

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av den internationella konventionen om avlägsnande av vrak samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och till lagar om ändring av sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och fartygsregisterlagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak vilken har ingåtts inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO samt en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Dessutom föreslås att sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och fartygsregisterlagen ska ändras.

Nairobikonventionen syftar till att säkerställa ett snabbt och effektivt avlägsnande av vrak som utgör en fara och som finns inom en konventionsstats ekonomiska zon samt till ersättning av de kostnader som orsakas av detta. Konventionen tillämpas på vrak som orsakats av sjöolyckor efter konventionens ikraftträdande. I propositionen föreslås att Finland gör en sådan anmälan i enlighet med konventionen som innebär att Finland också ska tillämpa konventionssystemet på sina territorialvatten- och insjövattenområden, eftersom största delen av alla sjöolyckor som orsakar vrak inträffar på staters territorialvatten. I konventionen åläggs fartygsbefälhavare och redare skyldigheten att omedelbart rapportera till den stat där vraket finns, om fartyget har varit delaktigt i en sjöolycka som lett till att det har blivit ett vrak. För att avvärja den fara som vraket utgör ska den stat som fått en rapport vidta de åtgärder som den anser vara nödvändiga och som står i proportion till faran. Den staten ska varna sjöfarande och berörda stater om ett vrak samt vidta alla åtgärder som är möjliga för att lokalisera och utmärka vrak som utgör fara. Det primära ansvaret för avlägsnande av ett vrak som utgör en fara ligger hos fartygets registrerade ägare. Enligt konventionen har fartygets registrerade ägare strikt ansvar för de kostnader som uppstår av de åtgärder som krävs i konventionen. Denne kan dock begränsa sitt ansvar enligt fartygets storlek till ett belopp som fastställs enligt de bestämmelser om rätt för redare att begränsa sitt ansvar som är tillämpliga vid respektive tidpunkt. Ett fartygs registrerade ägare är skyldig att försäkra det ansvar som följer av konventionen när fartygets bruttodräktighet är minst 300. Ersättningsanspråk kan framställas direkt mot försäkringsgivaren.

Genom konventionen utvidgas det ansvarssystem som gäller för fartygsägare. Konventionen förbättrar också möjligheterna för de myndigheter som ansvarar för åtgärderna att få ersättning för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av ett vrak som innebär en fara, i synnerhet när det är fråga om fartyg som för utländsk flagg.

Ett nytt kapitel föreslås bli fogat till sjölagen. Det föreslagna kapitlet innehåller bestämmelser som behövs för att genomföra Nairobikonventionen, såsom bestämmelser om de behöriga myndigheterna i Finland. Dessutom föreslås det att bestämmelserna om ett fartygs nationalitet ändras så att det är Trafiksäkerhetsverket och inte kommunikationsministeriet som ska besluta om godkännande av ett fartyg som finskt och om införande av fartyg som är i finsk ägo i andra staters fartygsregister.

Konventionen träder i kraft för Finland tre månader efter det att Finland deponerat sitt anslutningsinstrument. Avsikten är att de lagar som hänför sig till genomförandet av konventionen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft. Meningen är att deponeringen ska ske så snart som möjligt efter att

## **RP 96/2016 rd**

lagarna blivit godkända och stadfästa. Lagen om ändring av fartygsregisterlagen samt de bestämmelser i lagen om ändring av sjölagen som gäller fartygets nationalitet avses dock träda i kraft så fort som möjligt.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	3
ALLMÅN MOTIVERING .....	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÄGE .....	5
2.1 Lagstiftningen .....	5
2.1.1 Lagstiftning om avlägsnande av vrak.....	6
2.1.1.1 Civilrättsliga bestämmelser om skadeståndsansvar i vrakfall .....	6
2.1.1.2 Operativa bestämmelser om avlägsnande av vrak.....	7
2.1.2 Avfallslagstiftningen och miljöskyddslagen .....	7
2.1.3 Tillämpningen av avfallslagen och miljöskyddslagen på fartyg .....	9
2.1.4 Behörighet i ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anknytning till fartygs nationalitet.....	9
2.2 Den internationella utvecklingen .....	10
2.3 Bedömning av nuläget .....	10
2.3.1 Nairobikonventionen.....	10
2.3.2 Behörighet i ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anslutning till fartygs nationalitet.....	11
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	11
3.1 Propositionens målsättning .....	11
3.2 De viktigaste förslagen.....	12
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	12
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	12
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	13
4.2.1 Nairobikonventionen.....	13
4.2.2 Överföring av ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anknytning till fartygs nationalitet till Trafiksäkerhetsverket .....	14
4.3 Miljökonsekvenser .....	14
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	14
DETALJMOTIVERING .....	16
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	16
2 LAGFÖRSLAG .....	24
2.1 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om avlägsnande av vrak .....	24
2.2 Lagen om ändring av sjölagen .....	24
1 kap. <b>Allmänna stadganden om fartyg</b> .....	24
7 kap. <b>Allmänna stadganden om ansvar</b> .....	27
11 a kap. <b>Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka</b> .....	27
19 kap. <b>Preskription av fordringar</b> .....	32
20 kap. <b>Straffstadganden</b> .....	32
21 kap. <b>Laga domstol och rättegång i sjörättsmål</b> .....	33
2.3 Lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	34
2.4 Lagen om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen.....	35
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	35
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING .....	35
LAGFÖRSLAG .....	38

