande premiehöjning kan innebära.

Som framgått har man i Danmark utsträckt försäkringsplikten att omfatta också fartyg med en dräktighet ända ned till 20. Man har ansett det angeläget att också dessa fartyg skulle omfattas av försäkring. I och för sig skulle detta naturligtvis främja avlägsnandet av vrak; man får räkna med att en ganska stor del av dem utgör eller härrör från mindre fartyg, och en sänkt gräns för försäkrings-skyldigheten skulle utgöra en garanti att fartygen är försäkrade i betydande utsträckning. Emellertid lär även ägare av de nu aktuella fartygen med en dräktighet under 300 i stor utsträckning teckna försäkring i sitt eget intresse, och många av dessa försäkringar torde omfatta kostnader för avlägsnande av vrak. I vart fall skulle reglerna om kostnadsansvar innebära en ny ekonomisk belastning

på dessa fartygsägare även om de redan har en försäkring som täcker deras nuvarande ansvar i denna egenskap. Såvitt framkommit har inte problemen med strandade, sjunkna eller nödställda mindre båtar varit så framträdande att de motiverar strängare krav på fartygsägaren än vad som ansetts rimligt vid konventionens tillkomst, med åtföljande utvidgning också av den administrativa kontrollen.

Enligt konventionen ska som alternativ också godtas en säkerhet som skyddar fartygsägaren i samma utsträckning som den obligatoriska försäkringen. Den föreslagna ordningen med certifikat som visar att skyldigheten att försäkra och ställa säkerhet uppfyllts stämmer väsentligen med nuvarande regler om obligatorisk försäkring i 7, 10 och 10 a kap. och även med HNS-konventionens regler. Det verkar lämpligt att samordna certifikatsreglerna rörande vrakförsäkring med dessa andra bestämmelser.

I konventionen (artikel 12.6) förekommer en särskild bestämmelse som på ett ganska invecklat sätt reglerar vilka villkor om försäkringens upphörande som kan godtas. Det torde vara tillräckligt att en motsvarande bestämmelse, som kan sägas precisera lagens regel om att en försäkring eller säkerhet som omfattar fartygsägarens ansvar alltid ska finnas, tas in i en sådan förordning som tidigare omtalats.

5.3 Vissa definitioner

Konventionen inleds med en rad definitioner av använda begrepp, som delvis något avviker från vad som gäller enligt allmänt språkbruk – dock inte på något störande sätt. Det finns anledning att uppta flertalet av dessa definitioner oförändrade i en svensk lagstiftning på området.

Definitionen av *vrak* torde gå längre än vad som stämmer med ordinärt språkbruk, dels genom att det omfattar alla möjliga föremål som är eller har varit ombord på ett fartyg, dels genom att redan ett fartyg som riskerar att sjunka eller stranda betraktas som vrak. För att lagens regler om avlägsnande ska få avsedd effekt torde emellertid detta vidsträckta vrakbegrepp vara ändamålsenligt. Också konventionens begrepp *avlägsnande* sträcker sig längre än enligt vanligt språkbruk.

6 Slutsatser

Förslag: Vrakkonventionen bör tillträdas. Lagstiftningen bör tas in i sjölagen och träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer. De detaljregler som konventionen innehåller bör tas in i en förordning.

Denna genomgång av huvuddragen i konventionens ordning visar att denna är väl förenlig med svensk rätt och skulle klargöra ett för närvarande ganska osäkert rättsläge. Såvitt framkommit bör den inte få några allvarliga ekonomiska konsekvenser vare sig för det allmänna eller för handelssjöfarten (se närmare om denna fråga avsnitt 7). Ansluter sig nordiska stater till konventionen, liksom sådana viktiga sjöfartsstater som England och Tyskland, finns det all anledning för Sverige att följa deras exempel. Det bör också framhållas att enligt ett uttalande den 19 november 2008 av EU:s medlemsstater, bl.a. Sverige, de förbundit sig bl.a. att senast den 1 januari 2013 samtycka till att vara bundna av vrakkonventionen. Sammanfattningsvis talar övervägande skäl för att Sverige bör tillträda konventionen, varvid tillämpningsområdet bör utvidgas till svenskt territorialvatten enligt vad som angetts i det föregående. Promemorian innehåller ett sådant förslag.

Det är vanligt att regler föranledda av sjörättsliga konventioner tas in i sjölagen, och bestämmelserna om avlägsnande av vrak är knappast så särpräglade att de bör behandlas på annat sätt. Åtskilliga av reglerna stämmer med stadganden i 10 och 10 a kap., liksom med sådana regler i HNS-konventionen som föreslagits bli införda i 11 kap. Även om det inte är alldeles tilltalande att numrera ett kapitel som ”11 a” i ett lagverk som sjölagen, är detta dock vad som ligger närmast till hands. I motsats till bestämmelserna om oljeskador och HNS-konventionen gäller reglerna inte förorening

utan i första hand sjösäkerhet, och de bör därför placeras i ett kapitel efter föroreningsbestämmelserna.

I promemorian föreslås alltså att reglerna om avlägsnande av vrak införs i sjölagen, i ett nytt 11 a kap. Skulle det ändå anses lämpligare att ta in dem i en särskild lag, bör detta vara möjligt genom endast mindre ändringar i lagtexten.

Konventionen innehåller delvis mycket utförliga bestämmelser bl.a. om hur frågan om vraket är en risk ska bedömas och om certifikatets utfärdande. Som förut framhållits verkar det lämpligt att liksom i Danmark bara ta in de väsentliga reglerna i sjölagen och reglera detaljerna i en förordning. Där bör alltså regleras bl.a. vad en rapport enligt konventionens artikel 5 närmare ska upplysa om, vilka faktorer som ska inverka vid riskbedömningen enligt artikel 6 och vad ett certifikat enligt artikel 12 ska innehålla (något som för övrigt bör nära ansluta till motsvarande regler om oljeskador; se förordning 2013:540 om ansvar för oljeskador till sjöss).

I konventionen talas om olika skyldigheter för staten sedan meddelande kommit att ett vrak anträffats, inbegripet vissa detaljföreskrifter om hanteringen av ärendet. Den myndighet som får svara för att detta sker bör vara Sjöfartsverket. Kontrollen över att försäkringsskyldigheten uppfyllts bör dock anförtros Transportstyrelsen, liksom avses enligt lagstiftningen om införlivandet av bunkerkonventionen (prop. 2012/13:81 s. 37).

Vad gäller *förhållandet till annan lagstiftning*, reglerar lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd hanteringen av bl.a. vrak sedan vraket bärgats. Fyndet ska anmälas till myndighet och, om det anträffas under resa, överlämnas till Polismyndigheten. Fyndet kan under vissa förhållanden tillfalla bärgaren. En fråga blir då hur dessa bestämmelser går att förena med vrakkonventionens regler. Som tidigare nämnts finns det anledning att i lagstiftningen om avlägsnande av vrak reglera bara hanterandet av vraket fram till dess det avlägsnats. Genom bärgningen har den risk vraket innebär undanröjts, och det ankommer sedan på bärgaren att förfara på sätt som anges i sjöfyndslagen. För tydlighetens skull bör i sjölagens text anges, att om vraket bärgas lagen om sjöfynd ska tillämpas. Vidare bör Sjöfartsverket på samma sätt som om vraket annars avlägsnas kunna meddela villkor för hanteringen av vraket och ingripa i denna.

Beträffande förhållandet till reglerna i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn, föreslås som nämnt att den nya lagstiftningen ska bli tillämplig också i allmän hamn. 1986 års lag går emellertid längre än lagförslaget genom att den omfattar också fartyg som utan att vara vrak hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Den innehåller också regler om kostnadsansvar för fartygsägaren och redaren gentemot hamninnehavaren. Dessa regler bör behållas i lagen. Som framhållits från Transportstyrelsens sida bör bl.a. i brådskande fall hamninnehavaren ha rätt att vidta åtgärder också beträffande vrak i hamnen; ett ingripande av Sjöfartsverket kan då bli överflödigt, eftersom risken för sjöfarten redan är undanröjd.

Vrakkonventionen och lagförslaget reglerar inte situationen när sjölagens regler om bärgning blir tillämpliga. Någon ändring i dessa bestämmelser synes inte behövlig.

Också lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg reglerar frågor som uppkommer först sedan vraket har avlägsnats. Lagförslaget berör alltså inte den situation föroreningsslagen avser. Lagen kommer för övrigt eventuellt att omarbetas. Det finns inte anledning att nu föreslå ändring i dess bestämmelser. Av liknande skäl synes inte heller nedskräpningsreglerna i 15 kap. miljöbalken böra ändras i detta sammanhang.

Vad slutligen angår lagstiftningens *ikraftträdande*, bör liksom då det gällde genomförandet av bunkerkonventionen (se prop. 2012/13:81 s. 45 f.) regeringen få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdande av de lagändringar som föreslås i promemorian. Som framgått innebär de nya reglerna om fartygsägarens ansvar en viss skärpning i förhållande till gällande rätt. De bör därför endast tillämpas på sjöolyckor som inträffar efter lagens ikraftträdande. Också straffbestämmelserna bör tillämpas bara på gärningar efter ikraftträdandet. Detta torde emellertid framgå av allmänna principer utan någon särskild övergångsbestämmelse.

7 Ekonomiska och andra konsekvenser

Bedömning: Ett tillträde till konventionen i enlighet med memorian kan med tiden leda till en mindre höjning av premierna för Protection & Indemnity-försäkringen. I övrigt kan de ekonomiska konsekvenserna antas bli försumbara. Ett genomförande av förslaget kan väntas få gynnsamma följder för sjösäkerheten och miljön.

Ett tillträde till vrakkonventionen kommer att stärka möjligheterna att ingripa mot fartygsvrak som utgör ett hot mot sjösäkerhet och miljö. Rederinäringens ansvar för vraken skärps och förtydligas. Dessutom utökas det allmännas befogenheter i samband med sjöolyckor. Sammantaget medför förslaget en bättre beredskap för att bemöta riskerna från förlista fartyg. Reformen får emellertid vissa ekonomiska konsekvenser för både det allmänna och för enskilda intressenter – rederinäringen och de försäkringsbolag som meddelar sjöförsäkring.

Vad angår *det allmännas* kostnader för reformen, är det *Sjöfartsverket* som får huvudansvaret för avlägsnandet av vrak. Redan i dag ingår detta i verkets uppgifter, såvitt angår vrak i allmän farled i svenskt territorialvatten (se avsnitt 3.1 ovan). Genom förslaget utvidgas verksamhetsområdet att gälla dels allmän hamn, dels sådana delar av territorialhavet där inte allmän farled förekommer, dels Sveriges ekonomiska zon. Man får räkna med möjligheten att utvidgningen av verkets uppgifter skulle kräva ökade resurser för verket. Några närmare uppgifter om resursbehovet har visat sig svårt att få. Sjöfartsverkets utökade ansvar avser endast vrak på grund av sjöolyckor som uppkommer sedan regleringen trätt i kraft. Det går inte att med säkerhet uppskatta hur vanliga sådana

sjöolyckor kommer att bli. Uppgifter från Sjöfartsverket talar dock för att de fall där verket självt måste ingripa för att ta bort ett vrak kommer att vara mycket sällsynta. Som förut nämnts har Sjöfartsverket inte bärgat något fartyg i egen regi sedan 1961. Enligt Sjöfartsverket borde förslaget, eftersom bärgningen skulle ske på ägarens bekostnad, inte medföra några utökade kostnader mer än vad själva utmärkningen av vraket innebär och administrativa kostnader; dessa kostnader borde dock vara försumbara över tid. Om inte ägaren tar sitt ansvar och inte går att nå skulle emellertid staten få bära kostnaderna för bärgningen. Sjöfartsverket kan också få kostnader för advokatarvoden och processkostnader i Sverige eller i annat land. Med hänsyn till kraven på ansvarsförsäkring och rätten att få ersättning direkt från försäkringen kan det emellertid förväntas bli ytterst ovanligt att kostnaderna för att avlägsna ett vrak stannar på staten. Man kan därför inte vänta sig att den föreslagna regleringen till en början kommer att kräva några ökade resurser för Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till väsentlig del av sjöfartsavgifter, som under 2013 stod för 68 % av verkets totala omsättning. Skulle det visa sig att den föreslagna regeringen med tiden medför kostnadsökningar för Sjöfartsverket bör dessa kunna finansieras med en viss höjning av dessa avgifter.

