

Lagrådsremiss

Skärpt ansvar för fartygsvrak

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 16 mars 2017

Morgan Johansson

Jonas Pontén
(Justitiedepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslår regeringen att Sverige ska tillträda 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen). Regeringen lägger också fram förslag till de lagändringar som behövs till följd av tillträdet.

Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara skyldig att avlägsna fartygsvrak som utgör en fara för sjöfarten eller för miljön, eller vidta någon annan åtgärd för att komma till rätta med faran. Ägaren ska också svara för de kostnader som åtgärderna medför, förutom i vissa undantagsfall. När det är fråga om större fartyg ska ägaren dessutom vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, för att täcka sitt ansvar.

Sjöfartsverket ska märka ut ett vrak som bedöms utgöra en fara och utfärda varningar. Om fartygsägaren inte tar bort vraket självmant eller vidtar någon annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför, ska Sjöfartsverket vidta åtgärden på fartygsägarens bekostnad. Om det behövs omedelbar åtgärd, ska Sjöfartsverket ingripa direkt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	17
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	18
3	Ärendet och dess beredning	19
4	Ansvar för fartygsvrak	19
5	Vrakkonventionen.....	22
6	Sveriges tillträde till vrakkonventionen och konventionens införlivande med svensk rätt	23
7	Bestämmelsernas tillämpningsområde.....	25
8	Ansvarig myndighet.....	33
9	Åtgärder med anledning av ett vrak	34
10	Fartygsägarens kostnadsansvar	39
11	Fartygsägarens försäkringsskyldighet	42
12	Ansvarsbestämmelser m.m.	46
13	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	49
14	Ekonomiska och andra konsekvenser	49
15	Författningskommentar	51
15.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	51
15.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	78
15.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	78
Bilaga 1	2007 års internationella Nairobi konvention om avlägsnande av vrak	80
Bilaga 2	Sammanfattning av departementspromemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16)	109
Bilaga 3	Departementspromemorians lagförslag	111
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	126

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
2. lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009),
3. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) dels att 7 kap. 1 och 2 a §§, 19 kap. 1 § och 20 kap. 14 § 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 *en redares* ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap.

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

2 a §²

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

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 11 a kap. 20 eller 21 §*. 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 skade-

¹ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

² Senaste lydelse 2015:256 (jfr 2015:412).

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.

ståndsansvar 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.

11 a kap. Om ansvar för vrak

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

vrak:

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

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

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

sjöolycka: *en sammanstötning mellan fartyg, en strandning eller en annan händelse vid sjöfart eller en händelse som inträffar ombord på eller utanför ett fartyg, om händelsen orsakar en skada på ett fartyg eller dess last eller framkallar ett omedelbart förestående hot om en sådan skada,*

fara: *varje förhållande som innebär eller kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfart eller som rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater,*

berörda intressen: *en kuststats intressen som direkt påverkas eller*

hotas av ett vrak, såsom

a) verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning, inbegripet yrkesmässigt fiske,

b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i det berörda området,

c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnandet i området, inbegripet bevarandet av levande marina tillgångar och djurliv, samt

d) byggnader, anläggningar eller anordningar utanför kusten och under vattnet,

ägare av fartyg: den som vid tidpunkten 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,

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen), och

konventionsområde: en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon eller territorium där vrakkonventionen är tillämplig.

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som används till sjöss, med undantag för flytande plattformar när de finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar.

Tillämpningsområde

2 §

Detta kapitel tillämpas på vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon. I fråga om svenska fartyg tillämpas bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, redare och

befälhavare även på vrak i andra staters konventionsområden.

3 §

Detta kapitel tillämpas inte på örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

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

4 §

I den utsträckning åtgärder kan vidtas enligt 7 kap. 5 eller 9 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller bestämmelserna om räddningstjänst i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor tillämpas inte 7–14 och 16–19 §§.

5 §

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Rapporteringskyldighet

6 §

Befälhavaren för ett fartyg som har varit inblandat i en sjöolycka som har orsakat ett vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon ska utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket, om inte befälhavaren

är skyldig att lämna rapport om olyckan enligt 6 kap. 14 §.

Om vraket finns i en annan stats konventionsområde, ska rapporteringen ske till behörig myndighet i den staten. Det gäller även om olyckan ska rapporteras enligt 6 kap. 14 §.

Om befälhavaren låter bli att rapportera olyckan enligt denna paragraf, svarar redaren för rapporteringen.

Åtgärder med anledning av ett vrak

Varning om och lokalisering av vrak

7 §

När Sjöfartsverket får kännedom om ett vrak, ska verket utan dröjsmål varna sjöfarare och berörda stater om vraket.

Om det finns anledning att anta att vraket utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att fastställa vrakets position.

Fastställande av fara

8 §

Sjöfartsverket ska fastställa om ett vrak utgör en fara.

Utmärkning av vrak

9 §

Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att märka ut vraket.

Underrättelser om vrak

10 §

Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket utan dröjsmål underrätta fartygets ägare om detta. Är det fråga om ett utländskt fartyg, ska även den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat underrättas.

Sjöfartsverket ska bestämma en

rimlig tidsfrist inom vilken fartygets ägare ska avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Sjöfartsverket ska skriftligen underrätta ägaren om detta.

Avlägsnande och annan åtgärd för att undanröja fara

11 §

Fartygets ägare ska avlägsna ett vrak som utgör en fara eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfartsverket enligt 10 § andra stycket eller, om vraket finns i en annan stats konventionsområde, av behörig myndighet i den staten.

För vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon får Sjöfartsverket uppställa villkor för ägarens åtgärder eller ingripa i åtgärder, om det behövs för att säkerställa att tillräckliga åtgärder för att undanröja faran vidtas eller att tillräcklig hänsyn tas till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön.

12 §

Om ett vrak som finns i Sverige eller dess ekonomiska zon utgör en fara, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran, om

1. fartygets ägare inte har undanröjt faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfartsverket enligt 10 § andra stycket,
2. fartygets ägare inte kan nås, eller
3. det behövs omedelbar åtgärd.

13 §

Sjöfartsverkets åtgärder och uppställda villkor för fartygsägarens åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § ska stå i proportion till den fara som vraket medför.

14 §

I fråga om tillträde till en fastighet för Sjöfartsverkets åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § tillämpas 28 kap. 1, 6 och 8 §§ och 31 kap. 10 § miljöbalken, i den utsträckning åtgärden är nödvändig för att avlägsna vraket eller på annat sätt undanröja faran.

Bemyndigande m.m.

15 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet och om avlägsnande av vrak och andra åtgärder för att undanröja faran.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om utfärdande av varningar, fastställande av vrakets position, fastställande av fara och utmärkning.

Kostnader

Ansvar för kostnader

16 §

Fartygets ägare ska ansvara för kostnader för sådana åtgärder för fastställandet av vrakets position och utmärkningen av vraket som avses i 7 § andra stycket respektive 9 § samt för vrakets avlägsnande och andra åtgärder som avses i 11 och 12 §§.

Ägaren är dock fri från ansvar, om denne visar att sjöolyckan

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

2. i sin helhet vållats av tredje

man med avsikt att orsaka skada, eller

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

17 §

Ett anspråk på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i detta kapitel inskränker inte ägarens rätt att återkräva utgiven ersättning från tredje man.

Ansvarsbegränsning

18 §

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

Preskription

19 §

Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap. 1 §.

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

20 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt 16 § 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 godkänn-

as av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

21 §

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 en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Avgift vid certifiering

22 §

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

Krav mot försäkringsgivaren

23 §

En försäkring som avses i 20 eller 21 § ska för den som är berättigad till ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar enligt 16 § andra stycket eller om denne själv har vållat sjöolyckan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

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

24 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar för kostnader som avses i 16 § första stycket eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

25 §

Det som sägs i 23 och 24 §§ tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 20 eller 21 §.

Åsidosättande av försäkringsskyldigheten m.m.

26 §

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

19 kap.

1 §³

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

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

³ Senaste lydelse 2015:256 (jfr 2015:412).

dagen för den första av dessa.

dagen för den första av dessa,

10. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av 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.

20 kap.

14 §⁴

En fartygsägare som uppsåtligen 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 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 §, 10 a kap. 11 eller 12 § *eller i 11 a kap. 20 eller 21 §* inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

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

⁴ Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 11 a kap. 5 § sjölagen (1994:1009) i stället för lydelsen enligt lagen (2017:000) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.1

Föreslagen lydelse

11 a kap.

5 §

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller radiologisk skada enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §²

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 ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a eller 11 a kap. sjölagen (1994:1009), 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 Lagen omtryckt 1983:463.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

² Senaste lydelse 2013:327 (jfr 2013:542).

3 Ärendet och dess beredning

2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak reglerar ansvaret för fartygsvrak som uppkommer efter olyckor till sjöss. Konventionen har utarbetats inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) och trädde i kraft den 14 april 2015. Konventionen finns i *bilaga 1*.

Den 18 november 2013 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda konventionen och föreslå de författningsändringar som behövs eller som annars bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Uppdraget redovisades i promemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Lagförslagen i promemorian finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats (Ju2015/02968/L3). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Dessutom har vissa särskilt berörda remissinstanser (Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Justitiekanslern, Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Försvarmakten, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Sjöbefälsföreningen, Svensk Försäkring, Skärgårdsredarna, Sveriges dispaschör, Sveriges Kommuner och Landsting och Svensk Sjöfart) i samband med en kompletterande remittering fått tillfälle att inkomma med synpunkter på förslag om undantag från tillämpningen av de nya bestämmelserna (avsnitt 7), om straffansvar för underlåtelse att rapportera vrak och om åtgärder mot fartyg som saknar försäkringscertifikat ombord (avsnitt 12). Sjöfartsverket och Polismyndigheten har vidare fått tillfälle att inkomma med synpunkter på förslaget om möjlighet till polishjälp vid tillträde till en fastighet (avsnitt 9).

4 Ansvar för fartygsvrak

Ett fartyg som går på grund eller sjunker medför inte sällan en risk för skador på annan egendom eller på miljön. Fartyget kan ligga i vägen för annan sjöfart och utgöra en kollisionsrisk. Dessutom kan drivmedel eller farliga ämnen i fartygets last orsaka betydande skador om de läcker ut. Ett fartygsvrak som blir liggande kan också få andra negativa följder. Vraket kan t.ex. hindra fiske eller hämma turismen i området.

Redan enligt gällande rätt har det allmänna och personer som svarar för fartygets drift ett ansvar för att komma till rätta med de risker som ett förlist fartyg medför. I flera fall har fartygsägaren eller redaren också en skyldighet att betala ersättning för kostnader avseende de åtgärder som vidtas med fartyget eller för skador som fartyget orsakar. Nedan följer en översikt över de viktigaste reglerna som kan aktualiseras.

Räddningstjänst och andra räddningsinsatser

Det allmänna – stat och kommun – har inom ramen för räddningstjänsten ett ansvar att ingripa vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön, om det är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt (1 kap. 2 § lagen [2003:778] om skydd mot olyckor, LSO). Det grundläggande ansvaret för räddningstjänsten vilar på kommunerna men staten svarar för bl.a. vissa räddningsinsatser till sjöss. Sådana räddningsinsatser ska vidtas också i situationer där det inte har inträffat en olycka i lagens mening, eller föreligger en överhängande fara för olycka (1 kap. 2 § andra stycket och 3 kap. 7 § LSO). Sjöfartsverket svarar för sjöräddningstjänst, vilket avser ingripande för att rädda människor till sjöss (4 kap. 3 § LSO och 4 kap. 8 § förordningen [2003:789] om skydd mot olyckor, FSO). Kustbevakningen svarar för miljöräddningstjänst till sjöss. Härmed avses ingripande när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för att så sker (4 kap. 5 § LSO och 4 kap. 12 § FSO). Sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss omfattar insatser inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon, med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren.

Åtgärder mot förorening från fartyg

Om olja eller något annat skadligt ämne läcker ut från ett fartyg eller riskerar att göra det, får Transportstyrelsen i vissa fall meddela förbud och förelägganden beträffande fartyget, bl.a. om fartygets drift. Detta gäller om det finns grundad anledning att anta att svenska intressen kan skadas i avsevärd mån eller om det finns ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden. Om ansvariga för fartyget underlåter att vidta nödvändiga åtgärder eller om det krävs omedelbara åtgärder, får myndigheten vidta åtgärderna (7 kap. 5 och 9 §§ lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg).

Avlägsnande av vrak som hindrar sjöfart, fiske eller hamnverksamhet

Om ett fartyg som har sjunkit i en allmän farled medför hinder eller fara för sjöfarten, får Sjöfartsverket se till att det avlägsnas. Sjöfartsverket får också i vissa fall låta avlägsna fartyg som hindrar fiske. Motsvarande gäller för andra sjunkna föremål än fartyg (förordningen [2011:658] om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske). Ett fartyg som hindrar en allmän hamns behöriga nyttjande eller varaktigt ligger på ett sätt som strider mot gällande föreskrifter får flyttas av hamninnehavaren (lagen [1986:371] om flyttning av fartyg i allmän hamn).

Fartygsägarens ansvar för kostnader

Den som bistår ett fartyg eller annan egendom som har förolyckats eller är i fara har i vissa fall rätt till ersättning av fartygsägaren i form av s.k. bärgarlön (16 kap. sjölagen [1994:1009]). Rätten till ersättning kan avtalas bort och gäller som utgångspunkt endast under förutsättning att åtgärden har lett till ett nyttigt resultat. Ersättningen motsvarar högst det

bärgades värde (16 kap. 3 och 5 §§). Om fartyget eller dess last hotar att orsaka miljökada, kan bärgaren ha rätt till en särskild ersättning som i princip ska motsvara bärgarens kostnader (16 kap. 9 §).

Fartygsägaren och redaren har ett kostnadsansvar för åtgärder som Transportstyrelsen vidtar för att förhindra föroreningsskador (7 kap. 9 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg). Ägaren har också ett kostnadsansvar gentemot en hamninnehavare som har flyttat ett fartyg (5 § lagen om flyttning av fartyg i allmän hamn).

Avlägsnande av ett vrak kan dessutom i vissa situationer ses om en förebyggande åtgärd för att förhindra olje- eller bunkeroljeskada (10 kap. och 10 a kap. sjölagen). Fartygsägaren har i sådana fall ett strikt ansvar – dvs. oberoende av vållande – att ersätta kostnaderna. För att det ska vara fråga om en förebyggande åtgärd som kan leda till kostnadsansvar krävs att åtgärden har vidtagits för att förhindra en ersättningsgill skada. När det gäller miljökada är endast utebliven vinst och kostnader för rimliga återställningsåtgärder ersättningsgilla. Det krävs dessutom att den förebyggande åtgärden har varit skäligen påkallad för att förhindra skada.

Ansvar för skador som orsakas av ett vrak

Fartygets ägare har ett ansvar för föroreningsskador och andra skador som kan orsakas av ett vrak. Ägaren har ett strikt skadeståndsansvar för olje- och bunkeroljeskador (10 kap. och 10 a kap. sjölagen). I övrigt får ansvaret i de flesta fallen avgöras av allmänna skadeståndsrättsliga regler eller redarens allmänna ansvar för skador som orsakas genom vållande på fartygets sida (7 kap. 1 § sjölagen). En tillämpning av särskilda sjörettsliga bestämmelser om ansvar vid persontransporter (15 kap. sjölagen och Atenförordningen¹) och vid fartygs sammanstötning (8 kap. sjölagen) kan också komma i fråga.

Det kan tilläggas att den som orsakar en föroreningsskada eller den som äger en fastighet som drabbas av en skada i vissa fall kan vara skyldig att avhjälpa skadan (10 kap. miljöbalken).

Försäkringsskyldighet och ansvarsbegränsning

Redaren – som i många fall också är fartygets ägare – är skyldig att ha en ansvarsförsäkring för fartyg av viss minsta storlek. Försäkringen ska omfatta bl.a. fordringar med anledning av åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak (7 kap. 2 § och 9 kap. 2 § första stycket 4 sjölagen). Redaren, och en ägare som inte är redare, har rätt att begränsa sitt ansvar enligt de s.k. globalbegränsningsreglerna i 9 kap. sjölagen. Som framgår ovan är dock ansvaret för kostnader för att avlägsna vrak ofullständigt reglerade.

Det finns dessutom särskilda bestämmelser om försäkringsskyldighet, t.ex. när det gäller olje- och bunkeroljeskador (se 10 kap. 12 och 13 §§ och 10 a kap. 11 och 12 §§ sjölagen). För oljeskador gäller särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning (10 kap. 5 § sjölagen).

¹ Europaparlamentets och rådets förordning [EG] nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

Övriga bestämmelser om vrak

Som uppmärksammas i promemorian kan ytterligare bestämmelser beröras vid ingripande mot fartygsvrak. Bland annat gäller att den som bärgar ett övergivet fartyg eller vrak är skyldig att anmäla detta på särskilt sätt och fyndet kan, om inte ägaren gör anspråk på det, tillfalla bärgaren (lagen [1918:163] med vissa bestämmelser om sjöfynd). I vissa fall kan ensamrätt till bärgning erhållas beträffande ett övergivet fartyg (lagen [1984:983] om ensamrätt till bärgning). Särskilda bestämmelser gäller för förlista fartyg som anses utgöra fornlämning (kulturmiljölagen [1988:950]).

5 Vrakkonventionen

2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen) reglerar ansvaret för fartygsvrak som har uppkommit efter en olycka till sjöss. Benämningen på konventionen är något missvisande eftersom den – så som konventionen måste förstås – föreskriver ett ansvar att avlägsna den fara som ett vrak medför. En annan sak är att ett fysiskt avlägsnande av vraket i många fall kan vara nödvändigt för att komma till rätta med faran. Konventionen reglerar enbart ansvaret för att vidta åtgärder med anledning av vraket samt fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärderna. Den reglerar alltså inte skyldigheten att ersätta eventuella skador som vraket orsakar.

När det har inträffat en sjöolycka som har lett till ett vrak ska befälhavaren eller den som ansvarar för fartygets drift rapportera detta till den stat där vraket finns (artikel 5). Staten ska i sin tur varna sjöfarten och andra berörda stater (artikel 7.1). Om staten har anledning att befara att vraket utgör en fara för sjöfarten, den marina miljön eller vissa andra intressen, ska staten fastställa vrakets position (artikel 7.2). Bedömer staten att vraket utgör en fara, ska den märka ut vraket (artikel 8.1).

Fartygsägaren är skyldig att avlägsna ett vrak som utgör en fara i konventionens mening. Med avlägsnande avses varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den fara som vraket medför (artiklarna 1.7 och 9.2). Fullgör ägaren inte detta inom den tidsfrist som staten har bestämt, får staten ingripa (artikel 9.7). Staten får också ingripa, om det behövs för att säkerställa att fartygsägarens avlägsnande sker på ett effektivt sätt med hänsyn till säkerhet och miljö eller om det krävs omedelbara åtgärder (artikel 9.5 och 9.8).

Fartygsägaren ansvarar för de kostnader staten har haft för sina åtgärder, förutom i vissa undantagsfall (artikel 10). Ägare till större fartyg är skyldig att ha en försäkring eller annan godtagbar säkerhet för att täcka ägarens kostnadsansvar samt ett certifikat som visar att försäkring eller säkerhet finns (artikel 12).

6 Sveriges tillträde till vrakkonventionen och konventionens införlivande med svensk rätt

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen).

Regeringens bedömning: Bestämmelserna i konventionen bör omarbetas till svensk författningstext.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget och bedömningen eller lämnar dem utan invändning. Flera remissinstanser välkomnar ett svenskt tillträde till konventionen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Sveriges tillträde till vrakkonventionen

När ett fartyg förliser kan konsekvenserna för sjöfarten och miljön bli betydande. Ett fartyg som blir liggande kan innebära en fara för annan sjöfart och ligger det på fel ställe kan det begränsa framkomligheten. Fartyg för också ofta med sig ämnen som kan orsaka stor skada om de läcker ut. I vissa fall kan vraket i sig innebära en miljöfara eller störa den verksamhet som bedrivs i området. Det är mot den bakgrunden viktigt att det finns effektiva medel för att kunna ingripa när ett fartyg går på grund eller sjunker.

Genom vrakkonventionen stärks det allmännas befogenheter att ingripa mot fartygsvrak som hotar sjöfarten eller miljön. Konventionen klargör vidare att det är fartygets ägare som i första hand bär ansvaret för att vraket eller den fara som vraket medför avlägsnas samt att ägaren också ansvarar för de kostnader som åtgärderna medför. Genom kravet på obligatorisk försäkring säkerställs också att ekonomiska medel finns tillgängliga för ett ingripande. Sammantaget leder konventionen till att risken för att fartygsvrak blir liggande minskar och därmed stärks skyddet för såväl sjöfarten som miljön.

Det skärpta ansvaret för fartygsägarna kan anses utgöra en belastning för sjöfarten. Redan i dag vilar emellertid ansvaret för att komma till rätta med fartygsvrak i de allra flesta fallen ändå på fartygsägarna. Konventionen ger en garanti för att ägarna tar sitt ansvar. Det finns också redan i dag en omfattande försäkringsskyldighet. Visserligen kan det inte uteslutas att det skärpta ansvaret får betydelse för premierna, men en eventuell höjning förväntas bli marginell (se vidare avsnitt 14). Det tillkommer också en skyldighet att ha ett försäkringscertifikat, vilket kan medföra en administrativ och ekonomisk belastning för fartygsägarna. Samtidigt blir det lättare för rederinäringen att få tillgång till certifikaten om Sverige tillträder konventionen. I nuläget måste svenska redare vända sig till utländska myndigheter för att få tillgång till de certifikat som behövs för att besöka hamnar i stater som har tillträtt konventionen. Ett svenskt tillträde till konventionen skulle därför sannolikt minska de administra-

tiva och ekonomiska bördorna som konventionen innebär för fartyg som går i internationell trafik.

Ur ett internationellt perspektiv utgör konventionen ett betydelsefullt tillskott eftersom den innebär att konventionsstaterna åtar sig ett större ansvar för fartygsvrak på dess områden och när det gäller fartyg som för dess flagg. EU:s medlemsstater har också förbundit sig att tillträda konventionen. Ett flertal stater har redan tillträtt den, däribland Danmark, Finland, Storbritannien och Tyskland. Andra stater, t.ex. Norge, arbetar med ett tillträde. Det är angeläget att Sverige inte ställer sig utanför det internationella samarbetet.

Regeringen anser att övervägande skäl talar för att Sverige bör tillträda vrakkonventionen. Enligt 10 kap. 3 § första stycket regeringsformen krävs riksdagens godkännande innan regeringen ingår en bindande internationell överenskommelse som förutsätter att en lag ändras eller upphävs eller att en ny lag stiftas, eller i övrigt gäller ett ämne som riksdagen ska besluta om. Ett tillträde till vrakkonventionen förutsätter lagändringar. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att riksdagen godkänner konventionen.

Vrakkonventionens införlivande med svensk rätt

En konvention som Sverige tillträder blir inte enbart genom tillträdet en del av svensk rätt. Bestämmelserna i konventionen måste på något sätt införlivas med svensk rätt för att bli tillämpliga. Detta kan ske antingen genom att bestämmelserna omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning som nya bestämmelser krävs (transformering) eller genom att det föreskrivs i en författning att bestämmelserna i konventionen ska gälla som lag eller förordning i Sverige (inkorporering). Valet av metod får göras efter vad som är lämpligt i varje enskilt fall.