## RP 96/2016 rd

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om avlägsnande av vrak .....	38
om ändring av sjölagen .....	39
om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	46
om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen .....	47
BILAGA .....	48
PARALLELTEXT .....	48
om ändring av sjölagen .....	48
om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	60
om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen .....	62
FÖRDRAGSTEXT.....	63
(SVENSK ÖVERSÄTTNING) .....	63

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Den 18 maj 2007 vid en diplomatkonferens i Nairobi antogs 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak, nedan *Nairobikonventionen*, i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO:s) regi. Genom Nairobikonventionen skapas enhetliga internationella regler och förfaranden för säkerställande av snabbt och effektivt avlägsnande av vrak som innebär en fara och om ersättande av kostnader som orsakas av detta. I Finland eller inom Finlands ekonomiska zon är sjöolyckor som orsakar vrak relativt ovanliga, men kostnaderna för avlägsnande av vrak kan i enskilda fall bli höga. Nairobikonventionen gäller endast vrak som orsakas av sjöolyckor som inträffat efter konventionens ikraftträdande. Den tillämpas inte på redan befintliga, gamla vrak.

I konventionen åläggs befälhavaren och redaren av ett fartyg skyldigheten att omedelbart rapportera till den berörda staten, om fartyget har varit delaktigt i en sjöolycka som lett till att det har blivit ett vrak. En stat som fått en rapport ska vidta de åtgärder som den anser vara nödvändiga för att avvärja den fara som vraket utgör och dessa åtgärder ska stå i proportion till faran. Den ska varna sjöfarande och berörda stater om ett vrak samt vidta alla åtgärder som är möjliga för att lokalisera och utmärka vrak som utgör en fara. Det primära ansvaret för avlägsnande av ett vrak som utgör en fara ligger hos fartygets registrerade ägare. Om fartygets registrerade ägare inte avlägsnar vraket inom den frist som bestämts av den stat där vraket befinner sig eller om den registrerade ägaren inte kan nås, eller om omedelbara åtgärder krävs, får den stat där vraket befinner sig avlägsna vraket med de mest praktiska och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön. Enligt konventionen har fartygets registrerade ägare strikt ansvar för kostnaderna för de åtgärder som krävs i konventionen. Fartygets ägare befrias från ansvaret endast i vissa begränsade fall. Ansvarsfrihetsgrunderna motsvarar i stor utsträckning de ansvarsfrihetsgrunder som finns i det gällande internationella ansvarighetskonventionssystemet. Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar till ett visst maximibelopp som grundar sig på fartygets storlek och som bestäms enligt de gällande ansvarsbegränsningskonventionerna. Om fartygets bruttodräktighet är minst 300 är fartygets registrerade ägare skyldig att teckna en försäkring eller skaffa en annan säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt konventionen. Ersättningsanspråk enligt konventionen kan framställas direkt mot försäkringsgivaren.

Konventionen tillämpas endast på vrak som finns inom konventionsstaternas ekonomiska zon. Eftersom den största delen av alla vrak dock finns i staters territorialvatten, innehåller konventionen en klausul enligt vilken en stat i samband med att den ratificerar konventionen eller när som helst därefter kan anmäla att den också tillämpar konventionen på sitt territorium.

Genom de förpliktelser som ingår i konventionen avseende ansvar och försäkringsplikt kan man främja utmärkning, lokalisering och avlägsnande av vrak som utgör en fara och sålunda förbättra sjösäkerheten samt främja skyddet av den marina miljön. Konventionen förbättrar också myndigheternas möjlighet att av fartygsägaren få ersättning för de kostnader som dessa åtgärder orsakar, i synnerhet när det gäller utländska fartyg.