Kravet på försäkringscertifikat kan leda till merarbete för den myndighet som ska utfärda dessa. Enligt uppgifter från *Transportstyrelsen* finns det i dag 332 svenskregistrerade fartyg i Sverige vars dräktighet är 300 eller mer. Av dessa har 247 giltiga certifikat och beräknas bli omfattade av den föreslagna försäkringsskyldigheten. Ett antal av de fartyg som kommer att omfattas av det föreslagna certifikatskravet behöver redan i dag försäkringscertifikat för bunkerolja, oljetransporter eller passagerartransporter. Om utfärdandet av olika försäkringscertifikat samordnas minskar merarbetet att utfärda certifikat enligt den föreslagna regleringen. Om kostnaderna dessutom täcks av en avgift, blir de ekonomiska konsekvenserna när det gäller utfärdande av certifikat obetydliga för staten. Enligt Transportstyrelsens egen bedömning kan det ökade arbetet för ett certifikat beräknas till två arbetstimmar. Om ca 250 certifikat enligt vrakkonventionen ska handläggas, innebär det sammanlagt ca 500 arbetstimmar, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av en heltidstjänst och en kostnad om ca 400 tkr. De

tillkommande arbetsuppgifterna bedöms enligt Transportstyrelsen eventuellt kunna inrymmas i verksamheten med nuvarande bemanning och därmed tas inom ramen för befintliga anslag.

Förslagen kan inte väntas leda till någon nämnvärd ökning av antalet mål i domstolarna eller ökade kostnader för rättsväsendet i övrigt.

Vad angår förslagets konsekvenser för *enskilda* innebär förslagen att fartygsägaren ska ha ett strikt ansvar för kostnader för vrakens avlägsnande samt ha en ansvarsförsäkring och ett certifikat som visar att försäkringsskyldigheten är uppfylld att ökade krav ställs på sjöfarten. Redan nu kan emellertid den som orsakar en sjöolycka bli tvungen att ersätta kostnaderna för att ta bort ett vrak, med stöd av sjölagens bestämmelser om redarens ansvar. Förslagen innebär inte någon höjning av de ansvarsgränser som råder för närvarande. Också när det gäller försäkring får beaktas att det redan idag finns långtgående krav på ansvarsförsäkring i liknande sammanhang. Sålunda är redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldig att ha en försäkring som täcker redarens ansvar för bl.a. åtgärder för att avlägsna fartygsvrak (7 kap. 2 § sjölagen). Att ansvaret läggs på fartygsägaren i stället för redaren medför i sig inte några ytterligare kostnader.

Den ansvarsutvidgning som det strikta skadeståndsansvaret innebär kan visserligen väntas medföra en viss premiehöjning. Enligt uppgifter från Svensk försäkring är den svår att exakt bedöma. Premierna påverkas av en mängd olika faktorer, och det är osäkert vad just de nya ansvarsreglerna kan betyda i detta avseende. Som framgått omfattar försäkringen redan kostnaderna för avlägsnande av vrak, varvid dock vissa försäkringar bara täcker fartygsägarens ansvar för vrakborttagning när det grundas på tvingande regler. I sådana fall kan man vänta sig att ett tillträde till vrakkonventionen, som ju inför ett ansvar av detta slag, kommer att medföra en premiehöjning. Vad angår de försäkringar som redan ger ett skydd mot sådant ansvar, är läget annorlunda. Även om reglerna på området inte är alldeles klara får ett försäkringsbolag i dag räkna med att svara för sådana kostnader i många situationer, både enligt svensk och enligt utländsk rätt. När nu konventionen har trätt i kraft kan det väntas att samma regler kommer att gälla också i åtskilliga andra konventionsstater. Mot denna bakgrund borde Sveriges tillträde till konventionen få bara en tämligen

obetydlig effekt på försäkringspremierna i sådana fall, särskilt om vi behåller den nuvarande regeln om begränsning av ansvaret för dessa kostnader. Att märka är att endast en ringa del av de haverier som svenska försäkringsbolag försäkrar mot inträffar i Sverige. – Svensk försäkring har bedömt att en eventuell premiehöjning blir marginell, och det finns skäl att ansluta sig till den uppfattningen.

Vad angår kravet på att fartygen ska ha ett certifikat, kan avgiften för detta antas motsvara vad som gäller för motsvarande certifikat beträffande försäkring mot ansvar för skada genom bunkerolja och oljetransporter, dvs. 2 500 kr. Det utgör inte någon nämnvärd börda i förhållande till den rederiverksamhet där fartyg av den angivna storleken kan väntas ingå.

Sammanfattningsvis kan man anta att de ekonomiska konsekvenserna för rederinäringen och försäkringsbranschen av ett tillträde till konventionen blir av ringa betydelse, både till en början och på längre sikt.

8 Författningskommentar

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

7 kap.

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 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, 11 a och 13–15 kap.

Paragrafen har kompletterats med hänvisningar till det nya 11 a 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 § *eller enligt 11 a kap. 12 eller 13 §*. Skyldigheten gäller inte heller sådana anspråk på ersättning som omfattas av transportörens skyldighet att ha en försäkring eller ställa en annan säkerhet enligt artikel 4a.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen, eller enligt artikel 4a.1 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods.

Paragrafen har kompletterats med hänvisning till de nya bestämmelserna i 11 a kap. 12 och 13 §§.

11 a kap. Om ansvar för avlägsnande av vrak

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § I detta kapitel avses med

fartyg: fartyg eller annan anordning som används till sjöss, dock inte flytande plattformar som är placerade och används för utforskning, exploatering eller produktion av mineralresurser på eller under havsbotten;

sjöolycka: fartygskollision, strandning eller annan händelse som inträffar vid sjöfart eller ombord på ett fartyg eller utanför fartyget och som orsakar skada eller framkallar ett omedelbart förestående hot om en skada på ett fartyg eller dess last;

vrak:

a) fartyg som till följd av en sjöolycka sjunkit eller strandat, eller del av ett sådant fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på fartyget,

b) föremål som till följd av en sjöolycka har kommit bort från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss, eller

c) fartyg som håller på att eller rimligen kan förväntas sjunka eller stranda till följd av en sjöolycka, om effektiva räddningsåtgärder inte redan pågår;

fartygsägare: den som vid tiden för sjöolyckan 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,

fartygets brukare: fartygsägaren eller annan som från fartygsägaren har övertagit ansvaret för fartygets drift och alla därmed följande förpliktelser, såsom fartygets redare eller den som hyr fartyget utan besättning ("bare-boat befraktare");

risk: varje tillstånd eller förhållande som utgör fara eller hinder för sjöfart eller rimligen kan väntas medföra betydande skada på havsmiljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater;

berörda intressen: intressen vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom fiske eller annan verksamhet som utgör ett väsentligt levebröd för befolkningen, turistattraktioner och andra ekonomiska intressen inom kustområdet, befolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av försörjningsresurser och djurliv, och infrastruktur utanför kusten och under vattnet;

avlägsnande: varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den risk som ett vrak medför;

konventionsstat: stat som tillträtt den internationella Nairobi konventionen om avlägsnande av vrak;

konventionsområde: en konventionsstats ekonomiska zon eller sjöterritorium där den internationella Nairobi konventionen om avlägsnande av vrak är tillämplig;

berörd stat: den stat i vars konventionsområde vraket finns;

fartygets registreringsstat: den stat där ett fartyg registrerats eller, om registrering inte har skett, den stat vars flagga fartyget är berättigat att föra.

Paragrafen innehåller de allra flesta definitioner som förekommer i artikel 2 i konventionen. Några kan behöva särskilt kommenteras.

Definitionen av *fartyg* stämmer väsentligen med det fartygsbegrepp som används i sjölagen, fränsett undantaget för flytande plattformar.¹ Dessa kan sålunda inte utgöra vrak enligt konventionen, inte heller föremål som härrör från plattformen (jfr definitionen av vrak).

Som *sjöolycka* anses inte bara händelser vid sjöfart utan också andra händelser som medför materiell skada eller risk för sådan skada på fartyget och dess last – alltså även bl.a. olyckshändelser ombord på ett fartyg som ligger förtöjt i hamn. Eftersom sjöolycka får betydelse enligt lagen bara när den orsakat ett vrak torde denna situation inte få nämnvärd praktisk betydelse. ”Händelse” får anses omfatta även uppsåtligt handlande, som när ett fartyg avsiktligt sänks.

Definitionen av *vrak* ansluter sig till konventionens definition. Kapitlets bestämmelser är inte tillämpliga redan när fartyget framstår som övergivet, om det inte sjunkit eller strandat eller kan väntas sjunka eller stranda till följd av en sjöolycka.

Som framgår av definitionen av *fartygsägare* är det ägarförhållandet vid sjöolyckan som är avgörande. De förpliktelser som sjöolyckan ger upphov till vilar på denne ägare. Att ett vrak därefter överläts till någon annan fritar inte fartygsägaren från dessa skyldigheter. Försäkringsplikten och skyldigheten att ställa säkerhet enligt 12 och 13 §§ gäller naturligtvis oavsett om en sjöolycka inträffar.

När det på tal om *fartygets brukare* talas om ansvar för fartygets drift och alla därmed följande förpliktelser avses liksom i konventionens motsvarande regel (artikel 9.9) allt ansvar som uppkommer

¹ I den mån dessa saknar styrinrättning torde de inte utgöra fartyg heller enligt sjölagen, jfr 1 kap. 3 §.

enligt den internationella koden för säker drift (International Safety Management Code).

Beträffande *risk* är att märka att i fråga om miljörisker konventionen förutsätter att förhållandet i fråga kan väntas medföra betydande skada på havsmiljön. I annat fall får inte konventionsstatens myndighet ingripa mot fartygsägaren. Konventionens definition kan synas snäv när det gäller åtgärder mot dessa miljöhot. Om kravet på betydande skada uppfattas som om det närmast undantar mera bagatellartade skadeverkningar, torde det dock vara förenligt med den allmänna inställningen i svensk miljö rätt.

Begreppet *berörda intressen* omfattar som framgår inte bara intressen knutna till vissa områden på stränderna utan också bl.a. allmänna miljö- och hälsointressen.

I fråga om definitionen av *avlägsnande* bör framhållas dess samband med riskbegreppet. Endast åtgärder som minskar risken för sjöfartens säkerhet och miljön faller under begreppet i fråga. Som framgår omfattar definitionen också andra åtgärder än avlägsnande i vanlig mening.

I övrigt lär definitionerna inte behöva någon kommentar.

Tillämpningsområde

2 § *Detta kapitel tillämpas i Sverige och i dess ekonomiska zon. I insjöar, vattendrag och kanaler tillämpas bestämmelserna dock endast i allmän farled och allmän hamn. I fråga om svenska fartyg tillämpas bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, brukare och befälhavare även i andra staters konventionsområden.*

Kapitlet tillämpas inte på örlogsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för sjöolyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

Kapitlet gäller även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. Det tillämpas dock inte på åtgärder vidtagna enligt den internationella konventionen av 1969 om ingripande på det öppna havet i händelse av oljeföroreningsolyckor, med senare ändringar, eller enligt protokollet av 1973 angående ingripande på det öppna havet i händelse av föroreningar genom andra ämnen än olja.

Paragrafen anger tillämpningsområdet för lagen. Första stycket bestämmer det geografiska området där lagen tillämpas. Som förut utvecklats (avsnitt 4.2) bör lagen gälla inte bara inom svensk

ekonomisk zon utan också inom svenskt territorium, dock med en begränsning i fråga om Sveriges inlandsvatten; här tillämpas den bara när vraket finns i allmän farled eller allmän hamn. Avsikten är att annan lagstiftning ska reglera hanteringen av vrak och uttjänta båtar inom andra områden, där vrakets förekomst inte innebär samma risk för sjöfarten men skräpar ner och ibland kan bli till skada för miljön. Avgörande för lagstiftningens tillämplighet är var vraket finns. Att det härrör från en sjöolycka utanför Sverige och dess ekonomiska zon hindrar inte att lagen blir tillämplig om vraket är på svenskt område.