Vrakkonventionen kompletterar de ansvarskonventioner som har tagits fram av IMO och som Sverige har tillträtt, framför allt de konventioner som reglerar ansvaret för skador vid oljeföroreningar från fartyg. Det gäller 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1992 års ansvarighetskonvention) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). Dessa konventioner har införlivats med svensk rätt genom bestämmelser i sjölagen (10 och 10 a kap.). Även om vrakkonventionen reglerar andra aspekter av fartygsägarens ansvar i samband med sjöolyckor än ansvaret för skador, har konventionens bestämmelser i flera avseenden en förebild i oljeskadekonventionerna. Det framstår mot den bakgrunden som naturligt att bestämmelserna i vrakkonventionen – på motsvarande sätt som när det gäller oljeskadekonventionerna – omarbetas till svensk författningstext och förs in i sjölagen. Det är dessutom en fördel om innebörden av vissa av vrakkonventionens bestämmelser kan preciseras, vilket också talar för en omarbetning av bestämmelserna till svensk författningstext (se bl.a. avsnitt 9 om innebörden av avlägsnande av vrak). Med anledning av det sagda är det regeringens uppfattning att införlivandet av vrakkonventionen, i den utsträckning det är nödvändigt, bör ske genom transformering.

7 Bestämmelsernas tillämpningsområde

Regeringens förslag: De nya bestämmelserna om ansvar för vrak ska tillämpas på vrak som uppkommer efter en sjöolycka. De ska tillämpas på vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon. Såvitt avser svenska fartyg ska bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, redare och befälhavare tillämpas också i andra staters konventionsområden.

Bestämmelserna ska inte tillämpas på statsfartyg. De ska inte heller tillämpas i den utsträckning åtgärder kan vidtas enligt bestämmelser om åtgärder mot förorening från fartyg eller bestämmelser om räddningstjänst. Bestämmelser om ersättning till bärgare och konventionsbaserade bestämmelser om ersättning på grund av olje- eller bunkeroljeskador ska ha företräde framför den nya regleringen. Detsamma ska gälla i fråga om bestämmelser om ersättning för atomskador.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. När det gäller bestämmelsernas tillämpning på vrak i insjöar, vattendrag och kanaler föreslås i promemorian att tillämpningen ska vara begränsad till allmän farled och allmän hamn. Promemorian innehåller inget undantag från tillämpningen i samband med räddningstjänst och promemorians förslag till undantag när det gäller åtgärder mot förorening från fartyg är mindre omfattande än regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten* och *Sveriges Kommuner och Landsting* framhåller att det vid sidan av ett regelverk som bygger på vrakkonventionen finns behov av en reglering som inkluderar ytterligare fartygsvrak, bl.a. fler fritidsbåtar och redan befintliga vrak. Enligt Havs- och vattenmyndigheten bör dessutom den nu föreslagna regleringen tillämpas på allt inlandsvatten, bl.a. med hänsyn till dricksvattenförsörjningen. Myndigheten framhåller att ett vrak i inlandsvatten alltid utgör en betydande miljörisk, i form av försämrade vattenkvalitet. *Transportstyrelsen* påpekar att kommersiell sjöfart också använder sig av farleder och hamnar som inte är att anse som allmänna. *Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt (Sjörättsinstitutet)* anser att bestämmelserna bör tillämpas på det svenska territorialhavet och på inre kustfarvatten. Däremot anser Sjörättsinstitutet att regleringen inte bör omfatta insjöar, vattendrag eller kanaler. Enligt Sjörättsinstitutet är konventionen inte utformad för att tillämpas i sådana vatten. Om tillämpningsområdet ändå utsträcks, bör det endast omfatta vatten som regelbundet trafikeras av havsgående fartyg. Samtidigt påpekar Sjörättsinstitutet – i likhet med *Transportstyrelsen* – att begränsningen till allmänna farleder och allmänna hamnar är alltför snäv. Ett vrak kan utgöra en risk även om det ligger utanför en allmän farled eller allmän hamn. Vissa industrihamnar utgör inte allmänna hamnar, men det kan ändå vara betydelsefullt att vrak tas bort för att säkra sjöfarten. *Mark- och miljööverdomstolen* framhåller att förhållandet till miljöbalkens bestämmelser om bl.a. krav på tillstånd för viss verksamhet behöver förtydligas.

Kustbevakningen och *Transportstyrelsen* efterfrågar förtydliganden när det gäller förhållandet mellan de föreslagna bestämmelserna och befintliga

reglering, bl.a. om räddningstjänst. Som nämns i avsnitt 3 har en kompletterande remittering skett av förslag om undantag från tillämpning av de nya bestämmelserna. De remitterade förslagen överensstämmer i huvudsak med regeringens och innebär att det införs ett uttryckligt undantag för åtgärder inom ramen för räddningstjänst. I den kompletterande remitteringen föreslås dock – till skillnad från i lagrådsremissen – att bestämmelserna i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha företräde framför den nya regleringen endast i sådan utsträckning som bestämmelserna är konventionsbaserade. De flesta remissinstanser som i samband med den kompletterande remitteringen har fått tillfälle att lämna synpunkter tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Transportstyrelsen* påpekar dock att det bör tydliggöras vilka bestämmelser i det nya kapitlet som undantagen omfattar och hur undantagen ska förstås. Transportstyrelsen framhåller dessutom att tillämpningen av bestämmelserna på Sveriges sjöterritorium bör förtydligas.

Skälen för regeringens förslag

Vilka slags vrak bör omfattas?

Med vrak avses enligt vrakkonventionen ett fartyg som efter en sjöolycka har sjunkit eller strandat. Vrak i konventionens mening omfattar också föremål som har fallit överbord från ett sådant fartyg eller som i annat fall har kommit bort från ett fartyg (lost at sea) om föremålet i sig har strandat, sjunkit eller är på drift. Vidare anses också ett fartyg som riskerar att sjunka eller stranda utgöra vrak under förutsättning att inte effektiva räddningsinsatser redan pågår (artikel 1.4). Med fartyg avses alla slags farkoster som kan användas till sjöss med undantag för flytande plattformar när dessa finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar (artikel 1.2).

Enligt regeringens bedömning bör de svenska bestämmelserna tillämpas på samma slags föremål som omfattas av vrakkonventionens definition av vrak. Det innebär att bestämmelserna kommer att vara tillämpliga på fler typer av föremål än vad som vanligtvis avses med vrak i normalt språkbruk. Inte bara vrak efter fartyg kommer att omfattas utan också vissa föremål och dessutom vrak efter andra slags farkoster eller anordningar, såsom t.ex. flytande plattformar.

Som *Havs- och vattenmyndigheten* och *Sveriges Kommuner och Landsting* påpekar kan det finnas anledning att vid sidan av den föreslagna regleringen – som bygger på vrakkonventionen – överväga ett regelverk som omfattar ytterligare fritidsfartyg och redan befintliga fartygsvrak. Som framgår ovan är tillämpningen av vrakkonventionen inte begränsad till vissa slags fartyg utan omfattar i princip också fritidsfartyg. Däremot är det en förutsättning att vraket i fråga utgör en fara i konventionens mening för att det ska finnas en skyldighet att avlägsna det eller att vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Att ett fartygsvrak anses skräpa ner omgivningen är alltså normalt inte i sig tillräckligt för en tillämpning av den föreslagna regleringen (se avsnitt 9). Regelverket kommer inte heller att kunna tillämpas retroaktivt på redan inträffade sjöolyckor (se avsnitt 13). Regeringen har emellertid inte inom ramen för detta ärende underlag att överväga utformningen av ett regelverk som har

ett mer omfattande tillämpningsområde än vrakkonventionen, men kan återkomma till frågan i ett annat sammanhang.

Bör statsfartyg omfattas?

Statsfartyg, varmed avses örlogsfartyg och andra fartyg som används i statlig och icke kommersiell verksamhet, undantas från vrakkonventionen. En konventionsstat kan dock föreskriva att bestämmelserna ska tillämpas också på sådana fartyg (artikel 4.2).

Staten har ett strikt ansvar för oljeskador och bunkeroljeskador som orsakas av ett statsfartyg i Sverige eller dess ekonomiska zon (10 kap. 19 § första stycket och 10 a kap. 5 § sjölagen), vilket skulle kunna tala för att ett motsvarande ansvar införs för statsfartyg enligt den nya regeringen. De nya bestämmelserna handlar dock inte enbart om ett ansvar att ersätta kostnader utan också om ett ansvar för att vidta åtgärder beträffande vraket. För att minimera den fara som vraket utgör kan ett antal olika slags åtgärder aktualiseras. Det kan ofta bli nödvändigt att avlägsna fartyget helt och hållet. När det gäller statsfartygen kan sådana åtgärder kräva särskilda överväganden, med hänsyn till bl.a. säkerhet och skyddet för försvarshemligheter. Regeringens bedömning är mot den bakgrunden att statsfartygen ska undantas från tillämpningen av de nya bestämmelserna. Detta gäller dock endast statsfartyg i egentlig mening, dvs. fartyg som uteslutande används i icke kommersiell statlig verksamhet. Ett fartyg som helt eller delvis nyttjas i kommersiellt intresse, t.ex. hyrs ut för resor, bör omfattas av bestämmelserna oavsett om fartyget ägs eller brukas av en stat.

Vilket bör det geografiska tillämpningsområdet vara?

Sveriges sjöterritorium består av inre vatten och territorialhavet. Till inre vatten räknas insjöar, vattendrag och kanaler samt vissa invid kusterna liggande vattenområden. Till territorialhavet räknas ett vattenområde på upp till tolv nautiska mil från de baslinjer som har bestämts utefter Sveriges kust i enlighet med folkrätten (lagen [1966:374] om Sveriges sjöterritorium). Närmast utanför territorialhavets gräns har Sverige fastställt en exklusiv ekonomisk zon (se lagen [1992:1140] om Sveriges ekonomiska zon.) Den exklusiva ekonomiska zonen är ett område som angränsar till en stats territorialhav och där staten har ensamrätt att utnyttja naturresurser samt skyldighet att skydda miljön.

Vrakkonventionen är tillämplig på vrak som uppkommer inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon. Har en stat inte fastställt en sådan zon, är konventionen ändå tillämplig på vrak inom ett område upp till 200 nautiska mil från statens baslinjer och som har fastställts i enlighet med folkrättens regler (artiklarna 3.1 och 1.1).

Bakgrunden till det något begränsade tillämpningsområdet för konventionen är att en stat till följd av sin suveränitet har betydande utrymme att reglera hanteringen av vrak i territorialhavet och på övrigt sjöterritorium. Utanför statens territorialhav gäller däremot som utgångspunkt principen om havets frihet och flaggstatens jurisdiktion över sina fartyg. Kuststaterna har därmed mer begränsade möjligheter att ingripa mot utländska fartyg utanför territorialhavet. Principen är dock inte obegränsad. Den s.k. ingreppskonventionen med tillhörande protokoll (1969 års

internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja och 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja) ger kuststaterna en rätt att i vissa fall vidta åtgärder på det fria havet för att förebygga förorening genom olja eller andra föroreande ämnen på grund av en fartygsolycka eller för att begränsa skadeverkningarna av en sådan förorening (se vidare nedan). Denna rätt har blivit allmänt accepterad inom folkrätten och kommer även till uttryck i artikel 221 i Förenta Nationernas havsrättskonvention. Ingreppskonventionens tillämpningsområde anses även innefatta en stats exklusiva ekonomiska zon. Genom vrakkonventionen skapas en ny mellan konventionsstaterna gällande rätt att ingripa mot fartyg inom den exklusiva ekonomiska zonen i andra fall än sådana som omfattas av ingreppskonventionen med tillhörande protokoll.

Vrakkonventionen lämnar utrymme för konventionsstaterna att utsträcka tillämpningen av bestämmelserna till statens territorialhav och övrigt sjöterritorium (artikel 3.2). Ett vrak i territorialhavet eller på annat sjöterritorium medför ofta ett större hot mot sjösäkerheten än ett vrak inom den exklusiva ekonomiska zonen. Det kan också innebära ett mer akut hot för miljön vid den svenska kusten. Som konstateras i promemorian framstår det inte som rimligt att införa ett omfattande regelverk som endast avser hanteringen av vrak i den ekonomiska zonen. Regeringen delar därför bedömningen att tillämpningsområdet för vrakkonventionen bör utsträckas till Sveriges sjöterritorium.

När det gäller vilka områden i det inre vattnet som ska omfattas instämmer regeringen med *Havs- och vattenmyndigheten* i att det finns skäl att tillämpa bestämmelserna i allt inre vatten utan undantag. Det framstår visserligen som mest angeläget att ha en beredskap för vrak som uppstår i allmänna farleder och hamnar, men som *Transportstyrelsen* och *Sjörättsinstitutet* framhåller finns det centrala farleder och hamnar som inte betecknas som allmänna. Även i andra vattenområden kan dessutom konsekvenserna bli betydande, om det sker en olycka. Det bör finnas en möjlighet att tillämpa regleringen också i sådana situationer. Som *Sjörättsinstitutet* påpekar är vrakkonventionen visserligen i första hand utformad för den havsgående sjötrafiken. Det möter dock enligt regeringens bedömning inget hinder att tillämpa bestämmelserna också för fartyg som trafikerar andra områden. En utvidgning av tillämpningsområdet utöver det som föreslås i promemorian innebär att en större del av fritidssjöfarten omfattas. Detta leder inte till att fritidsbåtar av normal storlek blir skyldiga att ha försäkring i större utsträckning, men fritidsbåtsägarna kommer att omfattas av skyldigheten att rapportera uppkomsten av ett vrak samt att avlägsna vraket och bekosta avlägsnandet. En skyldighet att avlägsna vraket enligt de nya bestämmelserna kommer dock endast att aktualiseras om vraket bedöms utgöra en fara för sjösäkerheten, miljön eller vissa andra intressen. Den tröskel som behöver uppnås för att åtgärder ska behöva vidtas beträffande vraket säkerställer enligt regeringens bedömning att utvidgningen av tillämpningsområdet inte behöver bli betungande för fritidssjöfarten. Bestämmelserna bör mot den bakgrunden enligt regeringens mening tillämpas på hela det svenska sjöterritoriet utan undantag.

Enligt konventionens lydelse ska vissa artiklar inte tillämpas på statens sjöterritorium (artikel 4.4 a). Detta gäller bl.a. konventionens centrala bestämmelser om avlägsnande av vrak. Samtidigt konstateras att en utsträckning av tillämpningen av konventionen till en stats territorium inte påverkar de rättigheter och skyldigheter som staten har att vidta andra åtgärder med anledning av vrak på statens territorium än att lokalisera, märka ut och avlägsna dem i enlighet med konventionen (artikel 3.2). Förhandlingsdokument talar för att det vid bestämmelsernas utformning har ansetts viktigt att säkerställa att konventionen inte hindrar staternas rätt att bestämma hur vrakhanteringen ska ske på den egna statens territorium. Avsikten med möjligheten att utsträcka tillämpningen av konventionen till konventionsstaternas territorier måste vara att åtgärder i enlighet med konventionen ska kunna vidtas och dessutom omfattas av den försäkring som fartygsägaren måste ha enligt konventionen. För detta talar att en tillämpning av konventionens bestämmelser utgör en förutsättning för att ersättning ska utgå ur försäkringen (artikel 3.2 in fine). Det bör mot bakgrund av det sagda inte möta något hinder mot att tillämpa de bestämmelser som följer av konventionen också på Sveriges sjöterritorium. Enligt regeringens bedömning saknas det skäl att tillämpa en annan reglering för vrak som är belägna på Sveriges sjöterritorium än för vrak inom den ekonomiska zonen. Vrakkonventionens bestämmelser bör därför tillämpas på såväl sjöterritoriet som inom Sveriges ekonomiska zon. Detta gäller även bestämmelserna om fartygsägarens försäkring och betalning för kostnader ur denna (se vidare avsnitt 11). I detta sammanhang kan det framhållas att konventionens begrepp ”marine environment” mot bakgrund av den utsträckta tillämpningen inte bör begränsas till att avse endast havsmiljön utan omfatta den marina miljön i vidare mening. Det innebär att också risker för skador i insjöar m.m. ska kunna beaktas vid bedömningen av om ett vrak utgör en fara.

Det bör inte komma i fråga att tillämpa bestämmelserna om statens avlägsnande av vrak utanför Sveriges konventionsområde. Om ett svenskt fartyg blir till vrak i en annan stats konventionsområde, får den statens reglering tillämpas när det gäller statens åtgärder för att avlägsna vraket eller undanröjandet av faran. När det gäller svenska fartyg bör emellertid sådana bestämmelser som gäller skyldigheter för fartygsägare, redare och befälhavare tillämpas också i andra konventionsstater. Detta bör inbegripa skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak, skyldigheten att avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför, skyldigheten att svara för kostnaderna och skyldigheten att ha en ansvarsförsäkring.

Vilket bör förhållandet till andra bestämmelser vara?

Vrakkonventionen ska inte tillämpas på åtgärder som vidtas enligt ingreppskonventionen eller 1973 års tilläggsprotokoll till konventionen (artikel 4.1 i vrakkonventionen). Ingreppskonventionen ger en kuststat rätt att vidta åtgärder vid förorening genom olja, eller vid ett hot om en sådan förorening, om situationen innebär en allvarlig och överhängande fara för statens kuster och därtill knutna intressen. Föroreningen eller hotet om förorening ska ha uppkommit till följd av en sjöolycka eller åtgärder i samband med en sådan olycka. Det ska även vara rimligt att

anta att en mycket allvarlig skada kan uppkomma. Under dessa förutsättningar ger konventionen staten rätt att vidta nödvändiga åtgärder för att förebygga, minska eller avvärja faran. Ett ingripande måste normalt föregås av samråd med andra berörda stater (artiklarna 1 och 3 i ingreppskonventionen). Tilläggsprotokollet ger staterna samma befogenhet när det gäller vissa andra ämnen än olja. Ingreppskonventionen och tilläggsprotokollet tillämpas på det fria havet, dvs. områden som inte utgör en stats territorium. Tillämpningsområdet anses också innefatta en stats exklusiva ekonomiska zon. För en närmare redogörelse av ingreppskonventionen, se prop. 1972:106 s. 2 f. och 2000/01:139 s. 79 f. Ingreppskonventionen och tilläggsprotokollet har ett mer begränsat tillämpningsområde än vrakkonventionen, inte minst eftersom de inte ger en rätt till ingripande av sjösäkerhetsskäl.

Bestämmelser som motsvarar ingreppskonventionens och tilläggsprotokollets finns i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (7 kap. 5 § första stycket och 9 §). Med stöd av dessa bestämmelser får Transportstyrelsen eller annan myndighet som regeringen bestämmer meddela förbud eller förelägganden för att förebygga eller begränsa förorening, t.ex. föreläggande om att fartyget ska tömmas på bunkerolja. Krävs omedelbar åtgärd, får myndigheten låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Tillämpningen av bestämmelserna omfattar även hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden än Sveriges (7 kap. 5 § andra stycket). Denna utvidgning i förhållande till ingreppskonventionen har gjorts mot bakgrund av att det s.k. övervakningsdirektivet² kräver att behörig myndighet i en medlemsstat ska kunna vidta åtgärder inte bara i den situationen när den egna statens havs- eller kustområden riskerar att förorenas, utan även när det föreligger risker för andra staters områden (prop. 2003/04:88 s. 21 och 34).

Undantaget i vrakkonventionen omfattar enligt dess lydelse endast åtgärder som omfattas av ingreppskonventionen och dess tilläggsprotokoll. *Transportstyrelsen* framhåller vikten av att innebörden av undantaget i den svenska regleringen blir tydlig och efterfrågar även ett klagande av tillämpningen på Sveriges sjöterritorium. Regeringen konstaterar att ett undantag i enlighet med vrakkonventionens lydelse innebär att den nya regleringen ges företräde framför lagen om åtgärder mot förorening från fartyg på Sveriges sjöterritorium. Detta skulle få till följd att tillämpningen av regleringen på Sveriges sjöterritorium och inom den ekonomiska zonen skulle komma att skilja sig åt. Det beror på att ingreppskonventionen endast är tillämplig utanför Sveriges sjöterritorium. Enligt regeringen framstår en sådan skillnad i tillämpningen av regelverken på territoriet och inom den ekonomiska zonen inte som motiverad. Mot den bakgrunden bedömer regeringen att undantaget inte bör begränsas till åtgärder enligt ingreppskonventionen och tilläggsprotokollet utan avse samtliga åtgärder som omfattas av de bestämmelser som utgör grunden för att tillämpa ingreppskonventionen och protokollet i svensk rätt (7 kap. 5 och 9 §§ lagen om åtgärder mot förorening från fartyg). Efter-

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

som den svenska regleringen nära ansluter till ingreppskonventionen innebär ett undantag för samtliga åtgärder som omfattas av regleringen ingen större skillnad mot vrakkonventionens lydelse när det gäller tillämpningen av vrakkonventionen inom den ekonomiska zonen. Undantaget kan få större betydelse vid tillämpningen på sjöterritoriet. Konventionsstater som väljer att tillämpa vrakkonventionen på det egna territoriet bör dock vara fria att undanta en tillämpning av regleringen i vissa fall. Regeringen bedömer mot den bakgrunden att det inte finns något hinder mot att formulera undantaget på föreslaget sätt.

När det gäller ansvaret för kostnader ska vrakkonventionen inte tillämpas i den mån konventionens bestämmelser strider mot vissa särskilt uppräknade internationella konventioner. Det gäller bl.a. 1992 års ansvarighetskonvention och bunkerkonventionen samt konventioner som reglerar ansvaret för radiologiska skador, se artikel 11.1. När det gäller radiologiska skador har även nationell lagstiftning företräd framför vrakkonventionens ersättningsbestämmelser. I den utsträckning åtgärderna enligt vrakkonventionen anses utgöra bärgning enligt tillämplig nationell lag eller en annan konvention, ska dessutom sådana bestämmelser om bärgning tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för bestämmelserna i vrakkonventionen (artikel 11.2).

Regeringen bedömer att undantag från tillämpningen av de nya bestämmelserna om fartygsägarens kostnadsansvar bör göras i den utsträckning som konventionen föreskriver. Det innebär att konventionsbaserade bestämmelser i sjölagen om ersättning på grund av oljeföroreningar (10 och 10 a kap. sjölagen) samt bestämmelser om ersättning till bärgare (16 kap. sjölagen) inom ramen för sitt tillämpningsområde ges företräde framför de nya bestämmelserna. Detsamma gäller bestämmelserna om ersättning för atomskador i atomansvarighetslagen (1968:45). Atomansvarighetslagen ersätts av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor den dag som regeringen bestämmer.

Kustbevakningen och *Transportstyrelsen* utgår från att den nya regleringen dessutom bör bli subsidiär i förhållande till bestämmelser om räddningstjänst, dvs. när ett snabbt ingripande krävs för att hindra eller begränsa skador på människor, egendom eller miljön (jfr avsnitt 4). Vrakkonventionen skulle enligt sin lydelse kunna tillämpas på åtgärder som vidtas i samband med sådana räddningsinsatser. Avlägsnande i konventionens mening avser nämligen varje åtgärd som vidtas för att förhindra, begränsa eller undanröja den fara som vraket medför och staterna har rätt att ingripa direkt om det behövs (artiklarna 1.7 och 9.8). Ett argument för att tillämpa vrakkonventionens bestämmelser också i samband med räddningstjänst skulle kunna vara att öka förutsättningarna för det allmänna att få kostnadsersättning i samband med ett ingripande, på motsvarande sätt som bestämmelser om ersättning för att förebygga oljeskador kan utgöra en grund för ersättning (10 och 10 a kap. sjölagen).