### 2 Nuläge

#### 2.1 Lagstiftningen

Den sjörättsliga lagstiftningen i Finland grundar sig i huvudsak på internationella konventioner som Finland är part i. De viktigaste bestämmelserna i olika konventioner som gäller Finland

## RP 96/2016 rd

ingår i den gällande sjölagen (674/1994). Sjölagen har beretts i samarbete med de övriga nordiska länderna, varför bestämmelserna i de nordiska sjölagarna till stor del motsvarar varandra.

### 2.1.1 Lagstiftning om avlägsnande av vrak

#### 2.1.1.1 Civilrättsliga bestämmelser om skadeståndsansvar i vrakfall

I fall som involverar vrak grundar sig den gällande lagstiftningens bestämmelser i Finland om skadeståndsansvar på ansvar som baserar sig på vållande. Sådana bestämmelser ingår i 2 kap. 1 § i skadeståndslagen (412/1974) när det gäller redarens egen gärning eller försummelse och i 7 kap. i sjölagen när det gäller redarens ansvar. Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att höra till besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Sjölagen gäller ansvar både i sjöfart och i insjötrafik, medan Nairobi-konventionen endast gäller sjöfart.

I fall som involverar vrak kan bestämmelserna i 10 kap. i sjölagen om strikt ansvar hos fartygsägaren för oljeskador och därtill anknytande bärgningsåtgärder också bli tillämpliga med stöd av 16 § 2 mom. i det kapitlet. Fartygsägarens ansvar kan också grunda sig på 13 kap. 4 § i vattenlagen (587/2011). Enligt paragrafen ansvarar fartygets ägare, om inte något annat följer av sjölagen, för ersättning för förlust av förmån till följd av samfärdsel i ett vattendrag, om förlusten har orsakats av uppsåtligt eller oaktsamt förfarande.

Redaren eller fartygsägaren har i alla de situationer som regleras i sjölagen och som beskrivs ovan rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med 9 kap. i sjölagen. Genom 9 kap. i sjölagen har man satt i kraft nationellt IMO:s 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, sådan den lyder ändrad genom 1996 års protokoll, nedan 1996 års ansvarsbegränsningskonvention (FördrS 32/2004). Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning är enligt 9 kap. 2 § i sjölagen bl.a. olika åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak, samt åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last. Sådana fordringar är också åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

I 9 kap. 5 § i sjölagen fastställs maximibeloppen för ansvarsbegränsningen i de skador där rätt till ansvarsbegränsning föreligger. För fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen i regel 3,02 miljoner särskilda dragningsrätter (special drawing right, SDR), om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000 och för fartyg med större bruttodräktighet än 2 000 ökar ansvarsgränsen i takt med bruttodräktigheten. Särskilda dragningsrätter är en beräkningsenhet som fastställts av Internationella valutafonden. En SDR motsvarade 1,24 euro enligt kursen den 7 april 2016. För andra fordringar samt för fordringar för vilka ovan beskrivna maximibelopp i fråga om personskador inte räcker till är ansvarsgränsen 1,51 miljoner SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Också dessa ansvarsgränser stiger gradvis i takt med fartygets storlek. Ansvarsgränserna höjdes nyligen och de nuvarande ansvarsgränserna har varit gällande sedan den 8 juni 2015.

Den gällande lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om strikt ansvar hos fartygsägaren när det gäller vrak och inte heller om direkt talerätt mot försäkringsgivaren i fråga om kostnaderna för att märka ut, lokalisera och avlägsna ett vrak. I 7 kap. i sjölagen ingår dock också allmänna bestämmelser om försäkringsplikt som grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk av den 23 april 2009, nedan försäkringsdirektivet. Enligt 2 § i det kapitlet ska redaren för ett

finskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en sådan säkerhet som avses i försäkringsdirektivet. Den försäkringsskyldighet som följer av försäkringsdirektivet tillämpas dock inte på nationella system som grundar sig på Nairobi konventionen. Tills Finland ansluter sig till Nairobi konventionen gäller således försäkringsskyldigheten enligt 7 kap. i sjölagen också de skadeståndsanspråk som Nairobi konventionen täcker.