En utvidgning av tillämpningsområdet förekommer beträffande skyldigheterna för fartygets brukare och befälhavare att rapportera om sjöolyckor som orsakat ett vrak (4 § 1 st.), fartygsägarens skyldighet att avlägsna vraket (7 § 1 st.) och svara för kostnaderna för avlägsnandet (11 §) samt ägarens försäkringsplikt (12 §). Dessa förpliktelser gäller också utanför svenskt område inom andra staters konventionsområden. Med en sådan hänvisning till vad de olika staterna bestämt om konventionens tillämpning behöver man inte särskilt ange att vissa områden ska likställas med ekonomisk zon (se däremot 10 a kap. 3 § 2 st.). – Sjöfartsverkets åligganden enligt förslaget är däremot begränsade till Sveriges territorialvatten och ekonomiska zon.

Andra stycket gör undantag för statsfartyg som inte brukas i affärsmässiga sammanhang. Skälen för bestämmelsen finns i avsnitt 4.3.

I *tredje stycket* har intagits en regel motsvarande 10 a kap 4 § 2 st. Vidare har intagits ett undantag motsvarande artikel 3, första stycket i konventionen.

3 § Bestämmelserna i detta kapitel om fartygsägarens ansvar för de kostnader som anges i 11 § tillämpas inte om och i den utsträckning sådant ansvar skulle stå i strid med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag eller med lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

I den utsträckning åtgärder som anges i 7 § utgör bärgning enligt 16 kap., ska reglerna i det kapitlet tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för motsvarande regler i detta kapitel.

Paragrafens *första stycke* motsvarar artikel 11.1 i vrakkonventionen. Det har fått en formulering som ansluter till 10 kap. 2 § 6 st. sjölagen. I artikeln uppräknas följande konventioner som ska gälla

framför vrakkonventionen: Den internationella konventionen av 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet, 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, konventionen av 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område, med senare ändringar, Wienkonventionen av 1963 om ansvarighet för atomskada, med senare ändringar, och den internationella konventionen av 2001 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. Vidare nämns nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för atomskada, vilket har föranlett det särskilda undantaget för lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

Bestämmelsen kan bli aktuell exempelvis när vraket har last av olja eller sådana farliga ämnen som regleras i HNS-konventionen. I så fall blir reglerna om oljeskador i 10 kap. eller – när väl HNS-konventionen trätt i kraft för Sveriges del – reglerna om skada genom HNS-ämnen tillämpliga på fartygsägarens ansvar i stället för 11 a kap. I den mån kostnaderna skulle falla utanför reglerna i de angivna konventionerna, gäller dock detta kapitel.

Andra stycket motsvarar artikel 11.2 i vrakkonventionen. Enligt 19 kap. 1 § utgör bärgning varje åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara. Något undantag sker numera inte för sådana åtgärder av en myndighet som grundar sig på en offentligrättslig förpliktelse att bistå fartyget eller egendomen (Jfr NJA 1989 s. 90).

Avlägsnande av vrak m.m.

Rapporter, upplysningar och utmärkning av vrak

4 § Om ett fartyg har varit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak ska fartygets befälhavare eller dess brukare utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket eller, om vraket finns i annan stats konventionsområde, till behörig myndighet i den staten. Sjöfartsverket ska vid kännedom om sjöolyckan utan dröjsmål på lämpligt sätt upplysa sjöfarande om vrakets art och läge. Om det finns anledning att anta att vraket innebär en risk ska Sjöfartsverket underrätta fartygets ägare om detta och anmoda denne att vidta

alla möjliga åtgärder för att fastställa vrakets exakta läge. Bedömer Sjöfartsverket vraket som en risk enligt 5 §, ska alla rimliga åtgärder vidtas för att märka ut vraket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporter, upplysningar och utmärkning enligt första stycket.

Paragrafen motsvarar i huvudsak artiklarna 5, 7 och 8 i konventionen, varvid dock detaljföreskrifter avses i stället bli intagna i en förordning om avlägsnande av vrak (jfr tredje stycket).

Första stycket anger den rapporteringsskyldighet som åligger antingen fartygets brukare – alltså ägare, redare eller bareboat-befraktare (jfr 1 §) eller också dess befälhavare, när fartyget varit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. Om befälhavaren redan rapporterat händelsen, behöver inte brukaren göra det, och omvänt. Rapporteringen ska ske till Sjöfartsverket eller, om vraket finns i annan konventionsstats konventionsområde, till behörig myndighet i den staten. Enligt definitionen i 1 § räknas till konventionsområdet statens ekonomiska zon och, om konventionens tillämpningsområde utsträckts enligt artikel 3 i konventionen, dess territorialvatten.

Vidare anges de åtgärder som ankommer på Sjöfartsverket sedan verket på grund av rapporten eller på annat sätt fått kännedom om sjöolyckan. Upplysningar om vrakets art och läge ska lämnas redan innan Sjöfartsverket kan avgöra om det innebär en risk enligt 5 §. Bedöms vraket som en risk, är myndigheten också skyldig att vidta åtgärder så att vraket utmärks.

Enligt *andra stycket* ankommer det på regeringen att ge närmare regler om de frågor som behandlas i paragrafens första och andra stycke. Som nämnt är avsikten att de ska regleras i en särskild förordning.

Riskbedömning

5 § Vid prövningen om ett vrak innebär en risk bör beaktas vrakets art, beskaffenhet och läge, arten och mängden av vrakets last, förhållandena på platsen och övriga omständigheter som kan göra det nödvändigt att avlägsna vraket.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om prövningen enligt första stycket.

Paragrafens *första stycke* anger i stora drag de förhållanden som ska beaktas vid prövningen om ett vrak utgör en risk. En utförligare beskrivning hur risken ska bestämmas förekommer i artikel 6 i konventionen. Som framgår av *andra* stycket är även här meningen att detaljerna ska tas in i en förordning om avlägsnande av vrak.

Bedömningen enligt paragrafen ankommer på Sjöfartsverket. Man bör kunna utgå från att i tveksamma fall verket kontakter andra sakkunniga myndigheter, exempelvis Kustbevakningen i frågan om ett vrak kan utgöra en miljörisk. – När det gäller vrak i en allmän hamn kan risken för sjöfarten redan ha undanröjts genom åtgärder från hamninnehavarens sida enligt lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn, och då saknas anledning för Sjöfartsverket att ingripa.

Åtgärder för avlägsnande av vrak

6 § Om vraket bedöms som en risk, ska Sjöfartsverket omedelbart meddela detta till det förolyckade fartygets ägare och, om fartyget är utländskt, behörig myndighet i dess registreringsstat. Sjöfartsverket ska bestämma en rimlig frist inom vilket vraket ska avlägsnas och skriftligen upplysa fartygsägaren om detta.

Fartygsägaren ska förse den svenska eller utländska myndigheten med bevis om sådan försäkring eller annan säkerhet som omtalas i 12 och 13 §§.

Paragrafen, som motsvarar delar av artikel 9 i konventionen, anger i *första stycket* vissa åtgärder som ska vidtas för att fartygsägaren ska fullgöra sin skyldighet att avlägsna vraket. Sjöfartsverket ska omedelbart underrätta fartygsägaren eller ett utländskt fartygs registreringsstat om att vraket bedöms som en risk. I samband härmed ska en rimlig frist anges för vrakets avlägsnande, något som i allmänhet bör ske samtidigt som fartygsägaren underrättas om risken. Vad som här är rimligt beror naturligtvis på omständigheterna i det särskilda fallet, framför allt vrakets beskaffenhet och läge, men hänsyn bör också tas till fartygsägarens möjligheter att snabbt agera för att själv eller genom annan bärga och skaffa bort vraket. Som framgår av 1 § menas med fartygsägaren den som ägde fartyget vid sjöolyckan. Bedöms inte vraket som en risk behöver inte Sjöfartsverket vidta ytterligare åtgärder i ärendet. Lämpligen bör då myndigheten meddela fartygsägaren om detta.

När fartygsägaren fått meddelande enligt första stycket, ska denne enligt *andra stycket* snarast förse Sjöfartsverket eller, om vraket finns inom annan stats konventionsområde, vederbörande myndighet i denna stat med bevis om föreskriven försäkring eller säkerhet som avses i 12 och 13 §§.

7 § Fartygsägaren är skyldig att själv eller genom annan avlägsna vraket, om Sjöfartsverket har bedömt det som en risk enligt 5 §. Finns vraket i en annan stats konventionsområde, gäller detsamma om vraket har bedömts som en risk av behörig myndighet i den staten.

Sjöfartsverket får uppställa villkor för avlägsnandet och ingripa i förfarandet i den utsträckning det behövs för att säkerställa att avlägsnandet sker med vederbörlig hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för vattenmiljön.

Om vraket bärgas av annan än fartygsägaren, tillämpas lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. Sjöfartsverket får uppställa villkor för bärgningen och ingripa i förfarandet enligt vad som sägs i andra stycket.

I *första stycket* anges den olycksdrabbade fartygsägarens centrala skyldighet att låta avlägsna ett vrak som bedömts som en risk. Fartygsägaren kan antingen göra detta själv eller uppdra avlägsnandet åt någon annan, exempelvis ett bärgningsföretag. Åtgärden ska utföras på sådant sätt att sjösäkerhet och miljöskydd hela tiden beaktas. Häri ingår också att vraket efter avlägsnandet lämnas på ett sätt så att det inte utgör några risker för sjöfart eller vattenmiljö.

Konventionen innehåller inga undantag från fartygsägarens skyldighet att avlägsna vraket. Kan ägaren inte klara detta får denne – eller dennes försäkring – ersätta Sjöfartsverket dess kostnader för avlägsnandet, om inte något av undantagen i 11 § första stycket är tillämpligt. Naturligtvis bör ägaren under alla omständigheter kontakta Sjöfartsverket om denne inte själv förmår ordna avlägsnandet.

Fartygsägarens skyldighet att avlägsna vraket gäller oavsett om ägaren överlåter detta efter sjöolyckan. Som framgår av definitionen i 1 § är det äganderätten vid tidpunkten för sjöolyckan som avgör vem som är fartygsägare. Fartygsägarens förpliktelse att se till att vraket avlägsnas och ägarens kostnadsansvar kvarstår oavsett vad ägaren kan ha överenskommit med vrakets förvärvare. I vissa fall kan överenskommelsen innebära att den nye ägaren åtar sig avlägsnandet – t.ex. när vraket överläts för bärgning – men i så fall svarar fartygsägaren alltjämt för att åtgärder vidtas med vraket, och staten kan kräva ägaren – och ägarens försäkring – på uppkomna

kostnader enligt 11 §. Den som förvärvat vraket har däremot ingen direkt ersättningsskyldighet i förhållande till staten enligt 11 a kap. Ett fartyg som blivit vrak är emellertid belastat med sjöpanträtt för kostnader som avser avlägsnande av vraket (se 3 kap. 36 § första stycket 5).

Sjöfartsverket har enligt *andra stycket* rätt att tillgodose säkerhets- och miljöintressen, antingen genom att uppställa villkor för avlägsnandet eller genom att ingripa i detta, om av någon anledning åtgärden inte sköts på fackmässigt eller annars lämpligt sätt. Som framgår av 8 § kan myndigheten då själv ordna avlägsnandet, varvid bl.a. proportionalitetsregeln i 9 § ska iakttas. Också i detta sammanhang får man utgå från att Sjöfartsverket kontaktar Kustbevakningen i fråga om särskilda åtgärder som i samband med avlägsnandet behöver vidtas mot miljörisker av olika slag.