Det måste emellertid beaktas att vrakkonventionen inte enbart reglerar ansvaret för kostnader utan också åtgärder från konventionsstaterna för att komma till rätta med fartygsvrak. Trots att en tillämpning av vrakkonventionen skulle kunna åberopas i akuta situationer är bestämmelserna inte anpassade efter sådana situationer. Vrakkonventionens krav på bedömning av fara, proportionalitet och underrättelser kan kräva andra hänsynstaganden än vad som bör ske i samband med att en räddnings-

tjänst utförs. I akuta situationer är det dessutom viktigt att det finns en tydlig reglering av ansvarsfördelningen mellan myndigheter. En tillämpning av vrakkonventionen vid sidan av regleringen om räddningstjänst skulle riskera att skapa oklarheter i det avseendet.

Det är vidare osäkert vilken betydelse vrakkonventionen skulle få för det allmännas kostnadsersättning i de situationer som omfattas av räddningstjänst. Ett fartyg i nöd kan bli föremål för bärgningsinsatser. Dessutom kan åtgärder för att undsätta ett fartyg bedömas som åtgärder för att förebygga t.ex. bunkeroljeskador. I dessa fall kommer en tillämpning av vrakkonventionens ersättningsbestämmelser ändå inte i fråga, eftersom ersättning för bärgning och åtgärder som omfattas av bunkerkonventionen som konstateras ovan undantas från vrakkonventionen.

Mot bakgrund av intresset att behålla en tydlig reglering av ansvaret i nödsituationer anser regeringen att det inte finns tillräckliga skäl att tillämpa vrakkonventionens bestämmelser vid sådana akuta åtgärder som föreskrivs i bestämmelserna om räddningstjänst. Regeringen bedömer vidare att det inte kan anses följa av konventionen att de krav på under rättelser som konventionen föreskriver behöver upprätthållas i samband med sådana räddningsinsatser. Det kan inte anses rimligt att en myndighet i en akut situation ska behöva avvakta underrättelse till fartygets registreringsstat, vilket konventionen föreskriver i vissa fall (artikel 9.8). En annan sak är att ett ingripande normalt sett föregås av kontakter med fartyget. Regeringen anser mot den bakgrunden att ett undantag i den nya regleringen bör göras i förhållande till räddningstjänst.

En tillämpning av det regelverk som bygger på vrakkonventionen kan överlappa med en tillämpning av andra bestämmelser än de som berörs ovan. Detta gäller bl.a. den möjlighet som Sjöfartsverket har enligt förordningen om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Enligt regeringens bedömning behövs det inte någon särskild reglering för den situationen. De bestämmelser som bygger på vrakkonventionen innebär en skyldighet för Sjöfartsverket att vidta åtgärder i vissa situationer. Redan därav följer att en tillämpning av de föreslagna bestämmelserna bör ges företräde framför den möjlighet Sjöfartsverket har att avlägsna vrak enligt nämnda förordning. Det hindrar inte att Sjöfartsverket avlägsnar ett vrak med stöd av förordningen, om situationen är sådan att vraket inte föranleder en tillämpning av vrakkonventionens bestämmelser. Inte heller beträffande andra fall av regelkonflikter som kan uppkomma bedömer regeringen att någon särskild reglering behövs. Överlappningen torde inte vara större än att den kan lösas i de enskilda fallen av berörda myndigheter och rättstillämpningen. Som *Mark- och miljööverdomstolen* framhåller krävs i vissa fall anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken för åtgärder på mark- eller vattenområden. Den föreslagna regleringen om åtgärder med anledning av vrak ändrar inte dessa bestämmelser. Miljöbalkens krav på tillstånd m.m. kan alltså komma att tillämpas på åtgärder som vidtas beträffande fartygsvrak.

8 Ansvarig myndighet

Regeringens förslag: Sjöfartsverket ska ha det huvudsakliga ansvaret för de åtgärder som konventionsstaterna ska vidta enligt vrakkonventionen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom Sjöfartsverket tillstyrker förslaget i promemorian eller lämnar det utan invändning. *Sjöfartsverket* framhåller att det ligger närmare till hands att utse Transportstyrelsen än Sjöfartsverket som ansvarig myndighet enligt konventionen. *Kustbevakningen* efterfrågar ett förtydligande av ansvarsfördelningen mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket. *Havs- och vattenmyndigheten* framhåller att det bör förtydligas att Sjöfartsverket alltid ska samråda med Kustbevakningen men också med Havs- och vattenmyndigheten, i frågan om huruvida ett vrak kan utgöra en miljörisk. Havs- och vattenmyndigheten anser vidare att Sjöfartsverket ska samråda med dem när det gäller uppställandet av villkor för fartygsägarens avlägsnande av vraket. *Mark- och miljööverdomstolen* framhåller att det kan vara lämpligt att Sjöfartsverket också kontaktar ansvarig tillsynsmyndighet enligt miljöbalken när det gäller uppställandet av villkor för avlägsnandet.

Skälen för regeringens förslag: Vrakkonventionen föreskriver att en konventionsstat ska vidta vissa åtgärder. Staten ska ta emot rapporter om uppkomsten av ett vrak (artikel 5), bedöma vilken fara vraket innebär (artikel 6), utfärda varningar om vraket (artikel 7.1), fastställa vrakets position (artikel 7.2), märka ut vraket (artikel 8) och vidta åtgärder för att se till att vraket avlägsnas eller faran undanröjs (artiklarna 1.7 och 9). Konventionsstaterna ska också utfärda försäkringscertifikat och kontrollera att fartyg har föreskriven försäkring (artikel 12.2 och 12.12).

Sjöfartsverket invänder mot promemorians förslag att verket ska ha det huvudsakliga ansvaret för åtgärderna. Sjöfartsverket framhåller att det ansvar för avlägsnande av vrak som verket har bygger på en äldre reglering, som inte längre är förenlig med den affärsdrivande roll verket har i dag. Enligt Sjöfartsverket ligger det närmare till hands att beslut som rör sjösäkerhet och miljöskydd hanteras av Transportstyrelsen.

När det gäller vilken myndighet som bör ha ansvaret för att vidta åtgärder med anledning av ett vrak går det enligt regeringen inte att bortse från den roll som Sjöfartsverket i dag har när det gäller att avlägsna vrak i allmänna farleder eller vrak som hindrar fiske. Sjöfartsverket har också en central funktion när det gäller sjösäkerheten i allmänna farleder, där den största faran från vrak för sjösäkerheten torde föreligga. Regeringen delar mot den bakgrunden bedömningen i promemorian att det huvudsakliga ansvaret för åtgärder med anledning av vrak bör ligga på Sjöfartsverket. Sjöfartsverket bör dock kunna samråda med och ta hjälp av Transportstyrelsen och även Kustbevakningen eller andra berörda myndigheter, i den mån åtgärder beträffande vrak kräver särskilda miljömässiga eller andra överväganden. När det gäller ansvaret för utfärdande av försäkringscertifikat och tillsynen över innehavet av certifikat, se avsnitt 11 och 12.

9 Åtgärder med anledning av ett vrak

Regeringens förslag: Om det inträffar en sjöolycka som resulterar i ett vrak, ska befälhavaren eller redaren utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket eller – om vraket finns i en annan stats konventionsområde – till en behörig myndighet i den staten. Den särskilda skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak till Sjöfartsverket ska dock inte gälla om befälhavaren är skyldig att rapportera olyckan enligt redan gällande reglering i sjölagen.

När Sjöfartsverket får kännedom om ett vrak i Sverige eller inom den ekonomiska zonen, ska verket utan dröjsmål se till att varningar utfärdas om vraket. Har Sjöfartsverket anledning att tro att vraket utgör en fara, ska det fastställa vrakets position.

Om Sjöfartsverket bedömer att vraket utgör en fara, ska verket informera fartygsägaren och fartygets registreringsstat om detta samt se till att vraket märks ut.

Fartygets ägare ska inom den tidsfrist som bestäms av Sjöfartsverket avlägsna ett vrak som bedömts utgöra en fara eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Om fartygsägaren underlåter att vidta nödvändiga åtgärder i rätt tid eller om ägaren inte kan nås, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Detsamma ska gälla om det behövs omedelbara åtgärder. Sjöfartsverket får också uppställa villkor för fartygsägarens åtgärder eller ingripa i förfarandet, om det behövs för att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas eller att tillräcklig hänsyn tas till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön. Sjöfartsverket ska ha rätt att få tillträde till en fastighet för att avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Sjöfartsverkets åtgärder ska stå i proportion till den fara som vraket medför.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak till Sjöfartsverket ska gälla även om befälhavaren är skyldig att lämna rapport om en sjöolycka enligt andra bestämmelser i sjölagen. I promemorian föreslås vidare att inte bara Sjöfartsverket, utan även fartygsägaren, ska ha rätt att få tillträde till annans mark för att avlägsna ett vrak. Promemorian innehåller inget förslag om möjlighet till hjälp av Polismyndigheten i samband med tillträdet. När det gäller bestämmelsernas utformning följer förslagen i promemorian närmare konventionen.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Transportstyrelsen* ifrågasätter om en särskild skyldighet att rapportera sjöolyckor enligt vrakkonventionen verkligen behövs, mot bakgrund av den rapporteringsskyldighet som befälhavaren redan har enligt sjölagen. Den nya rapporteringsskyldigheten bör enligt Transportstyrelsen under alla förhållanden vara subsidiär i förhållande till den redan gällande rapporteringsskyldigheten. *Mark- och miljööverdomstolen* framhåller att det bör utvecklas vilka och hur långtgående villkor Sjöfartsverket får uppställa när det gäller fartygsägarens åtgärder och påpekar att 2 kap. miljöbalken kan utgöra en förebild. När det gäller frågan om tillträde till mark för avlägs-

nande av vrak påpekar *Mark- och miljööverdomstolen* och *Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen)* att de bestämmelser i miljöbalken om rätt till tillträde till mark som föreslås bli tillämpliga endast avser myndigheters, och inte enskildas, rätt. *Mark- och miljööverdomstolen* framhåller också att bestämmelserna i miljöbalken inte är avsedda att tillämpas vid sådana åtgärder som avses i den föreslagna regleringen om vrak och att detta kan leda till tillämpningsproblem. Dessutom anser *Mark- och miljööverdomstolen* att det bör förtydligas vilken domstol en eventuell talan om ersättning för tillträdet ska väckas vid och – om talan ska väckas vid *Mark- och miljödomstol* – vilka skäl som talar för en sådan ordning. *Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen)* invänder i och för sig inte mot att tillämpningen av bestämmelserna i miljöbalken om tillträde utsträcks men anser att det bör övervägas om inte fartygsägarens tillträde bör föregås av ett myndighetsbeslut om tillträde. Vidare anser *domstolen* att det bör övervägas att även tillämpa miljöbalkens bestämmelser om att åtgärderna ska utföras så att minsta skada och intrång orsakas och om möjlighet till hjälp av Polismyndigheten. *Kustbevakningen* framhåller att det i den nya regleringen bör tas ställning till vad som ska ske med vraket sedan det har avlägsnats och att en myndighet bör pekas ut som ansvarig för vraket efter avlägsnandet.

Som nämns i avsnitt 3 har *Sjöfartsverket* och *Polismyndigheten* fått tillfälle att inkomma med synpunkter på förslaget i lagrådsremissen om möjligheten till polishjälp. *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget och *Polismyndigheten* lämnar det utan invändning.

Skälen för regeringens förslag

Konventionens reglering om åtgärder med anledning av vrak

Vrakkonventionen föreskriver vilka åtgärder som ska vidtas när det inträffar en sjöolycka som leder till ett vrak. Några åtgärder ska utföras direkt i syfte att minska den fara som vraket kan medföra och slutmålet är att faran ska undanröjas. Ansvar för att vidta åtgärderna fördelas mellan vissa personer på fartygets sida och på konventionsstaten.

När det inträffar en sjöolycka som leder till ett vrak, är befälhavaren eller fartygets brukare skyldig att rapportera detta till den konventionsstat där vraket finns (artikel 5.1). När konventionsstaten får kännedom om ett vrak ska den utan dröjsmål se till att varningar om vraket utfärdas (artikel 7.1). Om staten har anledning att tro att vraket utgör en fara, ska staten dessutom vidta åtgärder för att fastställa vrakets exakta läge (artikel 7.2). Konventionsstaten ska också göra en närmare bedömning av om vraket utgör en fara. Med fara avses enligt konventionen varje förhållande som innebär eller kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfarten eller som rimligen kan förväntas leda till allvarlig skada på havsmiljön (marine environment), skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater. Vid bedömningen kan ett flertal olika faktorer beaktas, såsom vad det är för slags vrak, vattendjup, närhet till farleder m.m. (artiklarna 1.5 och 6).

Om staten bedömer att vraket utgör en fara, ska den informera fartygsägaren och fartygets registreringsstat om detta (artikel 9.1) och se till att vraket märks ut (artikel 8.1). Fartygets ägare är skyldig att avlägsna vraket (artikel 9.2) och staten ska sätta en rimlig tidsfrist inom vilken ägaren

ska göra detta (artikel 9.6). Om ägaren inte fullgör sin skyldighet, får staten låta avlägsna vraket (artikel 9.7). Staten får också ställa villkor för ägarens avlägsnande och ingripa, om det är nödvändigt för att säkerställa att avlägsnandet sker på ett sätt som är förenligt med säkerhetshänsyn och skyddet av havsmiljön (artikel 9.4 och 9.5). Om omedelbara åtgärder krävs, får staten avlägsna vraket direkt efter att ägaren och fartygets registreringsstat har underrättats på föreskrivet sätt (artikel 9.8). De åtgärder som konventionsstaten vidtar ska stå i proportion till den fara som vraket utgör och inte gå utöver vad som rimligen krävs för att avlägsna vraket (artikel 2.2 och 2.3). Med avlägsnande avses enligt vrakkonventionen varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den fara som vraket medför (artikel 1.7).

Den föreslagna regleringen

Regeringen bedömer att de åtgärder som vrakkonventionen föreskriver är väl avvägda och i huvudsak tillräckliga. De nya bestämmelserna bör därför baseras på konventionens reglering. Det innebär med andra ord att det huvudsakliga ansvaret för vraket ska ligga på fartygsägaren men att Sjöfartsverket också får ett ansvar att vidta åtgärder, såsom att lokalisera och märka ut vraket samt, som den mest ingripande åtgärden, se till att ett avlägsnande av vraket sker. Konventionen föreskriver endast en rätt för konventionsstaterna att avlägsna ett fartygsvrak, inte en skyldighet. Ett vrak som innebär en fara för annan sjöfart eller för miljön bör dock inte lämnas kvar utan åtgärder. Sjöfartsverket bör därför vara skyldigt att ingripa, om fartygsägaren inte tar sitt ansvar. Det innebär dock inte att Sjöfartsverket – eller för den delen fartygsägaren – i samtliga fall är skyldigt att ta bort vraket från platsen (se vidare om avlägsnande nedan).

Skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak är i vissa avseenden mer omfattande än den skyldighet att anmäla sjöolyckor som redan finns enligt sjölagen (6 kap. 14 § sjölagen). Det behövs därför införas bestämmelser om en särskild rapporteringsskyldighet som följer av vrakkonventionen. I enlighet med vad *Transportstyrelsen* förordar bör dock rapportering inte krävas om befälhavaren är rapporteringsskyldig enligt den befintliga bestämmelsen. Genom att använda redan befintliga rapporteringssystem i möjligaste mån undviks den administrativa börda som en skyldighet till dubbelrapportering innebär. Att de uppgifter som ska rapporteras enligt 6 kap. 14 § sjölagen inte i alla delar överensstämmer med vad som anges i konventionen torde enligt regeringens uppfattning inte medföra några problem i praktiken. Den befintliga olycksrapporteringen får anses innehålla de viktigaste uppgifterna som Sjöfartsverket behöver för att kunna varna annan sjöfart och bedöma om vraket utgör en fara.

Rapporteringsskyldigheten ska enligt konventionen fullgöras av befälhavaren och fartygets brukare. Inte heller när det gäller vem som ska vara rapporteringsskyldig följer regeringens förslag konventionen fullt ut. Den befintliga olycksrapporteringen behöver nämligen endast fullgöras av befälhavaren. Inte heller detta torde dock medföra några problem i praktiken. Den särskilda rapporteringsskyldigheten som föranleds av konventionen, och som alltså kompletterar befälhavarens nuvarande rapporteringsskyldighet, bör emellertid omfatta såväl befälhavaren som den som

ansvarar för fartygets användning. Den senares rapporteringsskyldighet kan dock vara subsidiär i förhållande till befälhavarens.

I detta sammanhang förekommer i vrakkonventionen en särskild personkategori som benämns brukare (operator). Med brukare avses enligt konventionen fartygsägaren eller annan som har tagit över ansvaret för fartygets drift. I sjölagen är ett flertal skyldigheter knutna till redaren av fartyget, dvs. den som leder och bär den ekonomiska risken för verksamheten på ett fartyg samt svarar för bemanning, utrustning och nautisk ledning. Det framstår enligt regeringen som mer ändamålsenligt att rapporteringsskyldigheten utöver befälhavaren knyts till redaren än att införa begreppet brukare. Konventionen bedöms inte hindra en sådan lösning. Som *Sjörättsinstitutet* påpekar ligger det också nära till hands att uppfatta konventionens ”operator” som redare i detta sammanhang. Visserligen passar redarbegreppet mindre väl för fritidsfartyg, men det kan inte förväntas medföra några större praktiska problem. När det gäller fritidsfartygen torde ägaren oftast få anses som redare och befälhavaren på fartyget är under alla förhållanden rapporteringsskyldig.

Konventionen använder en del andra begrepp i en betydelse som avviker från vad som brukar förstås med dessa i normalt språkbruk. Detta gäller inte minst det centrala begreppet avlägsnande, vilket enligt konventionen definieras som varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den fara som vraket medför.

Enligt regeringens bedömning måste avsikten med konventionens reglering vara att ett avlägsnande i egentlig mening inte behöver vidtas i alla situationer, där mindre ingripande åtgärder framstår som tillräckliga. Att som i konventionen använda en terminologi som innebär att begreppet avlägsnande ges en innebörd som på ett markant sätt avviker från normalt språkbruk riskerar enligt regeringen att skapa otydlighet. I de nya bestämmelserna bör det därför uttryckligen framgå att andra åtgärder för att undanröja den fara som vraket medför kan vara tillräckliga. Vilka åtgärder som behöver vidtas får bestämmas i det enskilda fallet. Sjöfartsverkets åtgärder bör stå i proportion till faran och inte gå utöver vad som är nödvändigt för att undanröja den. Om ett sjunket vrak utgör ett hot för miljön genom dess last, kan det t.ex. i vissa fall vara tillräckligt att lasten tas bort för att undanröja det hot mot miljön som vraket utgör. Om sådana åtgärder anses utgöra förebyggande åtgärder enligt regleringen om ansvar för oljeskador (10 eller 10 a kap.), bedöms kostnadsansvaret utifrån dessa bestämmelser enligt vad som tidigare angetts, men det kan också uppstå situationer som inte faller in under dessa kapitels tillämpningsområden, t.ex. om det är fråga om andra ämnen än olja.

I övrigt bör de nya bestämmelserna i stort sett följa konventionens begreppsbildning.

Mark- och miljööverdomstolen påpekar att det kan finnas ett behov av att utveckla hur långtgående villkor Sjöfartsverket får uppställa när det gäller fartygsägarens eget avlägsnande av vraket. Domstolen framhåller att frågan om villkor för åtgärder är något som ofta ger upphov till meningsskiljaktigheter vid prövningar enligt miljöbalken. De villkor som Sjöfartsverket i detta sammanhang behöver ställa upp i syfte att säkerställa att den marina miljön skyddas torde emellertid ofta vara av en enklare beskaffenhet än villkoren för åtgärder enligt miljöbalken. Det kan t.ex. förutsättas att de situationer där omfattande åtgärder behöver

vidtas med marken eller havsbotten för att lyfta bort ett vrak blir mycket ovanliga. Regeringen bedömer mot den bakgrunden att frågan om uppställandet av villkor kommer att kunna lösas i varje enskilt fall.

Det kan däremot hända att det krävs tillträde till en fastighet för att kunna vidta åtgärder med anledning av ett vrak. Frågan om tillträde torde i sådant fall oftast lösas genom en frivillig överenskommelse med berörd fastighetsägare. Den som äger en fastighet i ett område där ett vrak finns har normalt ett intresse av att vraket avlägsnas. Det kan dock inträffa situationer där det finns behov av ett tvångsmässigt tillträde till en fastighet för att kunna vidta nödvändiga åtgärder. En sådan reglering om tillträde till en fastighet och ersättning till fastighetsägaren finns för myndigheter och enskilda som behöver fullgöra uppgifter på miljöområdet (28 kap. miljöbalken). Som *Mark- och miljööverdomstolen* och *Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen)* påpekar föregås enskildas tillträde till annans mark i regel av ett beslut av en myndighet. Enligt regeringen skulle det föra för långt att låta fartygsägare få tvångsmässigt tillträde till en fastighet för åtgärder beträffande vrak utan föregående beslut av myndighet. En sådan rätt bör endast tillkomma Sjöfartsverket. Det innebär visserligen att en fartygsägare kan vara förhindrad att avlägsna vraket, om denne inte får tillträde till en fastighet. Regeringen bedömer dock att detta inte kommer att leda till några nämnvärda problem i praktiken. Som nämns ovan får man utgå från att fastighetsägare har ett intresse av att fartygsvrak åtgärdas och i sista hand kan Sjöfartsverket få tillträde för att utföra åtgärderna. Skulle det ändå visa sig att det finns ett behov av en reglering av enskildas tillträde till fastigheter, får frågan övervägas på nytt. Med den begränsningen bedömer regeringen att bestämmelserna i miljöbalken kan tillämpas för tillträde till en fastighet på det sätt som föreslås i promemorian. Som *Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen)* påpekar bör det även framgå att åtgärderna ska ske på ett sätt som innebär minsta möjliga skada och intrång för fastighetsägaren. Sjöfartsverket bör vidare ha möjlighet att få den hjälp av Polismyndigheten som behövs för tillträdet.

Enligt regeringen bör talan om ersättning för skada och intrång i samband med tillträdet prövas i samma ordning som gäller i fråga om ersättning för tillträde för åtgärder enligt miljöbalken, dvs. av mark- och miljödomstolarna. Mark- och miljödomstolarna prövar i dag ersättning enligt miljöbalken för skada och intrång i ett flertal olika situationer när det är fråga om åtgärder på annans fastighet. Åtgärder med anledning av ett vrak kan delvis vara desamma som de som förutsätts enligt miljöbalken. Mark- och miljödomstolarna framstår därför som mest lämpade att pröva frågan om ersättning till fastighetsägaren.

Hantering av vraket sedan det har avlägsnats

Vrakkonventionen innehåller inga bestämmelser om hanteringen av vraket sedan det har avlägsnats. Beträffande den möjlighet som Sjöfartsverket har i dag att avlägsna fartyg som hindrar sjöfart eller fiske förutsätts den efterföljande hanteringen av vraket skötas inom ramen för befintlig reglering. Som framhålls i promemorian torde i många fall lagen med vissa bestämmelser om sjöfynd kunna tillämpas.