#### 2.1.1.2 Operativa bestämmelser om avlägsnande av vrak

Om ett fartyg på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon sjunker, stöter på grund, blir part i en sammanstötning, springer läck, får maskinfel eller annars råkar i en situation där risken för läckage av olja eller något annat skadligt ämne är uppenbar, kan enligt 25 § i lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) Finlands miljöcentral bestämma att det ska vidtas sådana räddningsåtgärder eller andra åtgärder beträffande fartyget eller dess last som den anser nödvändiga för att förebygga eller begränsa föroreningen av vattnet. Innan Finlands miljöcentral inleder åtgärder ska den förhandla om situationen med Trafiksäkerhetsverket. Dessutom ska den förhandla med fartygsägaren, det bärgningsföretag som är uppdragstagaren och försäkringsgivarna, om detta kan ske utan att orsaka onödigt dröjsmål. Lagen om bekämpning av oljeskador gäller endast sådana fall som är förenade med risk för förorening av vattendrag. Bestämmelsen i fråga grundar sig på 1969 års internationella konvention om ingripande på det öppna havet i händelse av oljeföroreningsolyckor (FördrS 62–63/1976) samt på 1973 års protokoll angående ingripande på det öppna havet i händelse av föroreningar genom andra ämnen än olja (FördrS 72/1986), nedan interventionskonventionen. Nairobi konventionen tillämpas inte på åtgärder enligt interventionskonventionen.

Förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979) gäller utmärkning av farleder på havet eller i andra vattendrag samt annan motsvarande dirigerande av sjötrafiken och främjande av dess säkerhet. Om ett fartyg, en fartygsdel eller gods som sjunkit i en farled eller inom något annat sjötrafikområde medför fara eller olägenhet för sjöfarten eller småbåtstrafiken ska med stöd av 9 § i förordningen om utmärkning av farlederna fartygets ägare eller den i vars besittning fartyget eller godset var, så fort som möjligt avlägsna det sjunkna föremålet. Den som saken gäller ska vid behov också sätta upp ett lämpligt tillfälligt märke på platsen för att varna sjöfarande samt utan dröjsmål anmäla det inträffade till närmaste lotsstation eller VTS-central, Trafiksäkerhetsverket eller någon annan sjöfartsmyndighet. Om fartygsägaren försummar dessa skyldigheter ska skadeståndslagen tillämpas på skyldigheten att ersätta skada som orsakas av detta. Sjöfartsmyndigheterna får på den försumliges bekostnad vidta de åtgärder som behövs för att avvärja faran eller undanröja hindret.

#### 2.1.2 Avfallslagstiftningen och miljöskyddslagen

##### *Avfallslagstiftningen*

Avfallslagstiftningen baserar sig huvudsakligen på Europeiska unionens lagstiftning. Den i sin tur baserar sig delvis på internationella konventioner, såsom Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och omhändertagande av riskavfall (FördrS 44–45/1992) och den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009, har ännu inte satts i kraft). Landskapet Åland har sin egen avfallslagstiftning.

Enligt 1 § i avfallslagen (646/2011) är syftet med lagen att förebygga den fara och skada för hälsan och miljön som avfall och avfallshantering orsakar och att minska avfallens mängd och skadlighet, främja ett hållbart utnyttjande av naturresurserna, säkerställa en fungerande avfallshantering och förhindra nedskräpning.

## RP 96/2016 rd

I 2 § anges det att lagen tillämpas på avfall, avfallshantering och nedskräpning samt på produkter och verksamheter som ger upphov till avfall. I bestämmelsen begränsas lagens tillämpningsområde när det gäller avfall från normal drift av fartyg och avfall som uppkommit vid en oljeskada. Avfallslagen innehåller inga begränsningar som gäller själva fartyget.

Enligt 5 § avses med avfall ett ämne eller föremål som innehavaren har kasserat eller avser eller är skyldig att kassera. Även fartyg blir så småningom avfall, men i praktiken har det ofta varit problem med att definiera när ett fartyg i drift ska börja räknas som avfall.

I 8 § anges prioritetsordningen vid avfallshantering, den så kallade avfallshierarkin eller avfallstrappan. Enligt den ska mängden avfall som uppkommer i första hand minskas. Det avfall som uppkommer ska i första hand förberedas för återanvändning och i andra hand materialåtervinnas. Är materialåtervinning inte möjlig, ska avfallsinnehavaren återvinna avfallet på något annat sätt, och om avfallet inte kan återvinnas ska det bortskaffas. Prioritetsordningen är ändå inte ovillkorlig, utan avsikten är att nå det resultat som enligt en helhetsbedömning är bäst med tanke på lagen.