Tredje stycket reglerar förhållandet till lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd. Som framhållits i allmänmotiveringen (avsnitt 4.2) bör inte det nya kapitlet i sjölagen reglera rätten till vraket sedan det avlägsnats.

8 § Låter fartygsägaren inte avlägsna vraket enligt 7 § inom den frist som Sjöfartsverket bestämt, eller kan fartygsägaren inte anträffas, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket på fartygsägarens bekostnad, om vraket finns i Sverige eller i dess ekonomiska zon. Om omedelbara åtgärder behövs, får avlägsnandet genast ske efter underrättelse till fartygsägaren och vederbörande myndighet i annan registreringsstat.

Paragrafen anger de åtgärder Sjöfartsverket ska vidta om inte fartygsägaren ombesörjer avlägsnande av vraket. I motsats till konventionen föreskriver lagtexten en skyldighet för myndigheten att vidta åtgärder i sådant syfte, varvid dock reglerna i 9 § ska iakttas. I den mån avlägsnandet är förbundet med risker för miljön kan Sjöfartsverket genom uppdrag anlita Kustbevakningen, som är den myndighet som svarar för miljöräddningstjänst.

Avvikelsen från konventionens regler har motiverats i avsnitt 5.1. Sjöfartsverkets skyldigheter gäller enligt lagtexten bara vrak inom svenskt område, men Sjöfartsverket är oförhindrat att ingripa också mot andra vrak när detta framstår som befogat, t.ex. på öppna havet utanför Sveriges ekonomiska zon. I så fall kan dock

kostnader inte återkrävas med stöd av 11 a kap.; dess regler om fartygsägarens ansvar är ju inte tillämpliga beträffande sådana vrak.

Fartygsägaren ska enligt 11 § i sista hand svara för kostnaden, vilket motiverar att myndigheten sköter uppgiften på enklaste och billigaste sätt utan att ge efter på kraven på sjösäkerhet och miljöskydd (jfr 9 §).

För brådskande åtgärder enligt sista meningen krävs inte att fartygsägaren formligen delges. Det räcker med att denne underkäntas på lämpligt vis.

9 § Åtgärder som från statens sida vidtas för avlägsnande av vrak ska stå i proportion till den risk som vraket medför. De får inte gå utanför vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna vraket eller i onödan inkräkta på rättigheter och intressen för andra stater eller för någon fysisk eller juridisk person. Åtgärderna ska upphöra så snart vraket avlägsnats.

Avlägsnande ska ske på ett sätt som inte innebär några risker för sjösäkerheten eller skyddet för vattenmiljön.

Paragrafens första stycke, som väsentligen motsvarar artikel 2 i konventionen, anger vissa allmänna krav som ställs på statliga myndigheter som vidtar åtgärder enligt lagen. Framför allt gäller här en proportionalitetsregel; endast nödvändiga åtgärder, som står i rimligt förhållande till den risk som föreligger, är tillåtna. Framstår det som nödvändigt kan dock en myndighet gå så långt som att spränga eller bränna upp vraket utan att behöva ersätta ägaren för detta.

I andra stycket har emellertid, i enlighet med konventionens allmänna inställning, betonats att myndigheternas uppgift är att avlägsna vraket så att det inte längre innebär risker från sjösäkerhets- eller miljösynpunkt; dessförinnan kan inte berörda stater eller personer begära att åtgärden ska upphöra.

10 § Rörande tillträde till mark för åtgärder enligt 7 § första stycket eller 8 § tillämpas 28 kap. 1 § och 31 kap. 10 § miljöbalken, i den utsträckning åtgärderna är nödvändiga för att avlägsna vraket.

Avlägsnandet av vraket kan ibland kräva att fartygsägaren eller Sjöfartsverket får tillträde till enskild mark. Paragrafen hänvisar här till reglerna i miljöbalken om tillträde för att fullgöra myndighetsuppgifter och ersättning för skada och intrång som följd av

tillträdet. Tillträdet får dock bara avse nödvändiga åtgärder, något som för Sjöfartsverkets del framgår av 11 a kap. 9 § men får betydelse när det gäller åtgärder från fartygsägarens sida. Ersättningen ska enligt 31 kap. 10 § miljöbalken utges av staten också i detta fall. Om fartygsägarens åtgärder inte kan anses nödvändiga har inte staten något ansvar; i händelse av skada får markägaren vända sig mot fartygsägaren själv. Vidtar Sjöfartsverket åtgärder som inte är nödvändiga kan ibland staten bli skadeståndsskyldig (jfr 3 kap. 2 § skadeståndslagen).

Kostnader och försäkring

Ansvar för kostnader

11 § Fartygsägaren ska, oavsett den skyldighet som Sjöfartsverket har enligt 8 §, ansvara för kostnader för sådana åtgärder för bedömning av vrakets läge samt utmärkning och avlägsnande av vraket som avses i 4, 6, 7 och 8 §§, om inte ägaren bevisar att sjöolyckan som orsakat vraket har

a) orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av ovanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

b) i sin helhet orsakats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

c) 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.

Anspråk mot fartygsägaren enligt första stycket får göras gällande endast med stöd av reglerna i detta kapitel. I fråga om vrak i Sverige gäller dock detta bara kostnader för vrakets lokalisering, utmärkning och avlägsnande.

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

Vad som sägs i första och andra stycket inskränker inte rätten att återkräva utgiven ersättning från tredje man.

I paragrafen, som väsentligen motsvarar artikel 10 i konventionen regleras fartygsägarens ansvar för kostnader föranledda av de myndighetsåtgärder som vidtas för vrakets avlägsnande. Ansvaret är enligt *första stycket* strikt – alltså oberoende av vållande på fartygsägarens sida – med motsvarande undantag som enligt sjölagen gäller bl.a. vid oljeskada (se 10 kap. 3 § och 10 a kap. 7 §). Grunden för ansvar får anses vara fartygsägarens innehav av

fartyget vid tidpunkten för sjöolyckan. Undantagen bör tolkas på samma sätt som bestämmelserna i sjölagen.

Som framgår avser ansvaret endast vissa uppräknade kostnader för Sjöfartsverkets åtgärder med anledning av att vraket anträffats. Det bör begränsas till de åtgärder som direkt föreskrivits i lagen och inte omfatta andra kostnader som uppkommit i sammanhanget, t.ex. för eftersökning av fartygsägaren eller underrättelser till denne och andra myndigheter. Av 9 § framgår att myndigheten bara har anspråk på sådana kostnader som står i proportion till den föreliggande risken och framstår som nödvändiga för att avlägsnandet ska genomföras.

För den händelse fartygsägaren inte fullgör sin skyldighet att avlägsna vraket och Sjöfartsverket därför utför detta på egen bekostnad, har Sjöfartsverket alltså rätt att återkräva beloppet från fartygsägaren eller dennes försäkring. I första stycket har för tydlighetens skull framhållits att fartygsägarens ansvar gäller oavsett Sjöfartsverkets förpliktelse att sköta avlägsnandet (jfr den liknande bestämmelsen i 10 a kap. 4 § 1 st.) Enligt vad som förut framhållits (avsnitt 4.1 ovan) utgör ju ett ansvar för den enskilde i detta läge ett undantag från en skadeståndsrättslig huvudprincip.

Som nämnts i kommentaren till 7 § gäller fartygsägarens ansvar oavsett om fartygsägaren överlåtit vraket till någon annan efter sjöolyckan.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar artikel 10.3 i konventionen, får kostnadsansvaret för fartygsägaren bara göras gällande enligt lagens bestämmelser. Detta stämmer med huvudregeln för tillämpning av skadeståndslagen (se 1 kap. 1 §: ”om ej annat är särskilt föreskrivet”). När det gäller kostnader för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vraket är reglerna i 11 a kap. sålunda exklusivt tillämpliga. Det innebär bl.a. att ansvarsbegränsning enligt 9 kap. gäller; däremot torde den ansvarige inte kunna åberopa medvållande från det allmännas sida i annat fall än som anges i första stycket punkten c; 6 kap. 1 § skadeståndslagen blir inte tillämplig. Inte heller lär fartygsägaren, när inte försäkring täcker skadeståndsskyldigheten, kunna begära jämkning av ett oskäligt betungande ansvar enligt 6 kap. 2 § skadeståndslagen.² – Däremot torde fartygsägaren kunna göra invändning om att adekvat kausalitet

² Jfr Bengtsson & Strömbäck, Skadeståndslagen. En kommentar (5 uppl. 2014), avsnitt 6:2.5.

saknas mellan sjöolyckan och skadan, dvs. kostnaderna; dessa skulle alltså ha orsakats av så oförutsebara eller säregna förhållanden beträffande vraket att fartygsägaren inte rimligen bör svara för dem – t.ex. åtgärder av tredje man som försvårat ett avlägsnande. Situationen lär inte vara praktisk.

Tredje stycket ger möjlighet för fartygsägaren att begränsa sitt ansvar för avlägsnande av vrak enligt vad som sägs i 9 kap. 2 § 4 p. sjölagen.

Enligt *fjärde stycket* kan vidare fartygsägaren eller dennes försäkringsbolag återkräva utgivna kostnader av annan som är ansvarig för sjöolyckan. Här blir allmänna regler tillämpliga om den slutliga fördelningen av solidariskt skadeståndsansvar. Är fartygsägaren fri från skuld till sjöolyckan (men ändå ansvarig enligt första stycket), lär kostnaderna i allmänhet helt kunna återkrävas från tredje man som varit vållande till skadan.

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

12 § Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet som är minst 300 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 försäkringen 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 myndigheten utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att staten ansvarar intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget. Om försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrivna krav får myndigheten återkalla certifikatet.

Paragrafens *första stycke* innehåller den viktiga regeln om fartygsägares plikt att ha försäkring eller säkerhet som täcker fartygsägarens kostnadsansvar. Redan idag omfattas ansvaret av sedvanlig Protection & Indemnity-försäkring. Nu ska emellertid, enligt vad som föreskrivs i *tredje stycket*, försäkringsskyddet (eller förekomsten av säkerhet) styrkas genom ett certifikat som medförs på fartyget. När lagens regler gäller för ett svenskt fartyg som ägs

av staten ska ett sådant certifikat styrka att staten svarar för samma ansvarsbelopp som föreskrivs för andra fartyg.³ – Tredje styckets sista mening får läsas i samband med artikel 12.6 i konventionen. Enligt den bestämmelsen uppfyller inte försäkringen eller säkerheten enligt paragrafen konventionens krav om den kan upphöra att gälla på andra grunder än vad som särskilt anges i artikeln i fråga. Vilka grunder det närmare är fråga om får anges i förordningen om avlägsnande av vrak. Är inte kraven uppfyllda får certifikatet återkallas. Detaljer rörande försäkringens och säkerhetens utformning samt angående certifikatet bör tas in i samma förordning.

Försäkringskyldighet för utländska fartyg

13 § För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet av minst 300 ska det finnas en försäkring eller 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 staten ansvarar intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket.

Paragrafen innehåller regler om försäkringsplikt m.m. för utländska fartyg (jfr artikel 12.12 i konventionen). Försäkringsplikten regleras på väsentligen samma sätt som för svenska fartyg.

Avgift vid certifiering

14 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökan om certifikat.

³ I motsvarande bestämmelser i 10 kap. 12 § och 10 a kap. 12 § talas om att statens ansvar är "täckt" intill samma belopp. Formuleringen är emellertid missvisande, eftersom staten svarar direkt utan att någon annan täcker beloppet.

Bestämmelsen motsvarar regeln om avgifter i 10 a kap. 13 §.

Krav mot försäkringsgivaren

15 § En försäkring som avses i 12 eller 13 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att direkt av försäkringsgivaren få ut ersättning för kostnader angivna i 11 § intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren kan då framställa samma invändningar som fartygsägaren hade kunnat framställa mot ett sådant krav, dock inte att fartygsägaren är försatt i konkurs eller likvidation. Försäkringsgivaren är vidare fri från ansvar, om fartygets ägare själv har vållat skadan uppsåtligen.

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.

Vad som sägs i första stycket om försäkring och försäkringsgivare tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som anges i 12 och 13 §§.