Som *Kustbevakningen* påpekar kan det finnas anledning att överväga en mer fullständig reglering av hanteringen av vrak efter att de har avlägsnats. Utformningen av en sådan reglering kräver närmare överväganden som inte är möjliga att göra på det nu föreliggande underlaget. Regeringen bedömer att det trots detta finns förutsättningar att utvidga den möjlighet som Sjöfartsverket i dag har att avlägsna vrak. Regeringen kommer dock att bevaka frågan och om det finns behov återkomma med en översyn.

10 Fartygsägarens kostnadsansvar

Regeringens förslag: Fartygets ägare ska ansvara för kostnader som är förenade med fastställandet av vrakets position och utmärkningen av vraket samt med avlägsnandet av vraket eller annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför. Befrielse från kostnadsansvaret ska gälla i vissa undantagsfall. Ägaren ska ha rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med gällande regler om ansvarsbegränsning.

Regeringens bedömning: Allmänna bestämmelser om när svensk domstol är behörig och om lagval bör tillämpas beträffande anspråk på ersättning för sådana kostnader som fartygsägaren ansvarar för. När svensk domstol är behörig bör talan mot fartygsägaren handläggas av den domstol som är behörig enligt bestämmelserna i sjölagen (21 kap. 1 och 2 §§).

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att särskilda bestämmelser om svensk domstols behörighet och lagval ska införas när det gäller ersättning för kostnader som fartygsägaren ansvarar för. Det föreslås vidare att när svensk domstol är behörig ska talan väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Fartygsägarens ansvar för kostnader

Enligt vrakkonventionen är fartygsägaren ansvarig för kostnader för åtgärder som vidtas för att lokalisera, märka ut och avlägsna vraket. Fartygsägarens ansvar är strikt, dvs. ägaren är ansvarig även om någon vårdslöshet inte kan läggas ägaren eller någon som denne ansvarar för till last. Det görs dock undantag från ansvaret i vissa situationer. Detta gäller när skadan har orsakats av en krigshandling eller liknande händelse eller av en naturhändelse av force majeure-karaktär. Vidare är ägaren fri från ansvar, om skadan i sin helhet har orsakats av sabotage från tredje mans sida eller av fel eller försummelse av myndighet i fråga om underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. (Se artikel 10.1.)

Vrakkonventionens reglering av fartygsägarens kostnadsansvar motsvarar till stor del den konventionsbaserade reglering som i dag tillämpas

när det gäller ersättning för skador som orsakas av föroreningar vid transport av olja eller genom bunkerolja (10 och 10 a kap. sjölagen). En skillnad är att vrakkonventionen reglerar ansvaret för uppkomna kostnader medan bestämmelserna om olje- och bunkeroljeskador handlar om ett ansvar att utge ersättning till skadelidande. Den föreslagna regleringen bör utformas i huvudsak i enlighet med den för olje- och bunkeroljeskador, men i enlighet med promemorians förslag bör lagtexten återspegla att det är fråga om ett kostnadsansvar. Kostnadsansvaret innebär att ägaren får stå för egna kostnader med anledning av vraket men också att ägaren blir skyldig att ersätta Sjöfartsverkets kostnader för t.ex. utmärkningen eller avlägsnandet av vraket. En annan skillnad mot regleringen av olje- och bunkeroljeskador är att ansvaret för sådana skador kanaliseras i betydande utsträckning till fartygets ägare, vilket innebär att utrymmet att rikta ersättningsanspråk mot andra personer för sådana anspråk är begränsat (10 kap. 4 § och 10 a kap. 8 § sjölagen; jfr dock 10 a kap. 2 § såvitt avser bunkeroljeskador). En sådan reglering underlättar för skadelidande som har att vända sig till endast en ansvarig person och håller också nere processkostnaderna. När det gäller fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärder med anledning av ett vrak finns det emellertid inte samma behov av en motsvarande reglering som när det gäller skadeståndsansvar, där ansvar för flera olika personer kan komma i fråga.

Vrakkonventionen innehåller inte heller någon särskild reglering av fartygsägarens rätt att begränsa sitt skadeståndsansvar. Kostnader för avlägsnande av vrak omfattas i dag av de s.k. globalbegränsningsreglerna som bygger på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen). Även om avlägsnande i vrakkonventionens mening inte enbart avser avlägsnande av vraket i egentlig mening, utan också andra åtgärder för att komma till rätta med den fara som vraket medför, torde åtminstone de flesta åtgärder som kan komma i fråga vara av sådant slag att de omfattas av rätten till ansvarsbegränsning. Begränsningskonventionen och motsvarande svenska bestämmelser innefattar t.ex. också åtgärder för oskadliggörande av fartyg och last.

Begränsningskonventionen lämnar utrymme för att införa särskilda regler om begränsning av ansvaret när det gäller att avlägsna fartygsvrak och liknande åtgärder. Frågan om huruvida Sverige ska införa en särskild reglering om ansvarsbegränsning för avlägsnandet av fartygsvrak har övervägts tidigare, men det har då bedömts att förhållandena i de svenska farvattnen inte är sådana att de motiverar särskilda regler. Bedömningen har gjorts mot bakgrund av att det inte har funnits några uppgifter om att fordringar i Sverige avsevärt reducerats på grund av möjligheten till ansvarsbegränsning. Samtidigt har det framhållits att det finns anledning att följa utvecklingen (prop. 1982/83:159 s. 61, 2003/04:79 s. 22 och 2012/13:81 s. 35). Regeringen saknar anledning att göra en annan bedömning i dagsläget.

Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de nya bestämmelserna om kostnadsansvar när det gäller vrak bör utformas på i huvudsak motsvarande sätt som ansvaret för olje- och bunkeroljeskador (10 och 10 a kap. sjölagen) men med beaktande att det handlar om ett kostnadsansvar snarare än ett skadeståndsansvar och att någon ansvarskanalisering inte behöver införas. De särskilda bestämmelserna om ansvar för

oljeskador m.m. bör inom ramen för sitt tillämpningsområde ha företräde framför de nya bestämmelserna (se avsnitt 7).

Behörig domstol och tillämplig lag

I promemorian lämnas förslag till bestämmelser om när svensk domstol ska vara behörig att pröva en talan om ersättning mot fartygsägaren och vilket lands lag som i sådana fall ska tillämpas. De föreslagna bestämmelserna bygger på motsvarande bestämmelser om ersättning för skador från olja (10 kap. 2 § femte stycket och 10 a kap. 4 § andra stycket samt 21 kap. 5 § sjölagen).

Regleringen av domsrätten i fråga om ersättning för skador i samband med förorening från olja härrör från de konventioner som bestämmelserna avser att genomföra (artikel 9 i 1992 års ansvarighetskonvention och artikel 9 i bunkerkonventionen). Regleringen innebär att endast domstolarna i den eller de konventionsstater som är särskilt berörda av en skada har rätt att pröva en talan om ersättning och att avgöranden som meddelats av de utpekade domstolarna ska erkännas och verkställas i samtliga konventionsstater.

Genom konventionerna om skador från olja har det alltså införts system som innebär ett ömsesidigt erkännande av behöriga domstolar och avgöranden. Någon motsvarande reglering finns inte i vrakkonventionen. Det innebär att det står konventionsstaterna fritt att i nationell rätt själva reglera frågan om domsrätt, i den mån det inte finns annan internationell reglering. Inom EU finns bestämmelser om domsrätt och erkännande och verkställighet i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). Förordningen har ersatt 2001 års Bryssel I-förordning, som i sin tur bygger på 1968 års Brysselkonvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område. I ett fall har dåvarande EG-domstolen ansett att ersättning för kostnader för avlägsnande av fartygsvrak inte omfattas av Brysselkonventionen (se Nederländerna mot Rüffer, C-814/79, EU:C:1980:291). Huruvida ersättning för kostnader enligt vrakkonventionens bestämmelser omfattas av Bryssel I-förordningen får anses osäkert och är en fråga som ytterst är upp till EU-domstolen att avgöra. Om Bryssel I-förordningen inte bedöms vara tillämplig, så kan en tillämpning av svenska nationella bestämmelser bli aktuell, företrädesvis en analog tillämpning av 10 kap. rättegångsbalken (jfr 21 kap. 2 § sjölagen).

Enligt regeringen bör det inte införas särskilda bestämmelser om domsrätt för talan om ersättning enligt vrakkonventionen. Det förhållandet att vrakkonventionen saknar bestämmelser om behörig domstol och ömsesidigt erkännande av meddelade domar innebär bl.a. att en svensk dom som avser en utländsk fartygsägares ersättningsansvar inte per automatik erkänns av den andra konventionsstaten. Det kan med andra ord i vissa fall finnas skäl att överväga om talan bör väckas i en annan konventionsstat än i den där olyckan har inträffat. En avsaknad av särskilda bestämmelser om domsrätt torde inte innebära några särskilda svårigheter. Som konstateras ovan blir det fråga om en tillämpning av EU-regleringen på området eller en analog tillämpning av nationella forumregler.

I promemorian föreslås att när svensk domstol är behörig, ska talan mot fartygsägaren väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Detta motsvarar vad som gäller vid olje- och bunkeroljeskador (21 kap. 5 § tredje och fjärde styckena sjölagen). Vid talan om ersättning för sådana kostnader som är förenade med åtgärder med anledning av ett vrak finns det dock inte samma skäl som vid oljeföröreningar att endast låta domstolar med en geografisk anknytning till olyckan vara behöriga att handlägga talan eller att samla olika mål vid en och samma domstol. Till skillnad från de många skadelidande och den omfattande bevisning som kan komma i fråga i samband med olje- och bunkeroljeskador handlar det i nu aktuella fall typiskt sett om ett krav från Sjöfartsverket på ersättning för kostnader. Enligt regeringens bedömning kan sådana mål med fördel handläggas i enlighet med bestämmelserna i sjölagen om behörig domstol (21 kap. 1 och 2 §§). Någon särskild forumbestämmelse när det gäller anspråk på ersättning för kostnader med anledning av ett vrak bör alltså inte införas.

Det saknas också enligt regeringen skäl att införa en bestämmelse om att svensk rätt alltid ska tillämpas om svensk domstol är behörig, motsvarande den som gäller beträffande skador från olja. Vid talan om en olje- eller bunkeroljeskada inför svensk domstol har skadan normalt sett en geografisk anknytning till Sverige som motiverar att svensk rätt alltid tillämpas. I fall som omfattas av vrakkonventionen är det tänkbart att en talan riktas mot en svensk fartygsägare för en olycka som har skett i en annan konventionsstat. Det kan då i vissa fall finnas anledning att tillämpa utländsk lag vid prövningen av anspråket.

11 Fartygsägarens försäkringsskyldighet

Regeringens förslag: Ägaren till ett fartyg med en bruttodräktighet av 300 eller mer ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller annan betryggande säkerhet. Försäkringen ska täcka fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärder med anledning av ett vrak intill den rätt till ansvarsbegränsning som följer av sjölagen (9 kap.). Redarens skyldighet att ha en försäkring ska begränsas i motsvarande mån.

Försäkringsskyldigheten ska gälla ägare av svenska fartyg. Också ett utländskt fartyg ska ha en sådan skyldighet, om fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggsplats.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att fartygsägarens försäkringsskyldighet är fullgjord.

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

Den som är berättigad till ersättning för sådana kostnader som fartygsägaren ansvarar för ska ha rätt att rikta anspråk direkt mot försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren ska kunna förbehålla sig en rätt att återkräva utbetalad ersättning från fartygets ägare.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Havs- och vattenmyndigheten* anser att försäkringsskyldigheten bör omfatta fartyg med en bruttodräktighet av 20 eller mer och att den bör omfatta åtgärder för omhändertagande av vraket efter att ett avlägsnande har skett. Enligt *Transportstyrelsen* bör det införas en möjlighet att delegera utfärdandet av försäkringscertifikat. Transportstyrelsen anser också att ett krav på att Finansinspektionen vid behov ska bistå styrelsen vid prövningen av ansökningar bör övervägas samt att Transportstyrelsen bör ges en föreskriftsrätt när det gäller prövningen av ansökningar om certifikat, utöver den nuvarande rätten att föreskriva en avgift för ansökan. *Skärgårdsredarna* understryker att det bör vara möjligt för mindre passagerarfartyg som går i uteslutande inrikes trafik att i stället för certifikat medföra ett intyg utfärdat av försäkringsgivaren.

Skälen för regeringens förslag

Fartygsägarens försäkringsskyldighet

Enligt vrakkonventionen är ägaren till ett fartyg med en bruttodräktighet av 300 eller mer skyldig att ha en ansvarsförsäkring för att täcka det kostnadsansvar som kan uppkomma enligt konventionen. Bruttodräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör den totala volymen av fartygets alla slutna rum med vissa undantag. Som ett alternativ till försäkring kan fartygsägaren ha en annan betryggande säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Det belopp ansvarsförsäkringen ska täcka motsvarar den ansvarsbegränsning ägaren har rätt till enligt begränsningskonventionen (artikel 12.1).

Konventionsstaterna ska kräva att fartyg som för dess flagg täcks av försäkring och innehar ett certifikat (artikel 12.11). Det innebär att ett fartyg som för konventionsstatens flagg måste vara försäkrat oavsett vilket geografiskt område det trafikerar. Ett svenskt fartyg ska alltså täckas av en sådan försäkring som föreskrivs i svensk rätt även om fartyget går i trafik utanför svenskt sjöterritorium.

Konventionsstaterna ska vidare se till att varje fartyg som anlöper eller lämnar en hamn (eller en icke landbaserad anläggning på dess territorium) ska ha en ansvarsförsäkring eller en motsvarande säkerhet (artikel 12.12). I enlighet med detta ska försäkringsskyldigheten omfatta utländska fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 som anlöper eller lämnar hamn eller tilläggplats på svenskt sjöterritorium.

Mot denna bakgrund bör det införas en skyldighet för fartygsägaren att ha en ansvarsförsäkring eller annan betryggande säkerhet som avser ägarens kostnadsansvar för åtgärder med anledning av ett fartygsvrak. Till följd av konventionen måste skyldigheten åtminstone omfatta fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 och gälla intill det belopp som följer av ägarens rätt till ansvarsbegränsning. Som *Havs- och vattenmyndigheten* påpekar skulle ett strängare krav på försäkring, som omfattar också mindre fartyg, säkerställa att det i större utsträckning finns medel tillgängliga för att vidta åtgärder med anledning av fartygsvrak. Konventionen hindrar inte heller att en sådan reglering införs när det gäller svenska fartyg. Den gräns för försäkringsskyldigheten som har valts i

konventionen överensstämmer dock med den som gäller för redarens allmänna försäkringsskyldighet (7 kap. 2 § sjölagen). En lägre gräns för det nu aktuella ersättningsansvaret skulle riskera att medföra en ökad administrativ börda och ökade kostnader för ett stort antal ägare av små fartyg utan att det har framkommit ett tydligt behov av det. Försäkringsskyldigheten bör därför inte bli mer långtgående än vad som krävs enligt konventionen.

Redarens skyldighet att ha en allmän ansvarsförsäkring bygger på det s.k. försäkringsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjö- rättsliga skadeståndsanspråk). Enligt direktivet ska redarens försäkringsskyldighet inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i en särskild bilaga till direktivet, däribland vrakkonventionen. Eftersom vrakkonventionen nu genomförs i svensk rätt och fartygsägaren blir skyldig att teckna försäkring för dennes ansvar för fartygsvrak bör redarens försäkringsskyldighet begränsas i motsvarande mån.

Skyldigheten att inneha certifikat m.m.

Om en försäkring eller en annan godtagbar säkerhet införskaftats, ska en behörig myndighet i konventionsstaten utfärda ett certifikat för fartyget som ett bevis på detta (artikel 12.2). Certifikatet ska medföras ombord på fartyget (artikel 12.5). Bestämmelser om utfärdande av försäkringscertifikat behöver därför införas. Genom ett bemyndigande bör det också framgå att myndigheten ska ha rätt att ta ut en avgift för utfärdandet.

Transportstyrelsen utfärdar redan i dag certifikat för fartyg avseende försäkringar som täcker olje- och bunkeroljeskador och olyckor i samband med passagerartransporter. Regeringen anser att det är fördelaktigt om uppgiften att utfärda de olika certifikaten samlas hos en och samma myndighet. Utfärdandet kräver samma slags överväganden och ett fartyg har dessutom ofta behov av flera olika slags försäkringscertifikat. Transportstyrelsen bör därför även ges uppgiften att utfärda certifikat enligt vrakkonventionen. För att lagtexten ska ge uttryck för olika organisatoriska lösningar bör dock regeringen bemyndigas att utse den myndighet som ska utfärda certifikaten.

Som *Transportstyrelsen* påpekar ger vrakkonventionen en möjlighet för staterna att delegera utfärdandet av försäkringscertifikat till en privat organisation. En sådan möjlighet till delegering kräver närmare överväganden och bör inte bara omfatta certifikat enligt vrakkonventionen utan också andra försäkringscertifikat, t.ex. när det gäller passagerarfartyg och oljeföreningar. Regeringen saknar tillräckligt underlag för att ta ställning till frågan inom ramen för detta ärende men kan komma att överväga frågan i ett annat sammanhang.

Som *Skärgårdsredarna* påpekar torde konventionen inte hindra en ordning som innebär att mindre fartyg som endast går i inrikes trafik i stället för certifikat åläggs att medföra ett intyg utfärdat av försäkringsgivaren. Avsikten med en sådan ordning skulle vara att minska den kostnad och administrativa börda som en ansökan om certifikat kan innebära. Som *Skärgårdsredarna* framhåller har en sådan reglering införts när det gäller passagerartransporter. För transporter inom Sverige med ett fartyg som

har en annan fartygsklass än A eller B och som är godkänt för transport av fler än tolv passagerare räcker det följaktligen att det finns ett försäkringsbevis som visar att försäkringsskyldigheten för passagerarfartyg är fullgjord (15 kap. 2 § andra stycket 3 och 32 § andra stycket sjölagen). Det måste dock beaktas att de fartyg som omfattas av försäkringsskyldigheten för passagerartransporter kan vara små. I enlighet med vad regeringen nu föreslår kommer endast fartyg med en dräktighet om 300 eller därutöver att vara skyldiga att ha en försäkring när det gäller åtgärder med anledning av vrak. De fartyg som omfattas är av en sådan storlek att ett krav på innehav av försäkringscertifikat inte kan förväntas innebära en nämnvärd kostnad eller administrativ börda. Utöver en mer betryggande kontroll av försäkringsinnehavet har den föreslagna regleringen den fördelen att kraven på försäkring och certifikat är tydliga och lätta att tillämpa. Sammantaget bedömer regeringen att samtliga fartyg som omfattas av den föreslagna försäkringsskyldigheten bör vara skyldiga att inneha ett certifikat utfärdat av Transportstyrelsen.

Liksom när det gäller ansökningar om försäkringscertifikat för oljeskador kommer föreskrifter om ansökan om certifikat och kontrollen av innehav av certifikat att meddelas i förordningsform i form av verkställighetsföreskrifter. Regeringen bedömer med hänsyn till detta att det inte behövs något bemyndigande om ytterligare föreskrifträtt utöver rätten att föreskriva om avgift för ansökningen. Regeringen ser inte heller något behov av en bestämelse om bistånd till Transportstyrelsen när det gäller prövningen av ansökningarna. I det stora flertalet fall torde det handla om för myndigheten välkända försäkringar som inte vållar problem vid prövningen. I de undantagsfall då närmare överväganden krävs har Transportstyrelsen redan i dag möjlighet att vända sig till t.ex. Finansinspektionen för råd.

En ersättningsberättigad bör ha rätt att rikta krav direkt mot försäkringsgivaren

Vrakkonventionen föreskriver att den som har rätt till ersättning för kostnader för att avlägsna vrak m.m. ska ha rätt att föra talan om ersättning direkt mot försäkringsgivaren eller den som har ställt annan säkerhet. Försäkringsgivaren får då åberopa endast sådana ansvarsfrihetsgrunder som ägaren själv hade kunnat åberopa. Försäkringsgivarens ansvar bortfaller dessutom om fartygsägaren själv har orsakat sjöolyckan uppsåtligen. Ersättningen begränsas till det belopp som gäller för försäkringsskyldigheten oavsett om fartygsägaren i det enskilda fallet har rätt till ansvarsbegränsning eller inte (artikel 12.10). Rätten till direktkrav enligt vrakkonventionen är mer vidsträckt än den som uppställs i 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), eftersom den inte ger utrymme för försäkringsgivaren att åberopa sådana ansvarsfrihetsgrunder som kan följa av försäkringsavtalet. Det behövs således en särreglering för rätten till direktkrav i samband med ersättning för kostnader för avlägsnande av vrak m.m. Den bör utformas i enlighet med 10 kap. 14 § och 10 a kap. 14 § sjölagen, som är tillämpliga i fråga om ersättning för olje- respektive bunkeroljeskador.

Försäkringsgivarens rätt till återkrav

Vid försäkring avseende skador från oljetankfartyg gäller försäkringen som utgångspunkt för fartygets ägare mot dennes ansvar. Försäkringsgivaren kan dock förbehålla sig en rätt att från fartygets ägare återkräva betald ersättning (10 kap. 15 § sjölagen). Motsvarande gäller för försäkring mot bunkeroljeskador (10 a kap. 15 § sjölagen). Som föreslås i promemorian bör en sådan möjlighet införas också när det gäller ansvar för kostnader för avlägsnande av vrak m.m.

Vrakkonventionen innehåller även en bestämmelse om att svaranden, dvs. försäkringsgivaren, har rätt att få ägaren instämd i målet (artikel 12.10). Bestämmelsen torde innebära att försäkringsgivaren har rätt att få en talan om återgångskrav mot fartygsägaren handlagd i samma rättegång som den i vilken talan mot försäkringsgivaren prövas. En sådan rätt finns redan enligt 14 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken, och någon ytterligare bestämmelse för att uppfylla konventionens krav bedöms inte behövas.

12 Ansvarsbestämmelser m.m.

Regeringens förslag: En fartygsägare som uppsåtligen eller av oakt-samhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en annan betryggande säkerhet ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Motsvarande ska gälla för befälhavaren, redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

En befälhavare som uppsåtligen åsidosätter skyldigheten att medföra ett försäkringscertifikat ombord på fartyget ska dömas till böter.

Ett fartyg som saknar försäkringscertifikat ska kunna förbjudas att anlöpa eller avgå från svensk hamn. Ett svenskt fartyg ska kunna beläggas med nyttjandeförbud. Motsvarande möjlighet ska även finnas när det gäller försäkring för oljeskador och bunkeroljeskador.

Regeringens bedömning: Skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak ska inte straffsanktioneras.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inget förslag om möjlighet att meddela förbud beträffande ett fartyg på grund av att ett försäkringscertifikat inte finns ombord på fartyget.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Transportstyrelsen* påpekar att ett fartyg bör kunna beläggas med nyttjandeförbud redan på den grunden att det ombord saknas ett försäkringscertifikat.

I ett utkast till lagrådsremiss, som har varit föremål för kompletterande remittering, föreslås att möjligheten att ingripa mot fartyg som saknar försäkringscertifikat ska utökas i enlighet med Transportstyrelsens påpekande och att en underlåtelse att rapportera en sjöolycka som orsakat ett vrak ska förenas med ett straffansvar. De flesta remissinstanser som i samband med den kompletterande remitteringen har fått tillfälle att lämna synpunkter tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

Transportstyrelsen ifrågasätter dock om underlåtelsen att rapportera bör vara straffbar och framhåller att ett straffansvar för underlåtelse att rapportera vrak i vart fall bör vara subsidiärt i förhållande till straffansvaret för underlåtelse att lämna en rapport enligt 6 kap. 14 § sjölagen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Vrakkonventionen innebär att konventionsstaterna ska se till att försäkringsskyldigheten enligt konventionen är uppfylld. Staterna får inte tillåta att fartyg som saknar försäkringscertifikat och som för statens flagg används för sjöfart. Beträffande utländska fartyg ska staterna säkerställa att fartyg som bl.a. kommer till statens hamnar har föreskriven försäkring (eller annan säkerhet). (Se artikel 12.11 och 12.12.)

Motsvarande skyldigheter när det gäller försäkring av ansvar för olje- och bunkeroljeskador (10 och 10 a kap. sjölagen) har sanktionerats bland annat genom straffansvar. En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin försäkringsskyldighet 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 inte har fullgjorts. Detsamma gäller för den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Medförs inte försäkringscertifikatet ombord, kan befälhavaren dömas till böter (20 kap. 14 § sjölagen).

Ett fartyg som saknar försäkring kan också i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen om åtgärder mot förorening från fartyg).

Det är logiskt att överträdelser av den försäkringsskyldighet och skyldighet att medföra ett försäkringscertifikat ombord som följer av vrakkonventionen sanktioneras på samma sätt som gäller vid överträdelse av motsvarande skyldigheter i 10 och 10 a kap. sjölagen. Straffvärdet när det gäller ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten i de olika situationerna är också i hög grad jämförligt. Straffansvaret bör, på samma sätt som när det gäller olje- och bunkeroljeskador, omfatta inte bara ägaren utan också befälhavaren, redaren och den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

Transportstyrelsens möjlighet att förbjuda ett fartygs anlop, avgång eller fortsatta resa när det gäller försäkring för olje- och bunkeroljeskador gäller endast om försäkring (eller säkerhet) saknas. Några åtgärder kan alltså inte vidtas beträffande ett fartyg redan på den grunden att ett försäkringscertifikat saknas. Om certifikat saknas ombord, behöver myndigheten således kontrollera på annat sätt om försäkringsskyldigheten är uppfylld. Detta gäller trots att syftet med försäkringscertifikatet är att underlätta myndigheternas kontroll av att fartyget har vederbörlig försäkring. Som *Transportstyrelsen* påpekar förenklas kontrollen om möjligheten att vidta åtgärder beträffande ett fartyg knyts till certifikatet i stället för till innehavet av försäkring. I vissa fall kan det vara svårt för Transportstyrelsen att få kontakt med berörda försäkringsbolag eller utländska myndigheter, om det upptäcks att ett certifikat saknas ombord på fartyget. Det framstår som rimligt att risken för att det är svårt att klarlägga om fartyget har försäkring läggs på fartygets sida i sådana fall där ett certifikat inte medförs ombord på fartyget. Regeringen anser därför att det bör finnas en möjlighet att meddela förbud beträffande fartyg redan om det saknas ett föreskrivet certifikat, så som Transportstyrelsen före-

slår. En sådan möjlighet bör inte endast gälla certifikat enligt vrakkonventionen utan även omfatta certifikat som ska visa att det finns försäkring för olje- och bunkeroljeskador. Regleringen kommer då att bättre överensstämma med vad som gäller för försäkringscertifikat när det gäller passagerartransporter och försäkringsbevis för redaransvaret (6 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen [2003:364]).

Verkställighetsföreskrifter om tillsynen av innehavet av försäkringscertifikat kommer att ges i förordningsform.

När det gäller den föreslagna skyldigheten för befälhavaren och redaren att rapportera en sjöolycka som har lett till ett vrak ifrågasätter *Transportstyrelsen* om det finns behov av en straffrättslig sanktion mot bakgrund av att det redan är straffbart att inte rapportera i samband med en sjöolycka (6 kap. 14 § och 20 kap. 10 § första stycket 3 sjölagen). Straffansvaret för underlåtelse att rapportera uppkomsten av vrak bör enligt *Transportstyrelsen* under alla förhållanden vara subsidiärt i förhållande till det ansvar som kan utkrävas vid underlåtelse att uppfylla den rapporteringsskyldighet som finns redan i dag.

Som konstateras i avsnitt 9 bör det inte krävas att en särskild rapport om uppkomsten av vrak lämnas för det fall en rapport om olyckan ska lämnas från fartyget enligt 6 kap. 14 §. Det innebär att den särskilda skyldigheten att rapportera vrak som nu införs främst kommer att omfatta fartyg som inte redan omfattas av sjölagens bestämmelser om olycksrapportering, nämligen fritidsfartyg och utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges ekonomiska zon. I konventionen finns inget uttryckligt krav på att rapporteringsskyldigheten ska förenas med en sanktion. Den yrkesmässiga sjöfartens befintliga skyldighet att rapportera olyckor på svenskt sjöterritorium torde täcka in de olyckor som medför de största riskerna som kan uppkomma för svenskt vidkommande och är straffsanktionerad. Att därutöver införa straff vid underlåten rapportering från utländska fartyg inom den ekonomiska zonen skulle få begränsad verkan, eftersom svensk domsrätt normalt sett inte föreligger för brott av ifrågasatt slag när det gäller utländska fartyg som befinner sig utanför svenskt sjöterritorium. Vad gäller fritidsfartygen framstår det som tveksamt om det är proportionerligt att låta underlåtenhet att uppfylla rapporteringsskyldigheten föranleda ett straffansvar. Det gäller särskilt som olyckor med fritidsbåtar normalt får antas utgöra mindre allvarliga händelser utifrån de skyddsintressen som kommer till uttryck i vrakkonventionen. Straff framstår inte heller som en effektiv sanktion när det gäller fritidsfartyg, bl.a. eftersom det inte kan förväntas att rättsvårdande myndigheter kan prioritera överträdelserna. De nya bestämmelserna om rapportering av vrak ger även svenska fartyg i andra staters konventionsområden en skyldighet att rapportera till utländska myndigheter. Det får dock förutsättas att en sådan rapporteringsskyldighet för fartygen också följer av rättsordningen i berörda stater och att överträdelser kan sanktioneras åtminstone beträffande händelser inom dessa staters territorier. Sammantaget bedömer regeringen att den särskilda skyldigheten att rapportera uppkomsten av vrak inte bör vara straffsanktionerad. Någon annan form av sanktion, som i praktiken främst skulle riktas mot ägare av fritidsbåtar, framstår inte heller som motiverad.

13 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Bestämmelserna ska inte tillämpas på sjöolyckor som har inträffat före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning.

Skälen för regeringens förslag: Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter att anslutningsinstrumentet har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange vilken dag konventionen kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. Det är inte heller möjligt att nu ange när de nya bestämmelserna om ansvar för radiologisk skada i lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor kommer att träda i kraft. Regeringen bör därför få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av samtliga lagändringar som föreslås i lagrådsremissen. Bestämmelserna bör tillämpas från den dag de träder i kraft. När det gäller lagändringarna i sjölagen bör det klargöras att de nya bestämmelserna inte tillämpas på sjöolyckor som har inträffat före ikraftträdandet. Det behövs i övrigt inga övergångsbestämmelser.

14 Ekonomiska och andra konsekvenser

Regeringens bedömning: Tillträdet till vrakkonventionen kommer att stärka möjligheterna att ingripa mot fartygsvrak som utgör ett hot mot sjösäkerheten eller miljön. Förslaget om försäkringsskyldighet kan i någon mån innebära ökade kostnader för fartygsägarna, men på grund av att det redan i dag råder en omfattande försäkringsskyldighet kan det förutsättas att den ekonomiska belastningen för sjöfarten kommer att bli utan större betydelse. Att fartyg kommer att kunna certifieras i Sverige kan antas främja konkurrensen. Eventuella kostnadsökningar för myndigheterna kommer inte att bli större än att de ryms inom ramen för de nuvarande anslagen. Förslagen har inte betydelse för jämställdhetspolitikens genomförande.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna instämmer i eller har ingen invändning mot promemorians bedömning. *Sjöfartsverket* framhåller att konsekvenserna i form av ökat resursbehov, ökad kunskap och särskild beredskap behöver utredas vidare. Enligt *Sjöfartsverket* kan det inte anses rimligt att finansieringen och resursuppbyggnad hos ansvarig myndighet sker inom befintlig kostnadsram. Enskilda insatser kan bli oerhört kostsamma, varför det måste säkerställas att det finns särskilda medel att tillgå. *Regelrådet* bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvens-

utredning vid regelgivning. Enligt rådet är utredningen bristfällig bl.a. när det gäller förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader och konkurrensförhållanden.

Skälen för regeringens bedömning: Ett tillträde till vrakkonventionen kommer att stärka möjligheterna att ingripa mot fartygsvrak som utgör ett hot mot sjösäkerheten eller miljön. Rederinäringens ansvar för vraken skärps och förtydligas. Dessutom utökas det allmännas befogenheter i samband med sjöolyckor. Sammantaget medför förslaget en bättre beredskap för att möta riskerna från förlista fartyg.

Förslaget att fartygsägaren ska ha ett strikt kostnadsansvar i samband med vrakets avlägsnande eller undanröjande av den fara som vraket medför innebär att ökade krav ställs på sjöfartsnäringen. Samtidigt kan det förutsättas att fartygets ägare i normala fall får bära dessa kostnader redan i dag. Regleringen innebär snarare ett säkerställande av att ägaren och dennes försäkringsbolag tar det ansvar som följer med den verksamhet som bedrivs med fartyget. Det strikta ansvaret kan därmed inte förväntas leda till någon tillkommande ekonomisk belastning för sjöfarten. Inte heller det utvidgade försäkringskravet kan förväntas leda till någon större ekonomisk belastning. Redan i dag är redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldig att ha en försäkring som täcker bl.a. åtgärder för att avlägsna fartygsvrak (7 kap. 2 § och 9 kap. 2 § första stycket 4 sjölagen). Att försäkringsansvaret läggs på fartygsägaren i stället för redaren medför i sig inte några ytterligare kostnader. Den premiehöjning som det strikta ansvaret eventuellt kan medföra bedöms bli obetydlig, särskilt mot bakgrund av att möjligheten att begränsa ansvaret till vissa belopp behålls. Vad avser kravet på att fartygen ska ha ett certifikat, kan avgiften för ett certifikat antas motsvara vad som gäller för motsvarande certifikat beträffande försäkring av ansvar för oljeskador, dvs. 2 500 kr. Avgiften kan inte anses utgöra någon nämnvärd börda i förhållande till den rederiverksamhet där fartyg av den berörda storleken kan förväntas ingå. Ett svenskt tillträde till vrakkonventionen kommer dessutom att underlätta för redare för fartyg i internationell trafik att erhålla nödvändiga certifikat.

Kravet på försäkringscertifikat kan leda till merarbete för den myndighet som ska utfärda dessa. Det kan förväntas att certifikat kommer att behöva utfärdas till omkring 250 svenska fartyg. Ett antal av de fartyg som kommer att omfattas av det föreslagna certifikatskravet behöver dock redan i dag försäkringscertifikat för bunkerolja, oljetransporter eller passagerartransporter. Om utfärdandet av olika försäkringscertifikat samordnas, minskar merarbetet med att utfärda certifikat enligt den föreslagna regleringen. Med hänsyn till att de tillkommande kostnaderna till viss del täcks av den avgift som kommer att vara förenad med ansökan om certifikat delar regeringen den bedömning som Transportstyrelsen har gjort, att kostnaderna kan tas inom befintlig ram för styrelsens förvaltningsanslag.

När det gäller Sjöfartsverkets ansvar måste det beaktas att ansvar för att avlägsna fartygsvrak redan ingår i verkets verksamhet, såvitt avser fartygsvrak i allmän farled i Sverige. Man får räkna med möjligheten att utvidgningen av verkets uppgifter kan kräva ökade resurser för verket. Närmare uppgifter om resursbehovet har visat sig svåra att få. Sjöfartsverkets utökade ansvar avser endast vrak på grund av sjöolyckor som

uppkommer sedan regleringen har trätt i kraft. Det går inte att med säkerhet uppskatta hur vanliga sådana sjöolyckor kommer att bli, men det kan förväntas att de kommer att vara mycket sällsynta. Eftersom avlägsnandet av vraket sker på ägarens bekostnad bör ett ingripande normalt sett inte innebära några ökade kostnader för Sjöfartsverket utöver vissa administrativa kostnader. Det kan dock i vissa fall hända att staten får bära kostnaderna, t.ex. om försäkring saknas eller om kostnaderna överstiger ägarens rätt till ansvarsbegränsning. Sjöfartsverket kan också få kostnader för advokatarvoden och processkostnader. 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. Regeringen bedömer mot den beskrivna bakgrunden att genomförandet av vrakkonventionen i svensk rätt kommer att kunna tas inom ramarna för Sjöfartsverkets nuvarande anslag 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål*. Som Sjöfartsverket påpekar kan det inträffa extraordinära och kostsamma olyckor. Hanteringen av kostnaderna för sådana extraordinära olyckor kommer att behöva hanteras i särskild ordning. Utgångspunkten i den typen av situationer kommer emellertid att vara att extra medel behöver tillskjutas anslaget genom ändringsbudget, dvs. genom omfördelningar inom befintlig ram på statens budget.

Också när det gäller övriga myndigheter som berörs av förslagen bedömer regeringen att genomförandet av de föreslagna lagändringarna bör finansieras inom ramen för befintliga anslag. Förslagen kan inte förväntas leda till någon nämnvärd ökning av antalet mål för domstolarna. För Polismyndigheten bedöms behovet av dess ingripande i samband med tillträde till fastigheter bli sällsynt och inte särskilt resurskrävande. När det gäller tillträde till en fastighet för att vidta åtgärder beträffande ett vrak kan fastighetsägaren vara berättigad till ersättning av staten för skada och intrång. Sådan ersättning bedöms bli dock bli mycket sällsynt och ska dessutom i princip ersättas av fartygsägaren eller dennes ansvarsförsäkring inom ramen för ägarens kostnadsansvar.

15 Författningskommentar

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

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet

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 ansvar finns i 9–10 a, 11 a och 13–15 kap.

I paragrafens *tredje stycke* införs en erinran om att särskilda bestämmelser om ansvar finns i 11 a kap. Bestämmelserna i 11 a kap. reglerar visserligen inte redarens utan fartygsägarens ansvar, men eftersom fartygsägaren ofta också är redare kan kapitlet påverka redarens ansvar. Som en följd av att de särskilda bestämmelser som omnämns i stycket inte i alla fall direkt reglerar redarens ansvar stryks ”en redares” i lagtexten.

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 11 a kap. 20 eller 21 §*. 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.

Paragrafen innehåller bestämmelser om undantag från redarens försäkringsskyldighet enligt 2 § för sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens eller en transportörs motsvarande försäkringsskyldighet. Genom ändringen i paragrafen undantas sådana anspråk på ersättning som omfattas av fartygsägarens försäkringsskyldighet enligt bestämmelserna om ansvar för vrak. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Enligt 2 § är redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldig att ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som kan uppkomma enligt sjölagen. Skyldigheten gäller under vissa förutsättningar även redaren för ett utländskt fartyg. Försäkringen eller säkerheten ska gälla intill det belopp som redaren kan bli skyldig att betala enligt bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. 5 § eller, när det gäller fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare, 175 000 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att transportera.

Ändringen i paragrafen innebär att redarens skyldighet att försäkra sig enligt 2 § bortfaller i den utsträckning som fartygsägaren är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt 11 a kap. 20 eller 21 §. Om fartygsägarens försäkringsskyldighet, se vidare kommentarerna till dessa paragrafer.

11 a kap. Om ansvar för vrak

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § *I detta kapitel avses med*

vrak:

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

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

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

sjöolycka: en sammanstötning mellan fartyg, en strandning eller en annan händelse vid sjöfart eller en händelse som inträffar ombord på eller utanför ett fartyg, om händelsen orsakar en skada på ett fartyg eller dess last eller framkallar ett omedelbart förestående hot om en sådan skada,

fara: varje förhållande som innebär eller kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfart eller som rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater,

berörda intressen: en kuststats intressen som direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom

a) verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning, inbegripet yrkesmässigt fiske,

b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i det berörda området,

c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnandet i området, inbegripet bevarandet av levande marina tillgångar och djurliv, samt

d) byggnader, anläggningar eller anordningar utanför kusten och under vatten,

ägare av fartyg: den som vid tidpunkten 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,

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2007 års internationella Nairobi-konvention om avlägsnande av vrak (vrakkonventionen), och

konventionsområde: en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon eller territorium där vrakkonventionen är tillämplig.

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som används till sjöss, med undantag för flytande plattformar när de finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar.

Paragrafen, som är ny, definierar i första stycket de centrala begreppen i kapitlet. Definitionerna överensstämmer i stort sett med artikel 1 i vrakkonventionen och bestämmer i betydande utsträckning kapitlets tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 7 och 9.

Kapitlet reglerar ansvaret i olika avseenden för vrak. I enlighet med konventionen innefattar vrak i det här sammanhanget en vidare krets av föremål än vad som brukar omfattas av uttrycket i normalt språkbruk. Med vrak avses i första hand ett fartyg som har sjunkit eller strandat, men det inbegriper också en del av ett sådant fartyg samt varje föremål som är eller har varit ombord på fartyget. Vad som avses med fartyg framgår av andra stycket. Med vrak avses dessutom ett fartyg som visserligen inte har sjunkit eller strandat, men som håller på att göra det eller rimligen kan förväntas göra det. Detta gäller dock inte om effektiva räddningsåtgärder pågår. Slutligen innefattar vrak också lösa föremål som har kommit bort från ett fartyg, om föremålet i sig har strandat, sjunkit eller är på drift till sjöss. Det kan här vara fråga om vilket slags fysiskt föremål som helst. Det saknar betydelse om föremålet har förts på fartyget som last eller om det har utgjort en del av fartygets utrustning, men om föremålet inte kommer från ett fartyg blir kapitlet inte tillämpligt på det.

Kravet på att föremålet ska ha sjunkit, strandat eller vara på drift till sjöss innebär i praktiken att föremålet måste vara kvar i den marina miljön för att bestämmelserna ska vara tillämpliga.

Också ett fartyg som visserligen inte har förlist men som riskerar att göra det kan alltså i vissa fall utgöra ett vrak i kapitlets mening. Avgörande är om det finns en påtaglig risk för att fartyget kommer att förlisa och, i sådant fall, om effektiva räddningsåtgärder har satts in. Av 4 § följer att åtgärder som kan vidtas inom ramen för räddningstjänst undantas från kapitlets tillämpning. Det innebär att om staten eller en kommun vidtar åtgärder för att undsätta ett fartyg inom ramen för räddningstjänst, så är kapitlets bestämmelser om åtgärder med anledning av ett vrak inte tillämpliga så länge insatsen pågår. Bestämmelserna kan dock tillämpas på ett vrak som har varit föremål för räddningstjänst, om vraket efter att räddningstjänsten har avslutats utgör en fara i kapitlets mening. När det gäller räddningsinsatser som inte vidtas inom ramen för räddningstjänst – t.ex. åtgärder på initiativ av fartygsägaren – framgår det motsatsvis av definitionen att kapitlet blir tillämpligt om räddningsåtgärderna inte bedöms som effektiva. För att räddningsåtgärder ska anses som effektiva krävs att insatsen rimligen kan förväntas hindra fartyget från att sjunka eller stranda. Bedöms inte åtgärderna som effektiva är det fråga om ett vrak i kapitlets mening, vilket bl.a. innebär att Sjöfartsverket kan ingripa för att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas (11 § andra stycket).

En grundläggande förutsättning för kapitlets tillämplighet är att fartygets eller föremålets belägenhet har orsakats av en sjöolycka. Med sjöolycka avses en händelse som har samband med fartygets framförande eller en annan händelse som inträffar ombord på eller utanför ett fartyg, om detta leder till skada på ett fartyg eller dess last eller hot om en sådan skada. En sjöolycka kan innefatta allt från navigationsfel till en explosion i en landbaserad anläggning. Det kan i praktiken vara fråga om vilken slags händelse som helst så länge händelsen riskerar att orsaka fysisk skada på ett fartyg eller dess last.

Vissa av kapitlets bestämmelser är tillämpliga endast om ett vrak utgör en fara.

Ett vrak anses utgöra en fara om det medför risker eller hinder för sjöfart, t.ex. om andra fartyg riskerar att kollidera med vraket eller om vraket ligger i vägen för andra fartyg. Det krävs inte att riskerna eller hindret är av någon särskild beskaffenhet, men det ligger i sakens natur att helt försumbara risker inte ska beaktas. Med risk eller hinder för sjöfarten avses i första hand den risk som vraket utgör genom sin fysiska närvaro. Risker hos fartyget som enbart beror på interna säkerhetsbrister innebär alltså inte i sig att fartyget anses utgöra en fara (jfr artikel 6 i vrakkonventionen). Däremot kan givetvis ett fartyg på grund av att det t.ex. har förlorat sin styrförmåga vara på väg att sjunka eller stranda och därmed i kapitlets mening bedömas som ett vrak som utgör en fara.

Ett vrak utgör också en fara om det rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater. Med stat torde i det här sammanhanget avses en stat som har tillträtt vrakkonventionen, dvs. risken för att icke konventionsstater drabbas torde alltså i princip inte kunna beaktas (se F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 3*, 2015, s.79). En risk för skada på den marina miljön eller på kusten kan ofta

föreligga om olja eller andra ämnen kan läcka ut från vraket. Varje risk för förorening innebär dock inte att vraket bedöms utgöra en fara. För att en risk för skada på den marina miljön ska beaktas krävs det att vraket rimligen kan förväntas medföra en betydande skada. Däremot krävs det inte att skadan i fråga är ersättningsgill enligt bestämmelser om olje- eller bunkeroljeskada i sjölagen eller allmänna skadeståndsrättsliga bestämmelser. Också rent ekologiska skador – som inte brukar tillmätas ett ekonomiskt värde – beaktas.

Med berörda intressen avses intressen hos en kuststat som direkt påverkas eller hotas av ett vrak. Som framgår av lagtexten kan det vara fråga om allt från naturliv till olika slags ekonomiska intressen, t.ex. fiske. Uppräkningen är inte uttömmande utan också andra intressen hos en kuststat än de som nämns kan leda till att ett vrak bedöms utgöra en fara. Varje olycka medför dock inte att en kuststats intressen påverkas eller hotas i bestämmelsens mening. Konsekvenserna måste vara av viss omfattning eller av allvarligare slag för att man ska kunna säga att ett vrak kan utgöra en påverkan på t.ex. en kuststats verksamhet, turistattraktioner eller befolkningens hälsa.

Definitionen av fartygets ägare är i princip densamma som i 10 och 10 a kap. I enlighet med vrakkonventionen preciseras det i lagtexten att det är ägarförhållandena vid tidpunkten för sjöolyckan som avses.

I paragrafen definieras också konventionsstat och konventionsområde. Konventionsområdet avser det geografiska området för bestämmelsernas tillämplighet. Eftersom konventionsstaterna har möjlighet att bestämma om konventionens tillämplighet på den egna statens territorium blir konventionsområdet beroende av om en viss stat har bestämt att konventionen ska tillämpas på dess territorium, jfr artikel 3.3. Se vidare kommentaren till 2 § om bestämmelsernas geografiska tillämplighet.