Begränsningen av ansvarsbeloppet enligt 9 kap. 5 § får åberopas mot ersättningskrav enligt första stycket även om fartygsägaren inte är berättigad till sådan ansvarsbegränsning.

Bestämmelsen motsvarar artikel 12.10 i konventionen. Första stycket ger regler om direktkrav mot den ansvarsförsäkring som föreskrivs i kapitlet. Begränsningarna i försäkringsgivarens ansvar följer konventionens regler. Försäkringsgivaren kan inte i andra fall än paragrafen föreskriver åberopa invändningar mot direktkravet grundade på försäkringsavtalet; här föreligger en skillnad mot vad som gäller enligt 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), som tillåter sådana invändningar. Försäkringsgivaren kan alltså inte mot den skadelidande åberopa t.ex. att försäkringstagaren brustit i sin upplysningsplikt eller åsidosatt en säkerhetsförpliktelse.

Andra stycket stämmer med vad som föreskrivs om ansvarsförsäkring mot oljeskador (10 kap. 15 §) och mot bunkeroljeskador (10 a kap. 15 §). Bestämmelsen innebär att försäkringen liksom annan ansvarsförsäkring i princip gäller till förmån för den försäkrade. Försäkringsbolaget kan alltså inte kräva tillbaka utgiven ersättning från fartygsägaren. Som framgår av lagtexten är regeln dispositiv. Försäkringsbolaget kan alltså förbehålla sig regressrätt mot fartygsägaren.

Enligt *tredje stycket* finns samma möjlighet till direktkrav mot den som ställt sådan säkerhet som likställs med försäkring. Någon

motsvarande regel förekommer inte beträffande en säkerhet som avses i 7 kap. 2 §, däremot i 10 kap. 16 § och i 10 a kap. 16 §.

Fjärde stycket motsvarar en särskild regel i artikel 12.10 i konventionen om ansvarsbegränsning för försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet. Den kan bli aktuell i sådana fall som avses i 9 kap. 4 § (uppsåt eller viss grov vårdslöshet hos den ansvarige).

Åsidosättande av försäkringsskyldigheten

16 § Bestämmelser om förbud beträffande visst fartyg när försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts finns i 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

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

Första stycket hänvisar rörande vissa påföljder när skyldigheten enligt 12 eller 13 § inte fullgjorts till lagen om åtgärder mot förorening mot fartyg. Straffbestämmelser för sådana fall har tagits in i 20 kap. 14 §. Reglerna motsvarar vad som gäller då sådana skyldigheter enligt 10 och 10 a kap. har försummats.

Andra stycket upplyser om var det finns bestämmelse om straff för åsidosättande av förpliktelseerna för fartygsägare m.fl. enligt kapitlet.

Behörig domstol

17 § Bestämmelser om behörig domstol i mål om ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 11 § finns i 21 kap. 5 §.

Paragrafen upplyser om var det finns bestämmelser om behörig domstol för ersättningstalan om kostnader för avlägsnande av vrak m.m.

19 kap.

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

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 befordran 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 passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, 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 resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: 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,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 11 §: inom tre år från dagen då risken fastställts enligt 11 a kap. 5 §, dock senast inom sex år från dagen för den olycka som orsakade vraket eller, om olyckan orsakades 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 redareansvaret 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har kommit under behandling av 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. 35 § andra och tredje styckena 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.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

I den nya punkten 10 har upptagits en preskriptionsbestämmelse rörande ansvaret för kostnad för avlägsnande av vrak, väsentligen efter samma mönster som motsvarande regel om oljeskador.

20 kap.

14 § En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a eller 11 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a eller 11 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 §, i 10 a kap. 11 eller 12 § eller i 11 a kap. 12 eller 13 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

I paragrafen har tillagts straffbestämmelser rörande försummelse av försäkringsplikt och medförande av certifikat beträffande ansvar för kostnader för avlägsnande av vrak.

21 kap.

5 § Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap., för en bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller för kostnader för avlägsnande av vrak enligt 11 a kap. får väckas i Sverige endast om skadan eller den sjöolycka som har orsakat vraket har inträffat 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. *Detsamma gäller talan mot en svensk fartygsägare om ersättning för kostnader när 11 a kap. annars är tillämpligt.*

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada eller om ersättning för kostnader för avlägsnande av vrak, väckas här, om skadan eller kostnaderna orsakats av samma olycka.

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

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 9 kap. 7 § eller 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.

Paragrafen har kompletterats med regler om talan rörande ansvar för kostnader för avlägsnande av vrak, motsvarande vad som gäller för ansvaret för oljeskador. Tillägget i första stycket tar sikte på fall där reglerna om skyldigheter enligt 11 a kap. tillämpas även när svenskt fartyg blir vrak i annans stats konventionsområde. Också andra stycket har ändrats på grund av de nya reglerna om avlägsnande av vrak. Med "olycka" avses här naturligtvis också sådan sjöolycka som omtalas i första stycket.

Eftersom en begränsningsfond kan upprättas också enligt 9 kap. 7 §, har hänvisning till denna paragraf tillagts i femte stycket.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Lagen tillämpas inte på sjöolyckor som inträffat före ikraftträdandet.

Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter att instrumentet för tillträde till konventionen har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när den nya lagen ska träda i kraft. Som utvecklats i allmänmotiveringen (avsnitt 6) bör reglerna bara tillämpas på sjöolyckor som inträffar efter lagens ikraftträdande. Detta gäller såväl bestämmelserna om fartygsägarens ersättningskyldighet som övriga föreslagna regler.

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

6 § Om försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a *eller* 11 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.

Paragrafen har kompletterats med en bestämmelse om förbud beträffande fartyg som inte fullgjort sin försäkringsplikt enligt sjölagens bestämmelser om avlägsnande av vrak.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter att instrumentet för tillträde till konventionen har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till

Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när den nya lagen ska träda i kraft.

Uppdrag om Sveriges tillträde till 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak

Före detta justitierådet Bertil Bengtsson har ett pågående uppdrag att biträda Justitiedepartementet/L2. Inom ramen för detta uppdrag ges ett uppdrag att utreda frågan om ett svenskt tillträde till 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak.

Sammanfattning

Uppdragstagaren ska ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Uppdragstagaren ska vidare ge förslag till ställningstagande i tillträdesfrågan och föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde.

Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2014.

Vrakkonventionen

Vrakkonventionen antogs 2007 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Konventionen reglerar ansvar och ersättningsskyldighet för att avlägsna vrak som kan utgöra en fara för miljön eller andra fartyg. Enligt konventionen är fartygets ägare skyldig att avlägsna vraket. Om ägaren underlåter att göra det, eller situationen kräver ett omedelbart ingripande, kan den berörda konventionsstaten ta bort vraket. En konventionsstat är också i

vissa situationer skyldig att vidta åtgärder för att lokalisera, märka ut och utfärda varningar om ett vrak. Fartygets ägare är skyldig att ersätta kostnader som uppkommer för att lokalisera, märka ut och avlägsna vraket. Ägare till större fartyg är vidare skyldig att ha försäkring eller motsvarande ekonomisk säkerhet för att täcka ersättningsansvaret. Att det finns en försäkring eller annan säkerhet ska kunna styrkas genom ett certifikat. Ersättningskyldigheten enligt vrakkonventionen är subsidiär i förhållande till vissa andra internationella konventioner, bland annat ansvarighets- och bunkerkonventionerna. Det innebär att ägaren inte är skyldig att utge ersättning enligt vrakkonventionen i den utsträckning ansvaret omfattas av dessa konventioner.

Vrakkonventionen har ännu inte trätt i kraft. Konventionen träder i kraft tolv månader efter att tio stater har tillträtt konventionen. Hitintills har åtta stater tillträtt den.

Svensk rätt

Enligt sjölagen (1994:1009) har redaren ett allmänt ansvar för skador som orsakas av fel eller försummelse i fartygets tjänst (7 kap. 1 §). Redaren är också skyldig att ha en ansvarsförsäkring som omfattar bl.a. kostnader för att avlägsna vrak (7 kap. 2 § och 9 kap. 2 §). Vid fartygsolyckor kan dessutom ansvar komma i fråga enligt särskilda bestämmelser, t.ex. om fartyget har orsakat en oljeskada (10 kap.) eller en bunkeroljeskada (10 a kap.). Det finns vidare särskilda regler om bärgning av fartyg (16 kap.). Enligt dessa är fartygets ägare skyldig att utge ersättning till den som utför bärgningen, s.k. bärgarlön (16 kap. 7 §). Om det finns risk för en miljöskada, kan bärgaren i vissa fall ha rätt till särskild ersättning (16 kap. 9 §).

Det finns vidare vissa lagar och förordningar enligt vilka fartygsvrak som utgör hinder eller fara för annan sjöfart kan avlägsnas. Enligt förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske får Sjöfartsverket avlägsna fartyg som har sjunkit i allmän farled, om fartyget medför hinder eller fara för sjöfarten. Sjöfartsverket får också i vissa fall avlägsna fartygsvrak som hindrar bedrivandet av fiske. Enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn har

hamninnehavare rätt att flytta fartyg som hindrar hamnens behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter. Utöver det sagda kan en tillämpning av andra regelverk aktualiseras i särskilda situationer för att komma till rätta med fartygsvrak, t.ex. miljöbalken.

Uppdraget

Uppdragstagaren ska ta fram ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till vrakkkonventionen och lämna ett förslag till ställningstagande. Uppdragstagaren ska också föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde. Uppdragstagaren ska i det sammanhanget lämna förslag till bestämmelser som behandlar det allmännas ansvar, t.ex. om fartygets ägare inte självmant flyttar vraket.

Utgångspunkten för arbetet ska genomgående vara ett starkt och effektivt skydd för såväl miljön som säkerheten inom sjöfarten. Vid bedömningen av tillträdesfrågan ska beaktas att Sverige tillsammans med övriga berörda EU-medlemsstater, genom ett uttalande i Europeiska unionens råd, har förbundit sig att tillträda konventionen.

I uppdraget ligger att ta ställning till om Sverige vid ett tillträde till vrakkkonventionen bör utnyttja möjligheten att utsträcka konventionens tillämpning till Sveriges sjöterritorium (artikel 3.2) samt om konventionen ska vara tillämplig på statsfartyg (artikel 4.2).

Uppdragstagaren ska hålla sig informerad om arbetet inom Miljödepartementet med anledning av Naturvårdsverkets rapport Nedskräpande och uttjänta fritidsbåtar samt ta del av Statskontorets rapport Vrak och ägarlösa båtar (2008:6). Uppdragstagaren ska också hålla sig informerad om Sjöfartsverkets arbete med att inventera förekomsten av miljörisker från vrak, enligt ett uppdrag från regeringen som överlämnades den 24 februari 2011. Uppdragstagaren ska vidare hålla sig underrättad om pågående lagstiftningsarbete för att genomföra vrakkkonventionen i andra nordiska länder. En fortsatt nordisk rättslikhet inom sjörätten ska eftersträvas. Uppdragstagaren ska även uppmärksam-

ma hur frågor som direkt eller indirekt har betydelse för tillträdet till konventionen hanteras i andra länder än de nordiska, främst de länder som är medlemmar i EU.

Uppdragstagaren ska bedöma förslagets ekonomiska konsekvenser för berörda företag och för det allmänna. I sin bedömning ska uppdragstagaren särskilt beakta de kostnader för det allmänna som kan uppstå vid indrivning av t.ex. bärgningskostnader från fartygsägare och försäkringsbolag. Uppdragstagaren ska även beakta de administrativa konsekvenserna för näringslivet och försöka utforma förslagen så att företagens administrativa kostnader hålls så låga som möjligt utan att det går ut över skyddet för miljön och säkerheten inom sjöfarten. Om förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, exempelvis när det gäller försäkringsskyldighetens fullgörande och utfärdande av certifikat, ska uppdragstagaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdragstagaren ska redovisa en miljöbedömning av sina förslag.

Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2014.