Med fartyg avses en farkost med skrov och styrinrättning. Enligt *andra stycket* ska vid tillämpningen av kapitlet med fartyg jämföras varje annan anordning som används till sjöss. Till skillnad från motsvarande bestämmelser i 10 kap. 1 § andra stycket och 10 a kap. 1 § andra stycket finns det inte något uttryckligt krav på att anordningen i fråga har flytförmåga. Som anges i konventionens icke uttömmande exemplifiering omfattas bärplansbåtar, svävarer, undervattensfarkoster, flytande farkoster och flytande plattformar. Flytande plattformar som används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar är i enlighet med konventionen undantagna från kapitlets tillämpning. Detta gäller dock endast under förutsättning att plattformen i fråga vid det aktuella tillfället finns på en plats där den används för det angivna ändamålet. Det innebär att kapitlet är tillämpligt på en plattform i andra fall, t.ex. när den är under transport till ett område där den ska användas.

Tillämpningsområde

2 § Detta kapitel tillämpas på vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon. I fråga om svenska fartyg tillämpas bestämmelserna om skyldigheter för fartygets ägare, redare och befälhavare även på vrak i andra staters konventionsområden.

I paragrafen, som är ny, anges det geografiska tillämpningsområdet för kapitlet. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Av paragrafen framgår att kapitlet ska tillämpas på vrak som uppkommer i Sverige eller inom Sveriges ekonomiska zon. När det gäller de skyldigheter som bestämmelserna ålägger fartygsägare, redare och befälhavare ska dessa när det är fråga om svenska fartyg tillämpas också på vrak i andra staters konventionsområden. Det är här fråga om redarens och befälhavarens skyldighet att rapportera vrak (6 §) samt fartygsägarens skyldighet att avlägsna ett vrak eller vidta annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför (11 § första stycket), svara för kostnaderna för åtgärderna (16 §) och ha en ansvarsförsäkring (20 §). Av paragrafen följer motsatsvis att Sjöfartsverket inte ska vidta några åtgärder med anledning av ett vrak som finns i en annan stats konventionsområde. Vad som avses med konventionsområde framgår av 1 §.

Att bestämmelserna är tillämpliga på vrak i Sverige innebär att de gäller för allt svenskt sjöterritorium. Till Sveriges sjöterritorium hör inre vatten och territorialhavet. Med inre vatten avses samtliga insjöar, vattendrag och kanaler samt visst kustnära vatten. Territorialhavet är det vattenområde som sträcker sig högst tolv nautiska mil räknat från baslinjerna utmed Sveriges kust (lagen [1966:374] om Sveriges sjöterritorium). Den ekonomiska zonen omfattar vissa havsområden utanför Sveriges sjöterritorium, enligt vad som framgår av lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon och förordningen (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

Det är platsen för vraket som är avgörande för kapitlets tillämplighet. Var den olycka som lett till vraket har inträffat saknar betydelse. Eftersom ett vrak kan utgöras av en del av ett fartyg eller av ett föremål som har kommit bort från ett fartyg kan bestämmelserna vara tillämpliga beträffande en sådan del eller ett sådant föremål trots att det förlista fartyget finns utanför Sverige eller dess ekonomiska zon (se 1 § om definitionen av vrak). Under förutsättning att vraket finns i Sverige eller inom Sveriges ekonomiska zon kan bestämmelserna vara tillämpliga även om vraket inte utgör en fara för Sverige eller svenska intressen. Detta är en följd av att ett vrak kan utgöra en fara om det skadar berörda intressen hos en annan konventionsstat än den i vilket vraket finns (jfr definitionen av fara i 1 §).

3 § Detta kapitel tillämpas inte på örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål.

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om undantag från kapitlets tillämpningsområde. Ytterligare undantag finns i 4 och 5 §§. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Enligt *första stycket* ska kapitlet inte tillämpas på statsfartyg. Med statsfartyg avses fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Ett fartyg som visserligen ägs av en stat men som används för affärsmässiga ändamål utgör inte ett statsfartyg i kapitlets mening. Det kan t.ex. vara fråga om ett statsägt fartyg som används för att tillhandahålla transporter åt allmänheten mot betalning

eller som hyrs ut till en privat aktör. Sådana fartyg är inte undantagna från kapitlets tillämpning.

I *andra stycket* finns en bestämmelse som avser att lösa konflikten mellan de på vrakkonventionen grundade bestämmelserna och sådana bestämmelser i svensk lag som grundas på andra internationella fördrag. Enligt bestämmelsen tillämpas inte kapitlet i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag. En tillämpning av bestämmelsen kan aktualiseras i förhållande till Förenta Nationernas havsrättskonvention. I artikel 221 i havsrättskonventionen kodifieras en i folkrätten accepterad möjlighet att vidta åtgärder utanför en stats territorium för att skydda sig mot föroreningskador. Artikel 221 erkänner kuststatens rätt att ingripa mot ett fartyg som efter en sjöolycka riskerar att orsaka allvarlig föroreningskada. En stat som har tillträtt vrakkonventionen får därutöver anses ha accepterat att en annan konventionsstat kan vidta åtgärder i enlighet med konventionen beträffande dess fartyg i den andra statens exklusiva ekonomiska zon. Däremot är möjligheterna för kuststaten att vidta åtgärder med anledning av ett vrak inom dess exklusiva ekonomiska zon, när det gäller fartyg som är flaggade i en stat som inte har tillträtt vrakkonventionen, mer begränsade.

4 § I den utsträckning åtgärder kan vidtas enligt 7 kap. 5 eller 9 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller bestämmelserna om räddningstjänst i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor tillämpas inte 7–14 och 16–19 §§.

Paragrafen, som är ny, innehåller undantag från tillämpningen av kapitlets bestämmelser om åtgärder med anledning av ett vrak och fartygsägarens kostnadsansvar. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I paragrafen görs undantag från vissa av kapitlets bestämmelser i den utsträckning som åtgärder kan vidtas enligt de bestämmelser i lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) som i svensk rätt genomför 1969 års s.k. ingreppskonvention och 1973 års protokoll till ingreppskonventionen (1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja respektive 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja). Undantaget är en följd av att åtgärder enligt ingreppskonventionen och dess protokoll undantas från vrakkonventionens område (artikel 4.1 i vrakkonventionen). Ingreppskonventionen och protokollet ger kuststaterna en rätt att vidta åtgärder utanför den egna statens territorium för att förebygga förorening genom olja eller vissa andra ämnen på grund av en sjöolycka eller för att begränsa skadeverkningarna av en sådan olycka. En grundläggande förutsättning för ingripande är att det finns en risk för allvarlig skada på statens kust eller vissa därtill knutna intressen (se vidare avsnitt 7).

Med stöd av 7 kap. 5 § LÅFF får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen utser meddela förbud eller förelägganden för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg, t.ex. föreläggande om att ett fartyg ska tömmas på bunkerolja. Ingripande får ske om det finns grundad anledning att anta att svenskt territorium, svenskt luftrum eller svenska intressen i övrigt riskerar att skadas i avsevärd mån eller om det finns

ett allvarligt hot om förorening av andra staters havs- eller kustområden. Krävs omedelbar åtgärd, får myndigheten enligt 7 kap. 9 § LÅFF låta verkställa åtgärden på bekostnad av fartygets redare eller ägare. Bestämmelserna i LÅFF ger ett något större utrymme att ingripa än vad ingreppskonventionen och protokollet föreskriver, bl.a. eftersom åtgärder enligt LÅFF kan vidtas också när andra än svenska intressen hotas. LÅFF reglerar dessutom inte endast åtgärder inom den ekonomiska zonen och på det fria havet utan också på Sveriges territorium.

Undantaget i paragrafen avser de åtgärder som kan vidtas med stöd av LÅFF och är alltså inte begränsat till de ingripanden som en stat har rätt till enligt ingreppskonventionen och protokollet. Utanför regleringen i LÅFF faller dels vrak som inte medför föroreningsrisker utan risker eller hinder för sjöfart, dels vrak som kan förväntas leda till andra skador än sådana allvarliga föroreningsskador som täcks av LÅFF. Det senare kan t.ex. vara fallet om ett vrak hotar en stats berörda intressen på något annat sätt än genom förorening. En tillämpning av bestämmelserna om åtgärder med anledning av ett vrak i samband med en sådan föroreningsrisk som i och för sig omfattas av regleringen i LÅFF aktualiseras också när det är fråga om ett objekt som inte är att anse som ett fartyg i den mening som avses i LÅFF men som anses utgöra ett vrak enligt 1 §, t.ex. föremål som kommer från ett fartyg.

I paragrafen görs också undantag för åtgärder som kan vidtas enligt bestämmelserna om räddningstjänst i lagen om skydd mot olyckor (LSO). Härmed avses räddningsinsatser som staten eller kommunerna ansvarar för vid en olycka, eller överhängande fara för en olycka, för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön (1 kap. 2 § LSO). Till räddningstjänst hänförs också vissa räddningsinsatser som görs utan att det behöver ha inträffat en olycka eller föreligga överhängande fara för en olycka, t.ex. sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss. Med detta avses ingripande för att rädda liv respektive bekämpa föroreningar (4 kap. 3 och 5 §§ LSO). Staten eller en kommun ansvarar för en räddningsinsats, om det är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt (1 kap. 2 § LSO). Lagen är tillämplig i Sverige men bl.a. sjöräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss kan vidtas också i Sveriges ekonomiska zon. Utgångspunkten är att kommunerna svarar för räddningstjänst inom kommunen. Staten svarar dock genom Sjöfartsverket respektive Kustbevakningen för bl.a. sjöräddningstjänst respektive miljöräddningstjänst till sjöss. (Se 3 kap. 7 § LSO respektive 4 kap. 3 och 5 §§ LSO samt 4 kap. 8 och 12 §§ förordningen [2003:789] om skydd mot olyckor).

Förevarande kapitelns bestämmelser om åtgärder med anledning av ett vrak blir tillämpliga i sådana fall där förutsättningar för räddningstjänst eller ingripande enligt LÅFF inte är uppfyllda. Även i sådana fall där ett ingripande enligt LSO eller LÅFF är möjligt kan en tillämpning av bestämmelserna komma i fråga om fartyget, efter att räddningsinsatserna eller åtgärderna enligt LÅFF har avslutats, fortfarande anses vara ett vrak som utgör en fara i kapitlets mening.

Undantagen gäller i den utsträckning som åtgärder kan vidtas enligt nämnda bestämmelser i LSO eller LÅFF. Det saknar alltså betydelse för undantagens tillämplighet om åtgärden i fråga har vidtagits eller inte.

De bestämmelser i förevarande kapitel som undantas är endast de som reglerar åtgärder med anledning av ett vrak (7–14 §§) och fartygsägarens kostnadsansvar när det gäller dessa åtgärder (16–19 §§). Det innebär att befälhavarens och redarens skyldighet att rapportera uppkomsten av vrak kvarstår (6 §) liksom fartygsägarens skyldighet att ha en försäkring för fartyget (20 och 21 §§). Om en undantagssituation föreligger, ska emellertid Sjöfartsverket inte med stöd av bestämmelserna i kapitlet vidta några åtgärder för att t.ex. varna om, märka ut eller avlägsna vraket. Sådana åtgärder kan givetvis ändå komma i fråga med stöd av annan reglering. Bestämmelserna om fartygsägarens skyldighet att avlägsna vraket eller att vidta andra åtgärder tillämpas inte heller. Vidare kan något kostnadsansvar för åtgärderna inte utkrävas av fartygsägaren med stöd av bestämmelserna i förevarande kapitel. Ersättning utgår inte heller från fartygsägarens försäkring med stöd av kapitlet. För åtgärder som omfattas av LÄFF bestäms fartygsägarens kostnadsansvar enligt den lagen. Kostnadsansvar kan också i vissa fall komma i fråga enligt andra bestämmelser.

5 § Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om undantag från tillämpningen av kapitlets bestämmelser om fartygsägarens kostnadsansvar. Paragrafen genomför artikel 11 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Enligt *första stycket* tillämpas inte kapitlets bestämmelser om fartygsägarens kostnadsansvar, om åtgärderna med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada (10 kap.), bunkeroljeskada (10 a kap.) eller atomskada (atomansvarighetslagen).

Med olje- respektive bunkeroljeskada avses inte enbart skador som oljan orsakar utan också kostnader för förebyggande åtgärder och skador som sådana åtgärder orsakar. Förebyggande åtgärder är åtgärder som har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en olje- eller bunkeroljeskada och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat (10 kap. 1 § och 10 a kap. 1 §). En sådan förebyggande åtgärd kan i vissa fall vara en åtgärd som avses i förevarande kapitel och som därmed skulle kunna omfattas av fartygsägarens kostnadsansvar enligt 16 §. Följden av undantaget i paragrafen är att om kostnaderna för en åtgärd anses utgöra en olje- eller bunkeroljeskada, omfattas de inte av fartygsägarens kostnadsansvar. I stället kan fartygsägaren bli skyldig att utge ersättning för kostnaderna enligt bestämmelserna i 10 kap. respektive 10 a kap. Såvitt avser oljeskador från tankfartyg medför det att ägaren ansvarar enligt ett högre begränsningsbelopp och att ersättning för åtgärderna i vissa fall kan utgå från oljeskadefonderna (10 kap. 5 § och lagen [2005:253] om ersättning från de internationella oljeskadefonderna).

Kostnadsansvaret för en åtgärd som inte anses utgöra en olje- eller bunkeroljeskada enligt 10 kap. respektive 10 a kap. bedöms enligt förevarande kapitel.

Det är endast det konventionsbaserade ansvaret för oljeskador som har företräde framför förevarande kapitel. 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja är tillämplig på oljetankers och s.k. kombinationsfartyg (jfr 10 kap. 2 § första stycket). Av 10 kap. 19 § andra stycket följer att vissa av bestämmelserna i 10 kap. om oljeskador ska tillämpas också på andra fartyg. En sådan tillämpning gäller dock inte framför de bestämmelser som bygger på vrakkonventionen. När det gäller sådana fartyg som avses i 10 kap. 19 § andra stycket är utgångspunkten alltså att bestämmelserna om kostnadsansvar i förevarande kapitel tillämpas på en åtgärd för avlägsnande, även om åtgärden i och för sig skulle kunna anses utgöra en förebyggande åtgärd enligt 10 kap. Däremot kan åtgärderna i dessa fall omfattas av ersättningsreglerna i 10 a kap. och en tillämpning av kostnadsansvaret i förevarande kapitel vara utesluten av den anledningen.

Till skillnad från bestämmelserna om oljeskada och bunkeroljeskada innehåller atomansvarighetslagen inte några särskilda bestämmelser om ersättning för förebyggande åtgärder. Vilka kostnader som utgör ersättningsgill atomskada framgår inte närmare av lagtexten. Avsikten har dock varit att ge atomansvarighetslagens skadebegrepp en vidsträckt omfattning (se prop. 1968 nr 25 s. 82 f., jfr prop. 2009/10:173 s. 78 f.). Ersättning kan t.ex. komma i fråga för kostnader när det gäller en åtgärd för att begränsa skadeverkningarna efter att en atomolycka har inträffat (jfr prop. 1972:5 s. 580). Det kan därvid vara fråga om en åtgärd som avses i förevarande kapitel. Undantaget i paragrafen innebär att om åtgärden anses ersättningsgill som atomskada, omfattas den inte av fartygsägarens ansvar enligt 16–19 §§.

Avgörande för undantagets tillämplighet är om åtgärden i fråga är av sådant slag att kostnaden för den omfattas av ansvaret för de skador som nämns i stycket. Det saknar alltså betydelse om ersättning för kostnaden har utgått i det enskilda fallet.

Det är endast fartygsägarens ansvar att ersätta kostnader som undantas. Det innebär att bestämmelserna i förevarande kapitel om t.ex. rapporteringsskyldighet och skyldighet att vidta åtgärder för att avlägsna vrak kan vara tillämpliga trots att ägarens ersättningsansvar helt eller delvis bestäms enligt 10 eller 10 a kap. i sjölagen eller enligt atomansvarighetslagen. Undantaget påverkar inte heller fartygsägarens skyldighet att ha en försäkring som avser kostnader för åtgärder med anledning av ett vrak.

Av *andra stycket* följer att bestämmelserna om bärgarlön i 16 kap. har företräde framför förevarande kapitel.

Rapporteringskyldighet

6 § *Befälhavaren för ett fartyg som har varit inblandat i en sjöolycka som har orsakat ett vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon ska utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket, om inte befälhavaren är skyldig att lämna rapport om olyckan enligt 6 kap. 14 §.*

Om vraket finns i en annan stats konventionsområde, ska rapporteringen ske till behörig myndighet i den staten. Det gäller även om olyckan ska rapporteras enligt 6 kap. 14 §.

Om befälhavaren låter bli att rapportera olyckan enligt denna paragraf, svarar redaren för rapporteringen.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om skyldigheten att rapportera uppkomsten av ett vrak. Paragrafen genomför artikel 5 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Av *första stycket* framgår att om ett fartyg har varit inblandat i en sjöolycka som har orsakat ett vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon, är befälhavaren skyldig att rapportera detta till Sjöfartsverket. Skyldigheten gäller under förutsättning att befälhavaren inte redan är rapporteringsskyldig för händelsen enligt 6 kap. 14 §. Skyldigheten att rapportera en händelse enligt 6 kap. 14 § åligger befälhavare på svenska handelsfartyg, fiskefartyg och statsfartyg samt befälhavare på utländska handelsfartyg och fiskefartyg på svenskt territorium. Det innebär att rapporteringsskyldigheten enligt första stycket framför allt gäller för fritidsfartyg och för utländska fartyg i den ekonomiska zonen.

Rapporten ska lämnas skyndsamt. Det kan dock vara nödvändigt att avvakta resultatet av räddningsinsatser som har satts in. Detta följer av att ett fartyg som håller på att förlisa inte anses utgöra ett vrak om effektiva räddningsinsatser redan pågår (se definitionen av vrak i 1 §). Så snart som möjligt efter att räddningsåtgärderna har avslutats ska dock rapportering ske till Sjöfartsverket, under förutsättning att åtgärderna har varit utan framgång. Syftet med rapporteringsskyldigheten är främst att Sjöfartsverket ska få kännedom om att ett vrak har uppkommit för att kunna utfärda varningar om vraket och få ett underlag för bedömningen av om vraket utgör en fara och därmed aktualiserar åtgärder enligt förevarande kapitel. Rapporteringsskyldigheten omfattar inte endast ett fartyg som har blivit vrak utan kan också omfatta andra fartyg som har varit inblandade i en sjöolycka, t.ex. ett fartyg som har kolliderat med ett annat fartyg om det sistnämnda har blivit ett vrak. Uppgifterna ska även i sådana fall avse vraket och omfatta sådan information som befälhavaren till det andra fartyget rimligen har tillgång till.

Av *andra stycket* framgår att om vraket finns i en annan stats konventionsområde, ska rapporteringen i stället ske till behörig myndighet i den konventionsstaten. Detta gäller även om befälhavaren är skyldig att lämna en rapport enligt 6 kap. 14 §.

Enligt *tredje stycket* svarar redaren för rapporteringen, om befälhavaren av någon anledning underlåter att rapportera. Det saknar betydelse för redarens skyldighet om befälhavaren har varit oförmögen att lämna rapporten eller försummat att göra det. Redarens skyldighet avser endast den rapporteringsskyldighet som följer av förevarande paragraf. Det införs alltså inte genom paragrafen något ansvar för redaren att tillse att befälhavaren uppfyller sin rapporteringsskyldighet enligt 6 kap. 14 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 15 § första stycket ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om rapporteringsskyldigheten.

Åtgärder med anledning av ett vrak

Varning om och lokalisering av vrak

7 § När Sjöfartsverket får kännedom om ett vrak, ska verket utan dröjsmål varna sjöfarare och berörda stater om vraket.

Om det finns anledning att anta att vraket utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att fastställa vrakets position.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om vissa åtgärder som Sjöfartsverket ska vidta när verket får kännedom om att ett vrak har uppkommit. Paragrafen genomför artikel 7 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Av *första stycket* framgår att när Sjöfartsverket får kännedom om att ett vrak har uppkommit, ska verket utfärda varningar om vraket. Vad som avses med vrak framgår av 1 §. Det normala torde vara att Sjöfartsverket får sådan kännedom genom den rapport som ska lämnas av befälhavaren enligt 6 kap. 14 § eller enligt 6 § i förevarande kapitel, men även om verket får kännedom om vraket på något annat sätt är det skyldigt att agera.

Varningarna ska utfärdas utan dröjsmål och riktas till sjöfarten. Brådskande information av betydelse för sjösäkerheten brukar benämnas Maritim Säkerhetsinformation (MSI) och förmedlas till sjöfarten via radio. Är omständigheterna sådana att vraket riskerar att påverka en annan stat, ska Sjöfartsverket också varna den berörda staten. Det kan t.ex. vara fråga om en förlist oljetanker där oljan riskerar att förorena en annan stats territorium. I kravet att varna om vraket ligger att varningen ska innehålla uppgifter som är av betydelse för att kunna bedöma faran för sjöfarten respektive den berörda statens intressen och övriga uppgifter om vraket som Sjöfartsverket har tillgång till, t.ex. i vilket område vraket finns (jfr artikel 7.1 i vrakkonventionen).

Om det finns anledning att anta att vraket utgör en fara, ska Sjöfartsverket enligt *andra stycket* vidta varje rimlig åtgärd för att fastställa vrakets position. Vad som avses med fara framgår av 1 §. I skyldigheten att fastställa vrakets position ligger att Sjöfartsverket ska försöka bestämma positionen med sådan exakthet som är möjlig med hänsyn till omständigheterna.

I enlighet med definitionen av vrak gäller bestämmelsen endast för sådana vrak som har uppkommit efter en sjöolycka. Vad som avses med vrak och sjöolycka framgår av 1 §.

I 15 § andra stycket upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om utfärdandet av varningar och bestämningen av vrakets position.

Fastställande av fara

8 § Sjöfartsverket ska fastställa om ett vrak utgör en fara.

Paragrafen, som är ny, innehåller en bestämmelse om bedömningen av den fara som vraket utgör. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt paragrafen ska Sjöfartsverket vid kännedom om ett vrak fastställa om vraket utgör en fara i kapitlets mening. I enlighet med definitionen av fara i 1 § är det fråga om varje förhållande som innebär eller

kan innebära en risk eller ett hinder för sjöfart eller som rimligen kan förväntas leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater (se vidare kommentaren till 1 §). Bedömningen ligger till grund för fartygsägarens och Sjöfartsverkets skyldigheter att vidta åtgärder med anledning av ett vrak enligt 9–12 §§. Bedöms vraket inte utgöra en fara i kapitlets mening, behöver några ytterligare åtgärder inte vidtas med stöd av bestämmelserna i kapitlet. Av 7 § följer att vissa åtgärder ska vidtas även om det vid tidpunkten för åtgärderna inte har kunnat fastställas om vraket utgör en fara eller inte.

I 15 § andra stycket upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om fastställande av fara.

Utmärkning av vrak

9 § Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att märka ut vraket.

Paragrafen, som är ny, innehåller en bestämmelse om utmärkning av vrak. Paragrafen genomför artikel 8.1 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt paragrafen ska Sjöfartsverket vidta varje rimlig åtgärd för att märka ut ett vrak som utgör en fara. Det normala torde vara att vraket märks ut med en s.k. vrakboj (Emergency Wreck Marking Buoy, EWMB), men även andra sjömärken kan komma att användas beroende av omständigheterna. I att åtgärderna ska vara rimliga ligger att utmärkning av vraket inte ska göras till varje pris. I vissa fall kan omständigheterna vara sådana att en utmärkning är alltför omständlig i förhållande till nyttan, t.ex. när det är fråga om ett föremål på drift. I sådana fall kan åtgärder för att märka ut vraket framstå som orimliga och därför underlåtas. Också väderförhållandena kan vara sådana att det inte är rimligt att försöka utföra märkningen direkt.

I 15 § andra stycket upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om utmärkning av vrak.

Underrättelser om vrak

10 § Om ett vrak utgör en fara, ska Sjöfartsverket utan dröjsmål underrätta fartygets ägare om detta. Är det fråga om ett utländskt fartyg, ska även den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat underrättas.

Sjöfartsverket ska bestämma en rimlig tidsfrist inom vilken fartygets ägare ska avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran. Sjöfartsverket ska skriftligen underrätta ägaren om detta.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om vissa ytterligare åtgärder med anledning av ett vrak som Sjöfartsverket ska vidta, om vraket bedöms utgöra en fara. Paragrafen genomför artikel 9.1 a och 9.6 a i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Om Sjöfartsverket bedömer att ett vrak utgör en fara i kapitlets mening, ska verket enligt *första stycket* underrätta fartygets ägare om detta.

Om det är fråga om ett utländskt fartyg, ska Sjöfartsverket också under-
rätta behörig myndighet i fartygets registreringsstat.

Sjöfartsverket ska vidare enligt *andra stycket* bestämma en tidsfrist inom vilken ägaren ska avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför (jfr 11 §). Tidsfristen ska vara rimlig. Hur brådskande saken är beror på farans allvar. Omständigheter som kan påverka bedömningen är t.ex. vrakets läge, vilken last fartyget har och väderförhållanden.

Underrättelsen till fartygsägaren om skyldigheten att vidta åtgärder be-
träffande vraket ska lämnas skriftligen, men något krav på att skrivelsen
delges uppställs inte. Om fartygets ägare är känd, bör det normalt räcka
med att Sjöfartsverket skickar skrivelsen till ägarens adress. Om ägaren
inte är känd, ligger det i underrättelsekravet att Sjöfartsverket ska vidta
rimliga åtgärder för att fastställa ägarens identitet.

Av 11 § *andra stycket* framgår att Sjöfartsverket kan uppställa villkor
för de åtgärder som fartygsägaren ska vidta.

Avlägsnande och annan åtgärd för att undanröja fara

*11 § Fartygets ägare ska avlägsna ett vrak som utgör en fara eller vidta annan
åtgärd för att undanröja faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfarts-
verket enligt 10 § andra stycket eller, om vraket finns i en annan stats konven-
tionsområde, av behörig myndighet i den staten.*

*För vrak i Sverige eller dess ekonomiska zon får Sjöfartsverket uppställa vill-
kor för ägarens åtgärder eller ingripa i åtgärderna, om det behövs för att säker-
ställa att tillräckliga åtgärder för att undanröja faran vidtas eller att tillräcklig
hänsyn tas till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om fartygsägarens skyl-
dighet att avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja den
fara som vraket medför. Paragrafen genomför artikel 9.2, 9.4 och 9.5 i
vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Om ett vrak bedöms utgöra en fara, ska Sjöfartsverket underrätta äga-
ren om detta och bestämma en tidsfrist inom vilken ägaren ska avlägsna
vraket eller undanröja den fara som vraket medför (se 10 §). Av *första
stycket* framgår att fartygets ägare i sådant fall är skyldig att avlägsna
vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran inom den bestämda
tidsfristen. Skyldigheten åligger den som är ägare till fartyget vid tid-
punkten för olyckan (se definitionen av ägare i 1 §). Motsvarande gäller
för en ägare till ett svenskt fartyg vid uppmaning från behörig myndighet
att avlägsna ett vrak från en annan stats konventionsområde eller att vidta
annan åtgärd som myndigheten bestämmer. Vad som avses med vrak res-
pektive fara framgår av 1 §. I konventionen finns en definition av avlägs-
nande som avviker från vad som normalt förstås med uttrycket i vanligt
språkbruk. Avlägsnande i konventionens mening avser inte endast en åtgärd
för att flytta vraket från platsen utan inbegriper varje åtgärd för att
förhindra, begränsa eller undanröja den fara som ett vrak medför. En
motsvarande definition finns inte i detta kapitel. Till skillnad från kon-
ventionen avses alltså med avlägsnande i kapitlet ett fysiskt borttagande
av vraket. Som lagtexten ger uttryck för kan det dock i vissa situationer
vara tillräckligt med andra åtgärder för att undanröja faran än att av-
lägsna vraket genom att ta bort det från platsen. Om ett vrak ligger i djupt

vatten, kan det t.ex. i vissa fall vara tillräckligt att tömma det på eventuell farlig last.

Det finns inget som hindrar att ägaren anlitar någon för att avlägsna vraket eller undanröja faran. Om det är fråga om bärgning, gäller bestämmelserna om ersättning till bärgare i 16 kap. (se 5 § andra stycket i förevarande kapitel). Om vraket bärgas av annan än fartygsägaren, kan också lagen (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd vara tillämplig. Lagen innehåller bestämmelser om omhändertagande av bärgat fartyg för ägarens räkning.

För vrak som finns i Sverige eller inom dess ekonomiska zon får Sjöfartsverket enligt *andra stycket* i vissa fall på förhand uppställa villkor för avlägsnandet. Villkoren kan avse tillvägagångssättet för fartygsägarens åtgärder eller vilka slags åtgärder som ägaren ska vidta. Om det är nödvändigt, får Sjöfartsverket också ingripa i fartygsägarens åtgärder, t.ex. om ägaren inte följer de villkor som verket har ställt upp. En förutsättning för att Sjöfartsverket ska få uppställa villkor eller ingripa i förfarandet är att det är nödvändigt för att säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas eller att åtgärderna vidtas med tillräcklig hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön. I detta ligger att det måste finnas en icke obetydlig risk för sjösäkerheten eller miljön om avlägsnandet sker på det sätt som ägaren har planerat. Av 12 § framgår att Sjöfartsverket i vissa fall ska vidta åtgärder omedelbart.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 15 § första stycket ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om avlägsnande av vrak och andra åtgärder för att undanröja faran.

12 § Om ett vrak som finns i Sverige eller dess ekonomiska zon utgör en fara, ska Sjöfartsverket avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran, om

- 1. fartygets ägare inte har undanröjt faran inom den tidsfrist som har bestämts av Sjöfartsverket enligt 10 § andra stycket,*
- 2. fartygets ägare inte kan nås, eller*
- 3. det behövs omedelbar åtgärd.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om Sjöfartsverkets åtgärder för att undanröja den fara som vraket medför. Paragrafen genomför artikel 9.7 och 9.8 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt paragrafen åligger det i vissa fall Sjöfartsverket att avlägsna ett vrak eller vidta annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför. Detta gäller om någon av situationerna i punkterna 1–3 föreligger och under förutsättning att vraket finns i Sverige eller inom dess ekonomiska zon. Sjöfartsverket ska alltså inte med stöd av bestämmelserna i förevarande kapitel vidta några åtgärder beträffande vrak som finns i det fria havet eller i en annan stats territorialvatten eller exklusiva ekonomiska zon. Ytterligare en förutsättning för Sjöfartsverkets åtgärder är att vraket bedöms utgöra en fara. Vad som avses med fara framgår av 1 §. Andra hänsyn, t.ex. att det kan upplevas som obehagligt att ett sjunket fartyg eller gods ligger i området, ska inte vägas in vid bedömningen av om åtgärder ska vidtas beträffande vraket enligt förevarande reglering.

De åtgärder som Sjöfartsverket kan vidta med stöd av bestämmelsen är sådana som avser att komma till rätta med den fara som vraket utgör i enlighet med definitionen av begreppet i 1 §. Med fara på grund av risk eller hinder för sjöfart avses den fysiska närvaron av vraket och inte enbart interna säkerhetsbrister hos fartyget. Åtgärder för att komma till rätta med sådana brister hos fartyget, t.ex. förbud mot användning eller föreläggande om att åtgärda bristerna, kan vidtas med stöd av fartygs-säkerhetslagen (2003:364).

Kostnaderna för Sjöfartsverkets åtgärder ersätts av fartygsägaren eller från dennes ansvarsförsäkring enligt vad som anges i 16–19 §§ respektive 20–25 §§.

Av punkten 1 framgår att Sjöfartsverket ska svara för avlägsnandet eller undanröjandet av faran om verket har uppmanat fartygets ägare att avlägsna vraket eller genom annan åtgärd undanröja faran men ägaren inte har gjort det inom den tidsfrist som verket har bestämt. Av 11 § andra stycket följer att Sjöfartsverket också har möjlighet att ingripa, om de åtgärder ägaren har påbörjat framstår som otillräckliga. Sjöfartsverket ska enligt punkten 2 avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran, om verket inte har lyckats komma i kontakt med ägaren, t.ex. på grund av att det inte är känt vem ägaren till fartyget är. Slutligen ska Sjöfartsverket enligt punkten 3 avlägsna vraket eller vidta annan åtgärd för att undanröja faran, om det behövs omedelbara åtgärder. Det är här fråga om situationer där faran är så överhängande att det inte är möjligt att avvakta fartygsägarens åtgärder. Det kan t.ex. vara fråga om ett vrak vars last riskerar att orsaka en allvarlig miljöskada om den inte tas omhand omedelbart eller ett vrak som ligger i en trafikerad farled.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 15 § första stycket ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om avlägsnande av vrak och andra åtgärder för att undanröja faran.

13 § Sjöfartsverkets åtgärder och uppställda villkor för fartygsägarens åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § ska stå i proportion till den fara som vraket medför.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om Sjöfartsverkets åtgärder med anledning av ett vrak. Paragrafen genomför artikel 2.2 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Av paragrafen framgår att de åtgärder som Sjöfartsverket vidtar för att avlägsna vraket eller på annat sätt undanröja den fara som vraket medför ska stå i proportion till faran. Det innebär att Sjöfartsverket inte ska vidta mer ingripande åtgärder än vad som behövs för att undanröja faran. Det kan t.ex. innebära att man tar bort ett fartygs last, om det är lasten som orsakar faran, i stället för att avlägsna hela fartyget. Kravet på proportionalitet gäller inte endast de åtgärder Sjöfartsverket självt utför utan också de villkor som verket uppställer för fartygsägarens åtgärder (jfr 11 § andra stycket). Sjöfartsverket kan alltså inte kräva att fartygsägaren avlägsnar hela fartyget om det är tillräckligt med mindre ingripande åtgärder för att komma till rätta med den fara som vraket medför.

14 § I fråga om tillträde till en fastighet för Sjöfartsverkets åtgärder enligt 11 § andra stycket och 12 § tillämpas 28 kap. 1, 6 och 8 §§ och 31 kap. 10 § miljöbalken, i den utsträckning åtgärden är nödvändig för att avlägsna vraket eller på annat sätt undanröja faran.

Paragrafen, som är ny, innehåller en bestämmelse om tillträde till fastighet för att kunna genomföra åtgärder med anledning av ett vrak. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Genom en hänvisning görs vissa bestämmelser i miljöbalken tillämpliga i sådana fall där Sjöfartsverket behöver tillgång till en fastighet för att kunna genomföra ett avlägsnande eller vidta en annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför. Miljöbalkens bestämmelser om tillträde till fastighet blir endast tillämpliga för sådana åtgärder som vidtas av Sjöfartsverket. Fartygets ägare kan alltså inte med stöd av paragrafen få tillträde till en fastighet för att vidta åtgärder beträffande vraket utan samtycke från fastighetsägaren.

Med stöd av 28 kap. 1 § miljöbalken har sålunda Sjöfartsverket rätt att få tillträde till en fastighet i syfte att vidta åtgärder för att avlägsna vraket eller för att på annat sätt undanröja den fara som vraket medför. Rätten till tillträde gäller endast om åtgärden i fråga är nödvändig för att avlägsna vraket eller undanröja faran. Åtgärden ska utföras så att minsta skada och intrång orsakas för fastighetsägaren (28 kap. 6 §). Vid behov ska Polismyndigheten lämna den hjälp som behövs för att Sjöfartsverket ska få tillträde till fastigheten och genomföra nödvändig åtgärd (28 kap. 8 §).

Även ersättningsbestämmelsen i 31 kap. 10 § miljöbalken ska tillämpas i samband med Sjöfartsverkets tillträde. Enligt bestämmelsen har en fastighetsägare rätt till ersättning för skada och intrång som tillfogas ägaren genom tillträdet. Ersättningen utges av staten. Talan om ersättning prövas av den mark- och miljödomstol inom vars område marken eller större delen av den finns (31 kap. 10 § tredje stycket). Det är staten som betalar ersättningen, men kostnaden är normalt en sådan kostnad för avlägsnandet av vraket som fartygsägaren ansvarar för enligt 16 §.

Bemyndigande m.m.

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet och om avlägsnande av vrak och andra åtgärder för att undanröja faran.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om utfärdande av varningar, fastställande av vrakets position, fastställande av fara och utmärkning.

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden och upplysningar när det gäller föreskrifter om åtgärder med anledning av ett vrak.

Genom *första stycket* bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om rapporteringsskyldigheten (6 §) och om avlägsnande av vraket och andra åtgärder för att undanröja den fara som vraket medför (11 och 12 §§).

I *andra stycket* upplyses om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela ytterligare föreskrifter om vissa åtgärder med anledning av ett vrak (7, 8 och 9 §§).

Kostnader

Ansvar för kostnader

16 § Fartygets ägare ska ansvara för kostnader för sådana åtgärder för fastställandet av vrakets position och utmärkningen av vraket som avses i 7 § andra stycket respektive 9 § samt för vrakets avlägsnande och andra åtgärder som avses i 11 och 12 §§.

Ägaren är dock fri från ansvar, om denne visar att sjöolyckan

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

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

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

Paragrafen, som är ny, reglerar fartygsägarens kostnadsansvar och de omständigheter som befriar från ansvar. Paragrafen genomför artikel 10.1 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Av huvudregeln i första stycket framgår att fartygsägaren har ett ansvar för kostnader som är förenade med fastställandet av vrakets position, utmärkning av vraket, avlägsnandet av vraket eller annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför. En följd av ansvaret är att ägaren är skyldig att ersätta Sjöfartsverket för kostnader för åtgärder som verket vidtar för att t.ex. avlägsna vraket. Sjöfartsverket får å andra sidan inte med stöd av bestämmelserna i detta kapitel kräva ägaren på andra kostnader, t.ex. kostnader för att lokalisera fartygets ägare. Som framgår av 2 § är fartygsägarens skyldighet att svara för kostnaderna inte geografiskt avgränsad. Det innebär att fartygets ägare ansvarar för kostnaderna också när det är fråga om ett svenskt fartyg som finns i andra konventionsstaters konventionsområden. Detta får dock sin främsta betydelse om svensk rätt anses tillämplig på frågan om ersättning av kostnaderna.

I andra stycket anges de fall då ägaren undgår ansvar. Ägaren är fri från ansvar om denne visar att sjöolyckan har orsakats på det sätt som anges i punkterna 1–3. Enligt punkterna två och tre krävs det att ägaren visar att sjöolyckan i sin helhet har orsakats på det sätt som anges där. Det innebär att om sjöolyckan delvis har orsakats av sabotage eller av sådan försummelse av myndighet som avses i tredje punkten, ansvarar fartygsägaren trots det för alla kostnader. Ansvarsfrihetsgrunderna överensstämmer med 10 kap. 3 § andra stycket och 10 a kap. 7 § andra stycket.

17 § Ett anspråk på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i detta kapitel inskränker inte ägarens rätt att återkräva utgivnen ersättning från tredje man.

Paragrafen, som är ny, innehåller vissa bestämmelser om anspråk mot fartygets ägare om ersättning för kostnader som denne ansvarar för. Paragrafen genomför artikel 10.3 och 10.4 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Anspråk mot fartygsägaren på ersättning för kostnader för fastställande av fartygets position och utmärkning av vraket samt för avlägsnande av vraket eller annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför får enligt *första stycket* framställas endast med stöd av kapitlets bestämmelser och t.ex. inte i form av skadestånd enligt skadeståndslagen (1972:207).

Av *andra stycket* framgår att bestämmelserna i kapitlet inte hindrar fartygsägaren att återkräva betald ersättning av annan, t.ex. någon som är ansvarig för sjöolyckan.

Ansvarsbegränsning

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

Paragrafen, som är ny, klargör att bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. är tillämpliga på fartygsägarens kostnadsansvar. Det betyder att fartygets ägare får begränsa sitt ansvar i enlighet med 9 kap. 5 §. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Rätten för försäkringsgivare och den som har ställt ut annan säkerhet att begränsa sitt ansvar regleras i 23 och 25 §§.

Preskription

19 § Bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket finns i 19 kap. 1 §.

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om preskription av anspråk på ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket.

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

20 § Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet av minst 300, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om försäkringsskyldighet för ägare av svenska fartyg. Paragrafen genomför artikel 12 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Enligt *första stycket* är ägaren av ett svenskt fartyg skyldig att ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka det ansvar som kan uppkomma för ägaren enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. Försäkringen ska följaktligen avse ägarens ansvar för kostnader som är förenade med fastställandet av vrakets posi-

tion och utmärkningen av vraket samt med avlägsnandet av vraket eller annan åtgärd för att undanröja den fara som vraket medför. Fartygsägarens kostnadsansvar behandlas närmare i kommentaren till 16 §. En motsvarande reglering finns för olje- och bunkeroljeskador (10 kap. 12 § respektive 10 a kap. 11 §).

Frågan om huruvida ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg är i huvudsak beroende av om ägaren har svensk nationalitet och om fartyget är infört i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel (1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 §). Försäkringsskyldigheten gäller inte för alla svenska fartyg utan endast för sådana med en dräktighet av minst 300. Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års skeppsmätningkonvention.

Paragrafen innebär en skyldighet för ägaren att försäkra sitt ansvar men föreskriver inte ett visst slags försäkring. Det kan röra sig om en ansvarsförsäkring i form av en företagsförsäkring men skyldigheten kan också uppfyllas genom de ömsesidiga försäkringslösningar som finns på sjöfartens område (s.k. P & I-försäkringar).

I stället för försäkring kan ägaren ställa en annan betryggande säkerhet. I uttrycket betryggande ligger att försäkringen ska ge full kostnadstäckning. Säkerheten ska alltså vara sådan till form och värde att den räcker till för att ge full täckning för fordringarna och dessutom vara skyddad i händelse av konkurs. I praktiken måste det röra sig om en finansiell säkerhet, såsom en bankgaranti eller en borgen.

Utgångspunkten är att försäkringen eller säkerheten ska täcka ägarens ansvar enligt 16 §, eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat, men försäkringsskyldigheten är begränsad. Den gäller bara intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Vilket belopp ett visst fartyg ska försäkras för avgörs enligt den bestämmelsen av vilken dräktighet fartyget har.

Som framgår av sista meningen i första stycket gäller försäkringsskyldigheten inte för staten. Det innebär att statsägda fartyg inte behöver ha försäkring för att täcka kostnader för ersättning enligt förevarande kapitel. Statsfartyg i egentlig mening – dvs. örlogsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål – är helt undantagna från kapitlets tillämpningsområde och behöver av det skälet inte ha försäkring (3 § första stycket).

Av *andra* och *tredje styckena* framgår att en försäkring eller säkerhet måste godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer. Efter godkännandet utfärdas ett certifikat för fartyget. Certifikatet ska visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring eller en säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. För fartyg som ägs av staten ska ett särskilt certifikat utfärdas. Certifikatet ska visa att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. Syftet med regleringen är framför allt att underlätta ansvariga myndigheters tillsyn. Med certifikatet kan det på ett enkelt sätt kontrolleras att det finns en försäkring, en säkerhet eller att fartyget ägs av staten. Statsfartyg i egentlig mening är som nämns

ovan undantagna från kapitlets tillämpningsområde och behöver alltså inte ha något certifikat.

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget. Det ska alltså finnas där i fysisk form. Det är inte tillräckligt att certifikatet finns tillgängligt på annan plats än ombord. Det är befälhavaren som ska se till att certifikatet finns ombord på fartyget när det används för sjöfart (jfr 20 kap. 14 § tredje stycket).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges i 22 § ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Verkställighetsföreskrifter – om utfärdande av och tillsynen över certifikat – meddelas i förordningsform eller i form av myndighetsföreskrifter.

Ett fartyg som inte har ett certifikat ombord kan i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg).

Bestämmelser om straffrättsligt ansvar för den ägare som åsidosätter sin skyldighet enligt första stycket att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet finns i 20 kap. 14 § första stycket. I 20 kap. 14 § andra stycket finns en bestämmelse om straffrättsligt ansvar för den redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe eller den befälhavare som låter använda ett fartyg för sjöfart trots att försäkrings-skyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts. I samma paragrafs tredje stycke finns en bestämmelse om straffrättsligt ansvar för befälhavaren om certifikatet inte medförs ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

21 § 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 en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Skyldigheten gäller dock inte för ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

I paragrafen, som är ny, ges bestämmelser om försäkringsskyldighet för utländska fartyg och vissa därmed sammanhängande frågor. Bestämmelserna om försäkringsskyldighet grundas på artikel 12.12 i vrakkonventionen som anger att varje fördragsslutande stat ska se till att utländska fartyg som besöker statens territorium har försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen. Övervägandena finns i avsnitt 11.

I första stycket föreskrivs att ett utländskt fartyg som har en dräktighet av minst 300 ska ha en försäkring eller annan betryggande säkerhet för att täcka det ansvar som kan uppkomma för ägaren enligt 16 § eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. En motsvarande regler-

ing finns för olje- och bunkeroljeskador (10 kap. 13 § respektive 10 a kap. 12 §).

Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

Till skillnad från vad som gäller för svenska fartyg gäller skyldigheten att ha försäkring eller ställa säkerhet för utländska fartyg endast då de anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Med hamn avses såväl allmänna som privata hamnar och med tilläggsplats avses ett fast föremål som fartyg kan lägga till vid. Försäkringsskyldigheten gäller från det att fartyget anlöper hamnen eller tilläggsplatsen till dess att fartyget lämnar densamma. Om ett fartyg bara ankrar på svenskt territorialhav, uppkommer inte någon försäkringsskyldighet. Skyldigheten att försäkra sig är något mer begränsad än en redares försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 §, som också omfattar fartyg som anlöper ankarplatser.

Som framgår av sista meningen i första stycket omfattas fartyg som ägs av en främmande stat inte av försäkringsskyldigheten. Att det för statsfartyg i egentlig mening – dvs. örlogsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål – inte heller finns någon skyldighet att ha försäkring följer av att dessa fartyg är undantagna från kapitlets tillämpningsområde (3 § första stycket).

Försäkringen ska gälla intill det ansvar som kan komma i fråga enligt bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. 5 §. Vilket belopp ett visst fartyg ska försäkras för avgörs enligt den paragrafen av vilken dräktighet fartyget har.

När det gäller den närmare innebörden av skyldigheten att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet, se kommentaren till 20 §.

Enligt *andra stycket* ska det ombord på ett utländskt fartyg medföras ett certifikat som visar att fartyget har föreskriven försäkring eller annan säkerhet.