Internationella Nairobi konventionen om avlägsnande av vrak

THE STATES PARTIES TO
THE PRESENT
CONVENTION,

DE FÖRDRAGSSLUTANDE
STATERNA,

CONSCIOUS of the fact
that wrecks, if not removed,
may pose a hazard to navigation
or the marine environment,

CONVINCED of the need
to adopt uniform international
rules and procedures to ensure
the prompt and effective
removal of wrecks and payment
of compensation for the costs
therein involved,

NOTING that many wrecks
may be located in States'
territory, including the territo-
rial sea,

RECOGNIZING the
benefits to be gained through
uniformity in legal regimes
governing responsibility and
liability for removal of
hazardous wrecks,

SOM ÄR MEDVETNA om
att vrak som inte avlägsnas kan
innebära en risk för sjöfarten
och havsmiljön,

SOM ÄR ÖVERTYGADE
om behovet att anta enhetliga
internationella regler och för-
faranden för att säkerställa
snabbt och effektivt avlägs-
nande av vrak och betalning av
ersättning för de kostnader
detta innebär,

SOM BEAKTAR att många
vrak kan finnas i staters
territorium, inbegripet deras
territorialhav,

SOM ERKÄNNER de
fördelar som kan vinnas genom
enhetlig lagstiftning rörande
ansvar och ersättningsskyldig-
het för avlägsnande av farliga
vrak,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, 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.

2. "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersi-

SOM INSER betydelsen av Förenta Nationernas havsrättskonvention, som beslöts i Montago Bay 10 december 1982, och internationell sedvana inom sjörätten samt behovet att införliva denna konvention i enlighet med sådana regelverk,

HAR ENATS om följande.

Artikel 1

Definitioner

I denna konvention avses med:

1. "Konventionsområde": en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, fastställd i enlighet med folkrättens regler eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, ett område utanför och angränsande till den statens territorialhav vilket har bestämts av den staten enligt folkrättens regler och inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

2. "fartyg": fartyg eller annan anordning som kan användas till sjöss, inbegripet hydrofoilibåtar, svävfarkoster,

bles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

3. "Maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4. "Wreck", following upon a maritime casualty, means:

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

5. "Hazard" means any condition or threat that:

(a) poses a danger or impediment to navigation; or

undervattensbåtar, flytande farkoster och flytande plattformar, utom när sådana plattformar är placerade för utforskning, exploatering eller produktion av mineralresurser på havsbotten.

3. "Sjöolycka": fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart eller ombord på fartyget eller utanför detta, vilken medför materiell skada eller överhängande risk för sådan skada på ett fartyg eller dess last.

4. "Vrak", som följd av en sjöolycka:

(a) sjunket eller strandat fartyg; eller

(b) del av sjunket eller strandat fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på ett sådant fartyg; eller

(c) föremål som har försvunnit från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss; eller

(d) fartyg som håller på att sjunka eller stranda eller rimligen kan väntas sjunka eller stranda, om effektiva åtgärder för att bistå fartyget eller rädda annan egendom i fara inte redan pågår.

5. "Risk": varje tillstånd eller förhållande som

(a) utgör fara eller hinder för sjöfart; eller

(b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6. "Related interests" means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

(a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;

(b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;

(c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and

(d) offshore and underwater infrastructure.

7. "Removal" means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. "Remove", "removed" and "removing" shall be construed accordingly.

8. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty.

(b) kan rimligen väntas medföra betydande skadliga följder för havsmiljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater.

6. "Berörda intressen": en kuststats intressen vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom

(a) verksamhet på havskusten, i hamn och flodmynningar, inbegripet fiske, vilken utgör ett väsentligt medel till uppehälle för berörda personer;

(b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i området i fråga;

(c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av försörjningsresurser och djurliv i havet; och

(d) infrastruktur utanför kusten och under vattnet.

7. "Avlägsnande": varje förebyggande, minskning eller undanröjande av risk som ett vrak medför. "Avlägsna" och "avlägsnad" ska tolkas i enlighet härmed.

8. "Registrerad ägare": den person eller de personer som registrerats som ägare till fartyget eller, om registrering inte skett, den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för sjöolyckan. Om ett

However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, "registered owner" shall mean such company.

9. "Operator of the ship" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended¹.

10. "Affected State" means the State in whose Convention area the wreck is located.

11. "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12. "Organization" means the International Maritime Organization.

fartyg ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat registrerats som fartygets brukare, ska med "registrerad ägare" förstås detta bolag.

9. "Fartygets brukare": fartygets ägare eller annan organisation eller person såsom dess redare eller den som hyr fartyget utan besättning ("bare-boat befraktare"), som har övertagit ansvaret för fartygets drift från dess ägare och därvid har samtyckt till att överta alla förpliktelser och allt ansvar som uppkommer under den internationella koden för säker drift, med senare ändringar¹.

10. "Berörd stat": den stat inom vars konventionsområde vraket finns.

11. "Fartygets registreringsstat": för registrerade fartyg, den stat där fartyget registrerats och, för oregistrerade fartyg, den stat vars flagga fartyget får bära.

12. "Organisationen": Internationella sjöfartsorganisationen.

¹ Refer to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution, adopted by the Assembly of the International Maritime Organisation by resolution A.741(18), as amended.

¹ Avser the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution, antagen av IMO genom resolution A.741(18), med senare ändringar.

13. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

13. "Generalsekreteraren": Organisationens generalsekreterare.

Article 2

Artikel 2

Objectives and general principles

Syfte och allmänna principer

1. A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

1. En fördragsslutande stat får vidta åtgärder enligt denna konvention beträffande avlägsnande av ett vrak som utgör en risk i konventionsområdet.

2. Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

2. Åtgärder vidtagna av den berörda staten enligt punkt 1 ska stå i proportion till risken.

3. Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship's registry, and of any person, physical or corporate, concerned.

3. Sådana åtgärder ska inte gå utanför vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna ett vrak som utgör en risk och ska upphöra så snart som vraket har blivit avlägsnat; de ska inte i onödan inkräkta på rättigheter och intressen för andra stater, inbegripet fartygets registreringsstat, eller för andra fysiska eller juridiska personer.

4. The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

4. Tillämpningen av denna konvention inom konventionsområdet ska inte berättiga en fördragsslutande stat att kräva eller utöva suveränitet eller suveräna rättigheter över någon del av öppna havet.

5. States Parties shall en-

5. De fördragsslutande stat-

deavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

erna ska sträva efter att samarbeta när en sjöolycka som orsakar ett vrak får verkningar för en annan stat än den berörda staten.

Article 3

Artikel 3

Scope of application

Tillämpningsområde

1. Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.

1. Om inte annat föreskrivs i denna konvention, ska den tillämpas på vrak i konventionsområdet.

2. A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12

2. En fördragsslutande stat får utvidga tillämpningen av denna konvention till vrak som befinner sig i dess territorium, inbegripet dess territorialhav, med tillämpning av artikel 4, punkt 4. Staten ska då anmäla detta till Generalsekreteraren när den samtycker till att bli bunden av konventionen eller vid senare tidpunkt. När en fördragsslutande stat har gjort en sådan anmälan, påverkar det inte statens rättigheter eller förpliktelser att vidta andra åtgärder beträffande vrak i dess territorium, inbegripet dess territorialhav, än att lokalisera, utmärka och avlägsna dem i enlighet med konventionen. Bestämmelserna i artikel 10, 11 och 12 i konventionen ska inte tillämpas på några andra vidtagna åtgärder än dem som anges i artikel 7, 8 och 9 i kon-

of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.

3. When a State Party has made a notification under paragraph 2, the "Convention area" of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.

4. A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.

5. A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

ventionen.

3. Om en fördragsslutande stat har gjort en anmälan enligt punkt 2, ska statens konventionsområde omfatta dess territorium, inbegripet dess territorialhav.

4. En anmälan enligt punkt 2 ska, om den sker före ikraftträdandet av denna konvention för den anmälände statens del, få verkan för denna stat vid ikraftträdandet. Om anmälan görs efter ikraftträdandet ska den få verkan sex månader efter det att den mottagits av Generalsekreteraren.

5. En fördragsslutande stat som har gjort en anmälan enligt punkt 2 får återkalla den genom en anmälan om detta till Generalsekreteraren. Återkallelsen får verkan sex månader efter det att återkallelsen har mottagits av Generalsekreteraren om inte en senare dag anges.

Article 4

Artikel 4

Exclusions

Undantag

1. This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

2. This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.

3. Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.

4. (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

1. Denna konvention ska inte tillämpas på åtgärder vidtagna enligt den internationella konventionen av 1969 om ingripande på det öppna havet i händelse av oljeföroreningsolyckor, med senare ändringar, eller protokollet av 1973 angående ingripande på det öppna havet i händelse av föroreningar genom andra ämnen än olja.

2. Denna konvention ska inte tillämpas på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och tillfället används endast för statlig icke affärsmässig verksamhet, såvida inte staten i fråga beslutar annat.

3. Om en fördragsslutande stat beslutar att tillämpa denna konvention på dess krigsfartyg eller andra fartyg enligt punkt 2, ska staten amäla detta till Generalsekreteraren med uppgift om villkor och förutsättningar för denna tillämpning.

4. (a) När en fördragsslutande stat har gjort en anmälan enligt artikel 3 punkt 2 ska följande bestämmelser i denna konvention inte tillämpas i statens territorium, inbegripet dess territorialvatten:

- (i) Article 2, paragraph 4;
- (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
- (iii) Article 15.

(b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

Article 5

Reporting wrecks

1. A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has

- (i) Artikel 2, punkt 4;
- (ii) Artikel 9, punkt 1, 5, 7, 8, 9 och 10; samt
- (iii) Artikel 15.

(b) Artikel 9, punkt 4, såvitt den är tillämplig på en fördragsslutande stats territorium, inbegripet dess territorialhav, ska lyda:

Med tillämpning med den nationella lagen i den berörda staten får den registrerade ägaren träffa avtal med ett bärgningsföretag eller annan att på ägarens vägnar avlägsna det vrak som ansetts innebära en risk. Innan ett sådant avlägsnande börjar, får den berörda staten ställa upp villkor för avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att detta fortgår på ett sätt som är förenligt med hänsyn till säkerhet och skydd av havsmiljön.

Artikel 5

Rapportering om vrak

1. En fördragsslutande stat ska kräva att befälhavaren och brukaren av ett fartyg som bär statens flagga ska rapportera till den berörda staten utan dröjsmål när fartyget har blivit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. I den utsträckning som rapporteringsplikten

been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.

2. Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

Article 6

Determination of hazard

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

enligt denna artikel har blivit uppfylld antingen av befälhavaren eller av fartygets brukare, är den andre inte skyldig att rapportera.

2. Sådana rapporter ska ange den registrerade ägarens namn och platsen för dennes huvudsakliga verksamhet samt all relevant information som behövs för att den berörda staten ska kunna fastställa om vraket utgör en risk enligt artikel 6, inbegripet

- (a) vrakets exakta läge;
- (b) vrakets typ, storlek och beskaffenhet;
- (c) arten av skadan på vraket och dess tillstånd;
- (d) lastens art och mängd, särskilt förekomsten av farliga och skadliga ämnen; och
- (e) mängden och typen av olja ombord, inbegripet bunkerolja och smörjolja.