För fartyg som ägs av en främmande konventionsstat ska det finnas ett certifikat som visar att fartyget ägs av den främmande staten och att statens ansvar är täckt intill rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. 5 §. Att det för statsfartyg inte finns någon sådan skyldighet följer av 3 § första stycket.

En svensk myndighet får utfärda certifikat för fartyg som inte är registrerade i någon konventionsstat. Ägaren till ett fartyg som är registrerat i en annan konventionsstat än Sverige får vända sig till den staten för att få ett certifikat.

På samma sätt som enligt 20 § ska certifikatet visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring eller säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som följer av 9 kap. 5 §. Syftet med skyldigheten att ha certifikat är också här framför allt att underlätta för ansvariga myndigheters tillsyn. När det gäller den närmare innebörden av bestämmelserna om certifikat, se kommentaren till 20 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 22 § ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Verkställighetsföreskrifter om utfärdande och till-

synen över certifikat meddelas i förordningsform eller i form av myndighetsföreskrifter.

Avgift vid certifiering

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

Genom paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Krav mot försäkringsgivaren

23 § En försäkring som avses i 20 eller 21 § ska för den som är berättigad till ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar enligt 16 § andra stycket eller om denne själv har vållat sjöolyckan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ersättning för kostnader från den försäkring som fartygsägaren i vissa fall är skyldig att ha. Paragrafen genomför artikel 12.10 i vrakkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Enligt *första stycket* har den som är berättigad till ersättning för sådana kostnader som fartygets ägare ansvarar för rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren. Det handlar typiskt sett om den situationen att Sjöfartsverket har haft kostnader för fartygets avlägsnande m.m. och har rätt till ersättning för kostnaderna från fartygsägaren. Sjöfartsverket kan i sådana fall rikta sig direkt mot försäkringsgivaren utan att först behöva vända sig till fartygets ägare med sitt anspråk. Det saknar betydelse om fartygsägaren har förmåga att betala ersättning eller inte.

I *andra stycket* anges under vilka förhållanden försäkringsgivaren är befriad från ansvaret enligt första stycket. Försäkringsgivaren är inte skyldig att utge ersättning, om fartygets ägare är fri från ansvar. Det innebär att försäkringsgivaren får göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 16 § andra stycket, dvs. att sjöolyckan har orsakats av en krigshandling, en naturhändelse av osedvanlig karaktär, tredje mans uppsåtliga gärning eller försummat underhåll av navigeringshjälpmedel (se vidare kommentaren till 16 §). Försäkringsgivaren är också fri från ansvar, om fartygsägaren har orsakat sjöolyckan uppsåtligen. I det fallet får den ersättningsberättigade vända sig till fartygsägaren. Enligt *andra stycket* gäller vidare att försäkringsgivarens ansvar inte i något fall överstiger det ansvarsbelopp som gäller för fartyget enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren får således åtnjuta ansvarsbegränsning även om fartygets ägare inte har rätt till ansvarsbegränsning på grund av att denne har vållat skadan av grov vårdslöshet med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma (9 kap. 4 §).

Försäkringsgivaren kan gentemot den som har rätt till ersättning för kostnader som avses i 16 § första stycket endast invända att fartygsägaren har orsakat sjöolyckan uppsåtligen eller att någon av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 16 § andra stycket föreligger. Av *tredje stycket* följer att andra invändningar som försäkringsgivaren skulle ha varit berättigad att göra gällande mot fartygets ägare inte befriar försäkringsgivaren från skyldigheten att betala ersättning för kostnaderna till annan än fartygsägaren. Försäkringsgivaren kan alltså inte mot den som är berättigad till ersättning för kostnaderna åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet, om de inte har motsvarighet i 16 § andra stycket. Det innebär exempelvis att ett villkor i försäkringsavtalet om att rätten till ersättning bortfaller vid grov vårdslöshet av försäkringstagaren inte blir gällande gentemot den ersättningsberättigade. Här avviker sjölagens reglering från bestämmelsen om direktkrav i 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), som tillåter direktkrav ”enligt försäkringsavtalet”.

24 § Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot dennes ansvar för kostnader som avses i 16 § första stycket eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Paragrafen, som är ny, innebär att försäkringen som utgångspunkt gäller till förmån för fartygets ägare. Paragrafen utformas på motsvarande sätt som när det gäller ansvarsförsäkring för oljeskador och bunkeroljeskador (se 10 kap. 15 § respektive 10 a kap. 15 §). Övervägandena finns i avsnitt 11.

Utgångspunkten enligt bestämmelsen är att försäkringsgivaren är förhindrad att rikta återkrav mot fartygets ägare. Bestämmelsen är dispositiv, vilket innebär att försäkringsbolaget kan förbehålla sig en regressrätt mot fartygsägaren i större eller mindre mån.

25 § Det som sägs i 23 och 24 §§ tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 20 eller 21 §.

Genom paragrafen, som är ny, likställs säkerhet som ställts enligt 20 eller 21 § med försäkring vid tillämpning av 23 och 24 §§. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Bestämmelsen utformas på samma sätt som motsvarande bestämmelser som gäller för oljeskador och bunkeroljeskador (10 kap. 16 § respektive 10 a kap. 16 §). Den innebär att den ersättningsberättigade får rätt att rikta direktkrav mot den som ställt säkerhet i samma utsträckning som gäller gentemot en försäkringsgivare. Utgångspunkten är att säkerheten, liksom när det gäller försäkring, gäller för fartygets ägare mot hans eller hennes ansvar enligt 16 §. Också den som ställt säkerhet har dock möjlighet att förbehålla sig rätten att i vissa fall återkräva ersättningen från fartygets ägare.

Åsidosättande av försäkringskyldigheten m.m.

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

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns straffbestämmelser. I 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg finns det också bestämmelser som ger Transportstyrelsen möjlighet att utfärda ett offentligrättsligt förbud för fartyg att bl.a. anlöpa hamn eller resa vidare, om fartyget saknar ett certifikat ombord.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

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. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av 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 resgoods.

Paragrafen innehåller bestämmelser om preskription av fordringsanspråk. Genom en ny punkt 10 i första stycket införs en bestämmelse om preskription av ersättningsanspråk enligt 11 a kap. i samband med åtgärder med anledning av ett vrak.

20 kap. Straffbestämmelser

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 §, 10 a kap. 11 eller 12 § eller i 11 a kap. 20 eller 21 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra försäkringscertifikat när det gäller bunkerolja och transport av olja till sjöss. Genom ändringarna görs straffbestämmelserna tillämpliga på motsvarande skyldigheter enligt bestämmelserna om åtgärder med anledning av ett vrak i 11 a kap. Övervägandena finns i avsnitt 12.

Genom ändringen i *första stycket* införs ett straffansvar för den ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att försäkra fartyget, eller ställa annan säkerhet, i enlighet med bestämmelserna i 11 a kap. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om ägaren är en juridisk person, får bedömningen av vilken fysisk person

som ansvarar avgöras utifrån allmänna straffrättsliga principer om företagaransvar.

Bestämmelsen om fartygsägarens ansvar är inte nationellt begränsad. Det innebär att ett sådant brott kan begås också när ett svenskt fartyg befinner sig utomlands. Försäkringsskyldigheten för ägare av utländska fartyg kan bara uppkomma om fartyget anlöper eller lämnar en hamn eller tilläggsplats på svenskt sjöterritorium (se 11 a kap. 21 §). Ett eventuellt brott begås alltså i detta fall i Sverige. För brott begånget utanför Sverige av en utländsk fartygsägare finns enligt 2 kap. brottsbalken som huvudregel inte svensk domsrätt. Ett fall när svensk domsrätt kan finnas är om den utländske fartygsägaren har hemvist i Sverige, eller, om han eller hon är medborgare i ett annat nordiskt land, finns här i Sverige.

Genom ändringen i *andra stycket* införs ett straffansvar också för en redare som inte är fartygsägare och som låter använda ett fartyg, trots att redaren insett eller borde ha insett att ägaren inte har fullgjort försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt bestämmelserna i 11 a kap. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Genom ändringen i *tredje stycket* införs ett straffansvar för den befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat som visar att fartyget täcks av försäkring eller annan säkerhet för ersättning som avses i 11 a kap. Straffet är böter.

Av 20 kap. 16 § följer att det straffrättsliga ansvaret utsträcks till den som har trätt i befälhavarens ställe, t.ex. den främste av de närvarande styrmännen (jfr 6 kap. 7 §).

Inte heller bestämmelsen om befälhavarens ansvar är nationellt begränsad. Den är tillämplig också när en befälhavare på ett svenskt fartyg begår den straffbara gärningen utanför svenskt sjöterritorium. Det finns svensk domsrätt för brott på svenska fartyg både inom och utom svenskt sjöterritorium (jfr 2 kap. 3 § brottsbalken).

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter den dag då instrumentet för tillträde till konventionen har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Lagen tillämpas inte på sjöolyckor som har inträffat före ikraftträdandet. Vad som i det här sammanhanget avses med sjöolycka framgår av 11 a kap. 1 §. Övervägandena finns i avsnitt 13.

15.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:000) om ändring i sjölagen (1994:1009)

11 a kap. Om ansvar för vrak

5 § Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap. eller *radiologisk skada* enligt *lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor* tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Paragrafen innehåller undantag från tillämpningen av bestämmelserna om fartygsägarens kostnadsansvar i 11 a kap. när det gäller bl.a. åtgärder som omfattas av ansvaret för atomskada. En ändring görs i paragrafens *första stycke* med anledning av att lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor ersätter atomansvarighetslagen (1968:45). Ändringen innebär att om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för radiologisk skada, tillämpas inte 16–19 § i förevarande kapitel.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter den dag då instrumentet för tillträde till konventionen har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange när lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor kommer att träda i kraft. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när ändringen i paragrafen ska träda i kraft.

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

7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening

6 § Om ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a eller 11 a kap. *sjölagen (1994:1009)*, 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 ger Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att belägga ett fartyg som inte har fullgjort sin försäkringsskyldighet med anlöps- eller nyttjandeförbud. Övervägandena finns i avsnitt 12.

Genom ändringen i paragrafen införs en rätt för Transportstyrelsen att utfärda förbud redan i sådana fall där fartyget saknar det certifikat som ska visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa annan säkerhet är uppfylld. Om ett fartyg saknar certifikat ombord, behöver alltså Transportstyrelsen inte vidta några särskilda efterforskningar för att klarlägga om försäkring eller annan säkerhet saknas innan förbud får meddelas. Möjligheten att meddela förbud är fakultativ. Ett fall där det normalt inte finns anledning att meddela förbud är om det trots avsaknaden av certifikat står klart att fartyget är försäkrat. Även när det finns ett certifikat ombord måste Transportstyrelsen ta ställning till om certifikatet visar att skyldigheten att ha försäkring eller ställa annan säkerhet är fullgjord. Om det finns anledning att misstänka att certifikatet inte är riktigt eller giltigt, kan Transportstyrelsen behöva företa närmare undersökningar kring förhållandena.

Dessutom utvidgas möjligheterna till förbud till att omfatta fall där ett fartyg saknar sådan försäkring eller annan säkerhet som föreskrivs i 11 a kap. sjölagen.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Vrakkonventionen träder i kraft tre månader efter den dag då instrumentet för tillträde till konventionen har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när ändringen i paragrafen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 13.

2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

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 territorial sea,

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

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

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

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

SOM ÄR ÖVERTYGGADE om behovet att anta enhetliga internationella regler och förfaranden för att säkerställa ett snabbt och effektivt avlägsnande av vrak och betalning av ersättning för de kostnader detta innebär,

SOM BEAKTAR att många vrak kan finnas på staternas territorium, inbegripet dessas territorialhav,

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

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

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

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, submersibles, 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

(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

territorialhav vilket har bestämts av den staten i enlighet med folkrätterns 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 bärplansbåtar, svävfarkoster, undervattensbåtar, flytande farkoster och flytande plattformar, utom när sådana plattformar finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar.

3. "Sjöolycka": fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart eller ombord på ett fartyg eller utanför detta, vilken medför materiell skada eller omedelbart förestående hot om en sådan skada på ett fartyg eller dess last.

4. "Vrak", som följd av en sjöolycka:

(a) sjunket eller strandat fartyg; eller

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

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

(d) ett 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. "Fara": varje tillstånd eller hot som

(a) utgör en risk eller ett hinder för sjöfart; eller

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

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. 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

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

(a) verksamhet till sjöss vid kust, i hamn eller i flodmynning, 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 bevarandet av levande marina tillgångar och djurliv; samt

(d) infrastruktur utanför kusten och under vattnet.

7. "Avlägsnande": varje åtgärd för att förhindra, begränsa eller undanröja den fara som ett vrak medför. "Avlägsna", "avlägsnat" och "avlägsnande" ska tolkas i enlighet härmed.

8. "Registrerad ägare": den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för sjöolyckan. 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 med "registrerad ägare" förstås detta bolag.

9. "Fartygets brukare": fartygets ägare eller annan organisation eller person såsom driftsansvarig, 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

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.

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

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.

13. "Generalsekreteraren": Organisationens generalsekreterare.

Article 2

Objectives and general principles

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.

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

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.

Artikel 2

Syfte och allmänna principer

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

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

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

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 den internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening, antagen av Internationella sjöfartsorganisationens Generalförsamling genom resolution A.741(18), med senare ändringar.

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.

5. States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

Article 3

Scope of application

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

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 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 terri-

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. De fördragsslutande staterna ska sträva efter att samarbeta när en sjöolycka som orsakar ett vrak påverkar en annan stat än den berörda staten.

Artikel 3

Tillämpningsområde

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

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

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

tory, 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.

Article 4

Exclusions

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.

dess territorialhav.

4. En anmälan enligt punkt 2 ska, om den görs 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 Generalsekretären.

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

Artikel 4

Undantag

1. Denna konvention ska inte tillämpas på åtgärder vidtagna enligt 1969 års internationella konventionen om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja, med senare ändringar, eller 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja.

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

3. Om en fördragsslutande stat beslutar att tillämpa denna konvention på dess örlogsfartyg eller andra fartyg enligt punkt 2, ska staten anmäla detta till Generalsekretären och ange villkoren och förutsättningar för denna tillämp-

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:

- (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 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

ning

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 territorialhav:

- (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 av 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 medföra en fara. Innan ett sådant avlägsnande påbörjas, får den berörda staten ställa upp villkor för avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att avlägsnandet fortgår på ett sätt som är förenligt med hänsyn till säkerhet och skyddet av havsmiljön.

Artikel 5

Rapportering om vrak

1. En fördragsslutande stat ska kräva att befälhavaren och brukaren av ett fartyg som för statens flagg ska rapportera till den berörda staten utan dröjsmål när fartyget har blivit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. I den utsträckning som rapporteringskyldigheten enligt denna artikel har uppfyllts antingen av befälhavaren eller av fartygets brukare, är den andre inte skyldig att rapportera.

2. Sådana rapporter ska innehålla den registrerade ägarens namn och platsen för dennes huvudsakliga verksamhet samt all relevant in-

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:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (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;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (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

formation 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 fara, bör följande förhållanden beaktas av den berörda staten:

- (a) typen, storleken och beskaffenheten av ett vrak;
- (b) vattendjupet på området;
- (c) tidvattnets omfattning och strömmar i området;
- (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;
- (e) närheten till fartygsrutter eller etablerade trafikstråk;
- (f) sjötrafikens täthet och omfattning;
- (g) typen av sjötrafik;
- (h) arten och mängden av vrakets last, mängden och typen av olja (såsom bunkerolja och smörjolja) ombord på vraket och, i synnerhet,

and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;

(i) vulnerability of port facilities;

(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;

(k) submarine topography of the area;

(l) height of the wreck above 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.

den skada som troligen orsakas om lasten och oljan skulle släppas ut i havsmiljön;

(i) sårbarheten hos hamnanordningar;

(j) rådande meteorologiska och hydrografiska förhållanden;

(k) undervattenstopografi i området;

(l) vrakets höjd ovan eller under vattenytan vid lägsta astronomiska tidvatten;

(m) akustiska och magnetiska egenskaper hos vraket;

(n) närheten till icke landbaseerade anläggningar, rörledning, 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.

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.

Artikel 7

Lokalisering av vrak

1. Vid kännedom om ett vrak ska den berörda staten använda alla tillgängliga medel, inbegripet staters 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 fara ska det säkerställas att varje genomförbar åtgärd vidtas för att fastställa vrakets exakta läge.

Artikel 8

Utmärkning av vrak

1. Om den berörda staten fastställer att ett vrak utgör en fara, ska staten säkerställa att varje rimlig åtgärd vidtas för att märka ut vraket.

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.

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 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

2. När vraket märks ut ska varje genomförbar åtgärd vidtas för att säkerställa att märkningen överensstämmer med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket finns.

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

Artikel 9

Åtgärder för att underlätta vrakets avlägsnande

1. Om den berörda staten fastställer att ett vrak utgör en fara, 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 åtgärder som ska vidtas med anledning av vraket.

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

3. När ett vrak fastställts utgöra en fara, 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 utgöra en fara. Innan ett sådant avlägsnande börjar, får den berörda staten ange villkor för avlägsnandet endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att avlägsnandet fortgår på ett sätt som

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.

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 practical and expeditious means available, consistent with consid-

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. Den berörda staten ska

(a) bestämma en rimlig tidsfrist inom vilken den registrerade ägaren måste avlägsna vraket, varvid hänsyn ska tas till farans art så som den fastställs i enlighet med 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, kan 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 faran blir särskilt allvarlig.

7. Om den registrerade ägaren inte avlägsnar vraket inom den tidsfrist som har 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, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn

erations 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.

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 character;

(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 Con-

till säkerhet och skydd för havsmiljön.

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

10. De fördragsslutande parterna samtycker till att den berörda staten vid behov handlar i enlighet med punkterna 4 till 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.

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 artiklarna 7, 8 och 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 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 tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser, såsom

vention 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 shall prejudice any right of recourse against third parties.

Article 11

Exceptions to liability

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:

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

(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;

(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

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 inte rätt till återkrav mot tredje man.

Artikel 11

Undantag från ansvaret

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

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

(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, 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.

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 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

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

Artikel 12

Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

1. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera och som för en fördragsslutande stats flagg är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller liknande institution, för att täcka svaret 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 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.

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;

(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:

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 någon fördragsslutande stat. Detta obligatoriska försäkringscertifikat ska vara utformat enligt förlagan i bilagan till denna konvention och innehålla följande uppgifter:

(a) fartygets namn, bokstäver eller siffror som identifierar fartyget och registreringsort;

(b) fartygets bruttodräktighet;

(c) den registrerade ägarens namn och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs;

(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 den erkänner att utfärda det certifikat som avses 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 ska åta sig att sörja för nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.

(b) En fördragsslutande stat ska underrätta Generalsekretären om

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority 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 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

(i) de särskilda ansvarsområden och villkor som gäller för de befogenheter som delegerats till en institution eller organisation som den erkänner;

(ii) återkallelse av ett sådant bemyndigande; och

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

Delegeringen av befogenheter 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 varken 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 myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestrykt 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

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 preventing 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

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, om inte annat följer av denna artikel och med beaktande av 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 för en fördragsslutande stat att förlita sig på upplysningar som erhållits från andra stater eller Organisationen eller andra internationella organisationer om 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 tillämpningen 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 någon fördragsslutande stat. En fördragsslutande stat som anser att en försäkringsgivare eller garant

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 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 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

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 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 den registrerade ägaren skulle ha haft rätt att åberopa, inbegripet ansvarsbegränsning under en tillämplig nationell eller internationell reglering, med undantag för invändning grundad på att den registrerade 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 som motsvarar beloppet för den försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som krävs enligt punkt 1. Dessutom får svaranden få invända 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 den registrerade ägaren fört talan mot svaranden. Svaranden ska i vart fall ha rätt att få den registrerade ägaren instämmd i målet.

11. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagg 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, i sin nationella lag, säkerställa att försäkring eller annan säkerhet i den

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 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.

utsträckning som krävs enligt punkt 1 är i kraft beträffande varje fartyg med en bruttodräktighet av 300 enheter eller mera, var än fartyget är registrerat, som anlöper eller lämnar en hamn inom dess territorium eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

13. Trots vad som sägs i punkt 5 får en fördragsslutande stat underätta Generalsekretären om den 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 Generalsekretären 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 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 maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

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.

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 13

Tidsfrister

Rätt till ersättning för kostnader enligt denna konvention ska upphöra om talan inte väcks inom tre år från dagen då faran 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 för den första händelsen.

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.

Artikel 15

Twistelösning

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

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, 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

medel efter 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 förekommer 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 och 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 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

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.

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

bilaga V, artikel 2 och bilaga VII, artikel 2, för tvistelösning som föräns av denna konvention. Bilaga 1

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

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 sjö rätt.

Artikel 17

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och tillträde.

1. Denna konvention ska vara öppen för undertecknande vid Organisationen 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, godtagande eller godkännande;

(ii) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, åtföljt av ratifika-

or approval; or

(iii) accession.

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

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.

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 pe-

tion, godtagande eller godkännande; eller

(iii) anslutning.

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

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 handlingen, dock inte innan konventionen har trätt i kraft enligt punkt 1.

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 uppsäg-

riod as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

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;

(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.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic,

ningshandlingen, eller vid den senare tidpunkt som har angetts i uppsägningshandlingen.

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) 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 underättelser 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.

Artikel 21

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda original på arabiska, engel-

Bilaga 1

Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

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

ska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, varvid alla texter är lika giltiga.

SOM SKEDDE I NAIROBI den adertonde maj tvåtusensju.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade till detta av respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

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.
-

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

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 12 i 2007 års internationella
Nairobikonvention om avlägsnande av vrak

Fartygets namn	Brutto- dräktighet	Bokstäver eller siffror som identifierar fartyget	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 Nairobikonvention om avlägsnande av vrak.

Typ av säkerhet.....

Säkerhetens giltighetstid.....

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

Namn.....

Adress.....

Detta certifikat gäller till.....

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

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.

Sammanfattning av departementspromemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16)

Bilaga 2

Departementspromemorian har föranletts av ett uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda 2007 års internationella Nairobi-konvention 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 förbundit 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

Bilaga 2

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.

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

Häri genom 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 en redares ansvar finns i 9–10 a och 13–15 kap.

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

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

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 skade-

¹ Senaste lydelse 2013:328.

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.

ståndsansvar 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 föröreningar 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. Åtgärder 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 åtgärder 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.

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.

Försäkringsskyldighet 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 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 §.

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 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 Europa-

parlamentets 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.

Bilaga 3

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 kap.

14 §²

En fartygsägare som uppsåtligen 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 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.

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

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*

² Senaste lydelse 2013:328.

³ Senaste lydelse 2013:328.

vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

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 som orsakats av samma olycka väckas här.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada 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 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.

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.

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

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

Bilaga 3

Häri genom 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.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian Avlägsnande av vrak (Ds 2015:16) lämnats av Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, Stockholms tingsrätt, Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen), Kammarrätten i Göteborg, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Regelrådet, Sjöbefälsföreningen, Svensk Försäkring, Sveriges dispa-schör, Sveriges Fiskares Riksförbund, Sveriges Kommuner och Lands-ting, Svensk Sjöfart, Sweboat och Skärgårdsredarna.

Näringslivets Transportråd, Seko sjöfolk, Sjöfartsforum, Svenska Bankföreningen, Svenska Sjörättsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening och The Swedish Club har fått tillfälle att lämna yttrande men har avstått från att yttra sig.