Artikel 6

Bestämning av risken

Vid prövningen om ett vrak innebär en risk, bör följande förhållanden beaktas av den berörda staten:

- | | |
|---|---|
| <p>(a) the type, size and construction of the wreck;</p> <p>(b) depth of the water in the area;</p> <p>(c) tidal range and currents in the area;</p> <p>(d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;</p> <p>(e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;</p> <p>(f) traffic density and frequency;</p> <p>(g) type of traffic;</p> <p>(h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;</p> <p>(i) vulnerability of port facilities;</p> <p>(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;</p> <p>(k) submarine topography of the area;</p> <p>(l) height of the wreck above</p> | <p>(a) typen, storleken och beskaffenheten av ett vrak;</p> <p>(b) vattendjupet på området;</p> <p>(c) tidvattnets omfattning och strömmar i området;</p> <p>(d) särskilt känsliga havsområden som identifierats och i förekommande fall utpekats i enlighet med riktlinjer som antagits av Organisationen, eller ett klart avgränsat område i den exklusiva ekonomiska zonen där särskilda tvingande åtgärder har antagits enligt artikel 211, punkt 6, i Förenta Nationernas havsrättskonvention, 1982;</p> <p>(e) närhet till sjöfartstrader eller vedertagna trafikleder;</p> <p>(f) sjötrafikens täthet och omfattning;</p> <p>(g) typen av sjötrafik;</p> <p>(h) arten och mängden av vrakets last, mängden och typen av olja (såsom bunkerolja och smörjolja) ombord på vraket och, i synnerhet, den skada som troligen orsakas om lasten och oljan skulle släppas ut i havsmiljön;</p> <p>(i) sårbarheten hos hamnanordningar;</p> <p>(j) rådande meteorologiska och hydrografiska förhållanden;</p> <p>(k) undervattenstopografi i området;</p> <p>(l) vrakets höjd ovan eller</p> |
|---|---|

or below the surface of the water at lowest astronomical tide;

(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;

(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and

(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

under vattenytan vid lägsta astronomiska tidvatten;

(m) akustiska och magnetiska egenskaper hos vraket;

(n) närheten till icke landbaserade anläggningar, rörledningar, kablar för telekommunikation och liknande anordningar; och

(o) andra omständigheter som kan göra det nödvändigt att avlägsna vraket.

Article 7

Locating wrecks

1. Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.

2. If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

Artikel 7

Lokalisering av vrak

1. Vid upptäckten av ett vrak ska den berörda staten använda alla möjliga medel, inbegripet stater och organisationers hjälp och tjänster (*bona officia*), till att upplysa sjöfarande och andra berörda stater om vrakets art och läge såsom en brådskande angelägenhet.

2. Om den berörda staten har skäl att tro att ett vrak innebär en risk ska det säkerställas att alla möjliga åtgärder vidtas för att fastställa vrakets exakta läge.

Article 8**Marking of wrecks**

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.

2. In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3. The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

Artikel 8**Utmärkning av vrak**

1. Om den berörda staten fastställer att ett vrak utgör en risk, ska staten säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att utmärka vraket.

2. När vraket utmärks ska alla möjliga åtgärder vidtas för att säkerställa att märkningen stämmer med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket har anträffats.

3. Den berörda staten ska tillkännage detaljer beträffande vrakets utmärkning genom att använda alla lämpliga medel, inbegripert lämpliga sjöfartspublikationer.

Article 9**Measures to facilitate the removal of wrecks**

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

(a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and

(b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the

Artikel 9**Åtgärder för att underlätta vrakets avlägsnande**

1. Om den berörda staten fastställer att ett vrak utgör en risk, ska staten omedelbart

(a) underrätta fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren; och

(b) rådgöra med fartygets registreringsstat och andra stater som påverkas av vraket om

wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.

2. The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.

3. When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.

4. The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

5. When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

åtgärder som ska vidtas beträffande vraket.

2. Den registrerade ägaren ska avlägsna ett vrak som fastställts utgöra en risk.

3. När ett vrak fastställts utgöra en risk, ska den registrerade ägaren, eller annan som berörs, förse den behöriga myndigheten i den berörda staten med bevis om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt bestämmelserna i artikel 12.

4. Den registrerade ägaren får avtala med ett bärgningsföretag eller annan att på ägarens vägnar avlägsna det vrak som fastställts såsom en risk. Innan ett sådant avlägsnande börjar, får den berörda staten ange villkor för avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att detta fortgår på ett sätt som överensstämmer med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

5. När avlägsnande enligt punkterna 2 och 4 har påbörjats, får den berörda staten ingripa i avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att detta fortgår effektivt på ett sätt som överensstämmer med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

6. The Affected State shall:

(a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;

(b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and

(c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7. If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8. In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most

6. Den berörda staten ska

(a) bestämma en rimlig frist inom vilken den registrerade ägaren måste avlägsna vraket, varvid hänsyn ska tas till den fastställda riskens art enligt artikel 6;

(b) skriftligen upplysa den registrerade ägaren om den bestämda fristen och uttryckligen ange att, om inte den registrerade ägaren avlägsnar vraket inom fristen, staten kan avlägsna vraket på den registrerade ägarens bekostnad; och

(c) skriftligen upplysa den registrerade ägaren att staten avser att ingripa omedelbart för den händelse risken blir särskilt allvarlig.

7. Om den registrerade ägaren inte avlägsnar vraket inom den frist som bestämts enligt punkt 6 (a), eller om den registrerade ägaren inte kan nås, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

8. För den händelse omedelbara åtgärder behövs och den berörda staten underrättat fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren om detta, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska

practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9. States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10. States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11. The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

9. De fördragsslutande staterna ska vidta lämpliga åtgärder enligt sin nationella lag för att säkerställa att registrerade ägare rättar sig efter punkt 2 och 3.

10. De fördragsslutande parterna samtycker till att den berörda staten vid behov handlar i enlighet med punkt 4, 5, 6, 7 och 8.

11. De upplysningar som avses i denna artikel ska lämnas av den berörda staten till den registrerade ägare som angetts i de rapporter som omtalas i artikel 5, punkt 2.

Article 10

Liability of the owner

1. Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible char-

Artikel 10

Ägarens ansvar

1. Med tillämpning av artikel 11, ska den registrerade ägaren ansvara för kostnader för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vraket enligt artikel 7–9, om inte den registrerade ägaren bevisar att sjöolyckan som orsakat vraket

(a) orsakats av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av ovanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och

acter;

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

3. No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4. Nothing in this article

vars följder inte kunnat förhindras; eller

(b) helt och hållet orsakades av tredje mans handling eller underlåtenhet med avsikt att vålla skada,

(c) helt och hållet orsakades av vårdslöshet eller annan försummelse av en regering eller annan myndighet vid fullgörande av en skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

2. Denna konvention ska inte påverka den registrerade ägarens rätt att begränsa sitt ansvar enligt några tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser, såsom 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

3. Anspråk på ersättning för kostnader angivna i punkt 1 får framställas mot den registrerade ägaren endast i enlighet med bestämmelserna i denna konvention. Detta inskränker dock inte rättigheter och skyldigheter för en fördragsslutande stat som har gjort en anmälan enligt artikel 3 punkt 2 beträffande vrak belägna inom dess territorium, inbegripet dess territorialhav, utom när det gäller lokalisering, märkning och avlägsnande i enlighet med denna konvention.

4. Denna artikel inskränker

shall prejudice any right of recourse against third parties. inte rätt till återkrav mot tredje man.

Article 11

Artikel 11

Exceptions to liability

Undantag från ansvaret

1. The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

1. Den registrerade ägaren ska inte vara ansvarig för de kostnader som anges i artikel 10 punkt 1 om och i den utsträckning sådant ansvar skulle stå i strid med

(a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;

(a) den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, 1969, med senare ändringar,

(b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;

(b) den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996, med senare ändringar,

(c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or

(c) konventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område, 1960, med senare ändringar, och Wienkonventionen om ansvarighet för atomskada, 1963, med senare ändringar; eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för atomskada; eller

(d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage,

(d) den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening

2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2. To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

genom bunkerolja, 2001, med senare ändringar;

förutsatt att konventionen i fråga är tillämplig och i kraft.

2. I den utsträckning åtgärder enligt denna konvention anses utgöra bärgning enligt tillämplig nationell lag eller en internationell konvention, ska lagen eller en sådan konvention tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för reglerna i denna konvention.

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

1. The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of

Artikel 12

Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

1. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en brutto-dräktighet av 300 enheter eller mera och som för en fördragslutande stats flagga är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller liknande institution, för att täcka ansvaret enligt denna konvention till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler, men som under alla omständigheter inte överstiger ett belopp som beräknats i

Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. 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 of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, 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 State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) gross tonnage of the ship;
- (c) name and principal place of business of the registered owner;

enlighet med artikel 6 (1) (b) i konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

2. Ett certifikat som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i enlighet med bestämmelserna i denna konvention ska utfärdas för varje fartyg med en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera av den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat sedan myndigheten fastställt att kraven i punkt 1 har uppfyllts. För fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av behörig myndighet i registreringsstaten; för fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i en sådan stat. Detta obligatoriska försäkringscertifikat ska vara utformat enligt förlagan i bilagan till denna konvention och innehålla följande uppgifter:

- (a) fartygets namn, utmärkande siffror eller bokstäver och registreringshamn;
- (b) fartygets bruttodräktighet;
- (c) den registrerade ägarens namn och den ort där ägarens huvudsakliga verksamhet be-

- (d) IMO ship identification number;
- (e) type and duration of security;
- (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
- (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the au-
- drivs;
- (d) IMO-nummer;
- (e) typ av säkerhet och giltighetstid;
- (f) namn på försäkringsgivaren eller annan som ställt säkerhet och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen meddelats eller säkerheten ställts; och
- (g) certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.
- 3 (a) En fördragsslutande stat får bemyndiga antingen en institution eller en organisation som staten erkänner att utfärda det certifikat som anges i punkt 2. En sådan institution ska underrätta staten om varje certifikat som utfärdas. I samtliga fall ska den fördragsslutande staten till fullo garantera att det certifikat som utfärdats på detta sätt är fullständigt och korrekt och åta sig att säkerställa nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.
- (b) En fördragsslutande stat ska underrätta Generalsekreteraren om
- (i) de särskilda ansvarsområden och villkor som gäller för

thority delegated to an institution or organization recognized by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the

de befogenheter som delegerats till en institution eller organisation som staten erkänner;

(ii) återkallelse av ett sådant bemyndigande; och

(iii) den dag då ett sådant bemyndigande eller dess återkallelse får verkan.

En befogenhet som delegerats ska inte träda i kraft tidigare än tre månader från den dag då Generalsekreteraren underrättats om detta.

(c) Den institution eller organisation som bemyndigats att utfärda certifikat enligt detta stycke ska åtminstone ha befogenhet att återkalla dessa certifikat om de villkor enligt vilka de utfärdats inte längre uppfylls. I samtliga fall ska institutionen eller organisationen underrätta den stat på vars vägnar certifikatet utfärdats om en sådan återkallelse.

4. Certifikatet ska upprättas på det officiella språket eller de officiella språken i den stat där det utfärdats. Om det språk som används inte är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk, och statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.

5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndig-

authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as pre-

heter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller inte kraven i denna artikel om den kan upphöra att gälla, av andra skäl än att den giltighetstid för försäkringen eller säkerheten som enligt punkt 2 i denna artikel angetts i certifikatet gått ut, innan tre månader har förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i punkt 5 i denna artikel, såvida inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Dessa bestämmelser ska även gälla varje ändring som medför att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven i denna artikel.

7. Fartygets registreringsstat ska, med beaktande av denna artikel och riktlinjer antagna av Organisationen angående det ekonomiska ansvaret för de registrerade ägarna, fastställa villkoren för utfärdande av certifikatet och för dess giltighet.

8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som ett hinder

venting a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties 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 State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for costs arising under this Convention

för en fördragsslutande stat att lita på upplysningar som erhållits från andra stater eller Organisationen eller andra internationella organisationer rörande den ekonomiska ställningen hos dem som tillhandahåller försäkring eller ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. I sådana fall ska den fördragsslutande stat som litar på sådana upplysningar inte vara befriad från sitt ansvar i egenskap av den stat som utfärdar det certifikat som krävs enligt punkt 2.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av en fördragsslutande stat ska godtas av andra fördragsslutande stater vid tillämpning av denna konvention och ska av övriga fördragsslutande stater anses ha samma giltighet som certifikat som dessa utfärdat eller bestyrkt, även om de avser fartyg som inte är registrerade i en sådan stat. En fördragsslutande stat som anser att en försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention får när som helst begära samråd med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

10. Talan om ersättning för kostnader som uppkommit en-

may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article

ligt denna konvention får föras direkt mot försäkringsgivaren eller annan som har ställt ekonomisk säkerhet för den registrerade ägarens ansvar. I sådant fall får svaranden göra gällande de invändningar som ägaren skulle ha haft rätt att åberopa, inbegripet ansvarsbegränsning under en tillämplig nationell eller internationell reglering, med undantag för invändning grundad på att ägaren är försatt i konkurs eller har trätt i likvidation. Även om den registrerade ägaren inte är berättigad till ansvarsbegränsning, får svaranden åberopa ansvarsbegränsning till ett belopp motsvarande det belopp som fordras av en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt punkt 1. Svaranden får åberopa att sjöolyckan orsakats genom uppsåtlig handling av den registrerade ägaren själv men får inte anföra andra invändningar som svaranden kunde ha varit berättigad till i en rättegång där ägaren fört talan mot svaranden. Svaranden ska i vart fall ha rätt att få ägaren instämd i målet.

11. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs av ett fartyg som för dess flagga

applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence

och för vilket denna artikel gäller om inte certifikat utfärdats enligt punkterna 2 eller

14.

12. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel ska varje fördragsslutande stat säkerställa genom sin nationella lag att försäkring eller annan säkerhet i den utsträckning som fordras enligt punkt 1 är i kraft beträffande varje fartyg med en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera, var än fartyget är registrerat, då det anlöper eller lämnar en hamn inom statens territorium, eller anländer eller lämnar en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

13. Trots vad som sägs i punkt 5 får en fördragsslutande stat underrätta Generalsekreteraren om staten för de ändamål som avses i punkt 12 inte kräver att fartyg ska medföra ombord eller uppvisa det certifikat som fordras enligt punkt 2 när de anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium eller icke landbaserade anläggningar inom dess territorialvatten, under förutsättning att den fördragsslutande stat som utfärdat certifikatet enligt punkt 2 har meddelat Generalsekreteraren att den för register i elektronisk form som är tillgängliga för alla fördragsslutande stater och som

of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

bekräftar att certifikatet utfärdats och gör det möjligt för dessa stater att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 12.

14. Om en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en fördragsslutande stat ska de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet inte tillämpas i fråga om fartyget, men detta ska medföra ett certifikat utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat som anger att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som anges i punkt 1. Ett sådant certifikat ska så nära som möjligt överensstämma med förlagan enligt punkt 2.

Article 13

Time limits

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the mari-

Artikel 13

Tidsfrister

Rätt till ersättning för kostnader enligt denna konvention ska upphöra om talan inte väcks inom tre år från dagen då risken har fastställts med tillämpning av konventionen. Talan får dock inte i något fall väckas sedan sex år har gått från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket. Om sjöolyckan utgörs av en serie av händelser, ska sexårsperioden löpa från dagen

time casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

för den första händelsen.

Article 14

Amendment provisions

1. At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.

2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

Artikel 14

Ändring av konventionens regler

1. På begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna ska en konferens sammankallas av Organisationen för att se över eller ändra denna konvention.

2. Ett samtycke att bli bunden av denna konvention som ges efter dagen då en ändring av konventionen trätt i kraft ska anses avse den ändrade konventionen.

Article 15

Settlement of disputes

1. Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or

Artikel 15

Tvistlösning

1. När en tvist uppkommer mellan två eller flera fördragsslutande stater rörande tolkning eller tillämpning av denna konvention, ska de försöka lösa tvisten i första hand genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljeförfarande, hänskjutande till regionala myndigheter eller arrangemang eller andra fredliga medel efter

other peaceful means of their choice.

2. If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

3. Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.

4. A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting,

deras val.

2. Om ingen uppgörelse är möjlig inom en rimlig tid som inte överstiger tolv månader efter det att ena staten har meddelat den andra att en tvist föreligger mellan dem, ska bestämmelserna angående avgörande av tvister i del XV i Förenta Nationernas havsrättskonvention av 1982 tillämpas med vederbörliga ändringar, vare sig staterna är parter i havsrättskonventionen eller ej.

3. Varje förfarande som en stat som är part i denna konvention eller i havsrättskonventionen har valt enligt artikel 287 i den senare konventionen, ska tillämpas för tvistelösning enligt denna artikel, om inte staten vid ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention eller senare väljer ett annat förfarande enligt artikel 287 för att lösa tvister föranledda av denna konvention.

4. En fördragsslutande stat som är part i denna konvention men inte i havsrättskonventionen ska när staten ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter

approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5. A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

sig till denna konvention eller senare vara fri att välja, genom en skriftlig förklaring, ett eller flera av de medel angivna i artikel 287, punkt 1, i havsrättskonventionen för tvistelösning enligt denna artikel. Artikel 287 ska tillämpas på en sådan förklaring och på varje tvist som inte täcks av en sådan förklaring där den fördragsslutande staten är part. För förlikning och skiljedom i enlighet med bilaga V och VII i havsrättskonventionen ska staten ha rätt att utse medlare och skiljemän som ska ingå i den lista som avses i bilaga V, artikel 2 och bilaga VII, artikel 2, för tvistelösning som föränleds av denna konvention.

5. En förklaring enligt punkt 3 och 4 ska deponeras hos Generalsekreteraren, som ska översända kopior av den till de fördragsslutande staterna.

Article 16**Relationship to other
conventions and international
agreements**

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

Article 17**Signature, ratification,
acceptance, approval and
accession**

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

(a) States may express their consent to be bound by this Convention by:

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

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

Artikel 16**Förhållandet till andra
konventioner och
internationella
överenskommelser**

Ingenting i denna konvention ska inskränka rättigheter och förpliktelser för någon stat enligt Förenta Nationernas havsrättskonvention av 1982 och enligt sedvanerättslig internationell sjörätt.

Artikel 17**Undertecknande,
ratificering, godtagande,
godkännande och tillträde.**

1. Denna konvention ska vara öppen för undertecknande vid Organisationens högkvarter från den 19 november 2007 till den 18 november 2008 och ska därefter förbli öppen för anslutning.

(a) Stater kan uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av denna konvention genom

(i) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande;

(ii) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, åtföljt av ratifikation, godkännande eller gillande; eller

(iii) accession.

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

(iii) anslutning.

(b) Ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning ska genomföras genom att en handling för detta ändamål deponeras hos Generalsekreteraren.

Article 18

Entry into force

1. This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

Artikel 18

Ikraftträdande

1. Denna konvention ska träda i kraft tolv månader efter den dag då tio stater har antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat handlingar om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning hos Generalsekreteraren.

2. För en stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention efter det att villkoren enligt punkt 1 för ikraftträdandet har uppfyllts, träder denna konvention i kraft tre månader efter det att staten har deponerat den relevanta dokumentet, dock inte innan konventionen har trätt i kraft enligt punkt 1.

Article 19**Denunciation**

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

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

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

Artikel 19**Uppsägning**

1. Denna konvention får sägas upp av en fördragsslutande stat när som helst sedan ett år gått efter dagen då konventionen trädde i kraft för den staten.

2. Uppsägning ska ske genom att en handling för detta ändamål deponeras hos Generalsekreteraren.

3. En uppsägning får verkan ett år efter deponeringen av uppsägningshandlingen, eller vid den senare tidpunkt som har angetts i uppsägningshandlingen.

Article 20**Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2. The Secretary-General shall:

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

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

Artikel 20**Depositarie**

1. Denna konvention ska deponeras hos Generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren ska

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av handling om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning, jämte dagen för detta;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

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

(ii) dagen för denna konventions ikraftträdande:

(iii) varje deponering av handling där denna konvention uppsägs, jämte dagen för deponeringen och dagen då uppsägningen får verkan; och

(iv) andra förklaringar och underrättelser som gjorts enligt denna konvention.

(b) översända bestyrkta kopior av denna konvention till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

3. Så snart denna konvention träder i kraft ska en bestyrkt kopia av texten överlämnas av Generalsekreteraren till Generalsekreteraren för Förenta Nationerna, för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

Article 21

Artikel 21

Languages

Språk

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

Denna konvention är upprättad i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, varvid alla texter är lika giltiga.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two

SOM SKEDDE I NAIROBI den adertonde maj

thousand and seven.

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

tvåtusensju.

TILL BEVIS HÄRPÅ har
undertecknade, vederbörligen
fullmäktigade till detta av res-
pektive regeringar, underteck-
nat denna konvention.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered 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 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

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)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of.....
(full designation of the State)

by.....
(name of institution or organization)

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.
 5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.
-

BILAGA I

CERTIFIKAT FÖR FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET
OM ANSVAR FÖR AVLÄGSNANDE AV VRAK

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 12 i 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak

Fartygets namn	Brutto-dräktighet	Signal-bokstäver	IMO-nummer	Registrerings-ort	Den registrerades namn samt fullständig adress där denne bedriver sin huvudsakliga verksamhet

Härmed intygas att det för ovan angivna fartyg finns en gällande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 12 i 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak.

Typ av säkerhet.....

Säkerhetens giltighetstid.....

Namn och adress för försäkringsgivaren och/eller den (de) personer som har ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn.....

Adress.....

Detta certifikat gäller till.....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i.....
(statens fullständiga namn)

ELLER

Följande text bör användas när en fördragsslutande stat tillämpar artikel 12.3:

Detta certifikat har utfärdats på bemyndigande av regeringen i.....
(statens fullständiga namn)

av.....
(institutionens eller organisationens namn)

I..... den.....
(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 en uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdas.
2. Om säkerhet ställts av mer än en person ska det belopp som ställts av var och en av dem anges.
3. Har flera slags säkerheter ställts ska dessa anges.
4. Under rubriken ”säkerhetens giltighetstid” ska även anges den dag från vilken säkerheten gäller.
5. Under rubriken ”adress” för försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan säkerhet ska det anges var denne (dessa) person(er) bedriver sin huvudsakliga verksamhet. Om det är lämpligt ska den plats där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts anges.

Departementsserien 2015

Kronologisk förteckning

1. Galdenärens möjligheter att överklaga utmättningsbeslut. Ju.
2. Värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Fi.
3. Trossamfundens sociala insatser. En preliminär undersökning. S.
4. Brottmålsprocessen – en konsekvensanalys. Ju.
5. Uppbörd av böter. Ju.
6. En jämnare och mer aktuell utveckling av inkomstpensionerna. S.
7. Rätten till försvarare, m.m. Ju.
8. Ytterligare en månad inom föräldrapenningen reserveras för vardera föräldern. S.
9. Ett reformerat bilstöd. S.
10. Återlämnande av olagligt utförda kulturföremål. Ku.
11. Res lätt med biljett. N.
12. Missbruk av svenska pass. Omfattning och åtgärdsförslag. Ju.
13. Ändringar i lagen om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel. N.
14. Statliga utställningsgarantier. En översyn. Ku.
15. Sanktionsavgifter för andra aktörer på fiskets område än yrkesfiskare. N.
16. Avlägsnande av vrak. Ju.

Departementsserien 2015

Systematisk förteckning

Finansdepartementet

Värdepapperscentraler och kontoföring av
finansiella instrument. [2]

Justitiedepartementet

Gäldenärens möjligheter
att överklaga utmätningsbeslut. [1]

Brottmålsprocessen – en konsekvens-
analys. [4]

Uppbörd av böter. [5]

Rätten till försvarare, m.m. [7]

Missbruk av svenska pass.
Omfattning och åtgärdsförslag. [12]

Avlägsnande av vrak. [16]

Kulturdepartementet

Återlämnande av olagligt utförda
kulturföremål. [10]

Statliga utställningsgarantier.
En översyn. [14]

Näringsdepartementet

Res lätt med biljett. [11]

Ändringar i lagen om kontroll av skyddade
beteckningar på jordbruksprodukter
och livsmedel. [13]

Sanktionsavgifter för andra aktörer på
fiskets område än yrkesfiskare. [15]

Socialdepartementet

Trossamfundens sociala insatser.
En preliminär undersökning. [3]

En jämnare och mer aktuell utveckling av
inkomstpensionerna. [6]

Ytterligare en månad inom
föräldrapenningen reserveras
för vardera föräldern. [8]

Ett reformerat bilstöd. [9]