Enligt 13 § i avfallslagen får avfall inte överges eller behandlas på ett okontrollerat sätt. Avfallet och avfallshanteringen får inte orsaka hälsan eller miljön fara eller skada, medföra nedskräpning, försvaga den allmänna säkerheten eller leda till någon annan därmed jämförbar kränkning av allmänna eller enskilda intressen.

I 72 § i avfallslagen föreskrivs det om nedskräpning och om rengöring av det nedskräpade området. Enligt bestämmelsen får i miljön inte avfall lämnas, maskiner, anordningar, fordon, fartyg eller andra föremål överges eller ämnen släppas ut så att följden kan bli osnygghet, förfölning av landskapet, minskad trivsel, risk för att människor eller djur skadas eller någon liknande risk eller olägenhet. Således kan det också tolkas som nedskräpning om ett fartyg lämnas i miljön, och den tolkningen har också tillämpats i praktiken. Ibland kan frågan om det handlar om olämplig avfallshantering eller om nedskräpning lämna rum för tolkning.

I 73 § finns en bestämmelse om nedskräparens skyldighet att städa upp och i 74 § om uppställningsskyldighet i andra hand. Bland andra en hamninnehavare, innehavaren av ett område och en kommun kan vara uppställningsskyldiga i andra hand.

Avfallslagen tillämpas överallt i Finland, inbegripet de inre och yttre territorialvatten, men i Finlands ekonomiska zon enbart på förbränning av annat avfall än avfall från normal drift av fartyg.

### *Miljöskyddslagen*

Syftet med miljöskyddslagen (527/2014) är särskilt att förebygga och hindra förorening och risk för förorening av miljön och att trygga en sund, trivsamt och naturekonomiskt hållbar och mångsidig miljö och stödja en hållbar utveckling. Landskapet Åland har sin egen miljöskyddslag.

Miljöskyddslagen tillämpas på industriell och annan verksamhet som orsakar eller kan orsaka förorening av miljön. Den tillämpas inte på verksamhet som avses i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) eller i havsskyddslagen (1415/1994). I den ekonomiska zonen tillämpas miljöskyddslagen.

Enligt 18 § 2 mom. i miljöskyddslagen får i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon fartyg eller havstekniska enheter inte sänkas eller överges i sänkningssyfte eller annat bortskaffningssyfte.



I 169 § sägs det att om det på grund av en olycka, en anmälan om olägenhet, bristande efterlevnad av tillståndet eller av någon annan orsak finns skäl att anta att verksamheten medför olägenhet för hälsan eller någon betydande annan i 5 § 1 mom. 2 punkten avsedd följd eller risk för sådan, ska tillsynsmyndigheten inspektera verksamheten eller utreda saken på något annat ändamålsenligt sätt. Den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten kan enligt 180 §, när det gäller verksamhet som medför risk för förorening av miljön, utifrån en inspektion som den har utfört meddela ett föreläggande i ett enskilt fall, om föreläggandet behövs för att förebygga eller hindra förorening. Föreläggandet ska vara skäligt med hänsyn till verksamhetens natur och hur betydande föroreningen av miljön är.

### 2.1.3 Tillämpningen av avfallslagen och miljöskyddslagen på fartyg

Nairobikonventionen gäller fartyg som till följd av en sjöolycka (fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart) har sjunkit eller strandat. Konventionen tillämpas således t.ex. inte på fartyg som har sjunkit, stött på grund eller drivit i land till följd av eftersatt underhåll.

Tillämpningen av avfallslagen beror i enlighet med beskrivningen ovan på om fartyget kan betraktas som avfall eller om det är fråga om nedskräpning, då det inte nödvändigtvis förutsätts att fartyget räknas som avfall. Nedskräpning förutsätter en konsekvens som anges i lagen, dvs. att fartyget kan medföra osnygghet, förfullning av landskapet, minskad trivsel, risk för att människor eller djur skadas eller någon liknande risk eller olägenhet. Inom rättspraxis har avfallslagens nedskräpningsbestämmelser tillämpats också på fartyg.

I miljöskyddslagen har olyckor beaktats bara när det gäller tillståndspliktig eller registreringspliktig verksamhet (123 §). För andra olyckor finns det ingen särskild bestämmelse, och i fråga om dem kan tillsynsmyndigheten meddela ett föreläggande om olyckan medför eller kan medföra olägenhet eller fara som avses i lagen. I enlighet med proportionalitetsprincipen ska den åtgärd som tillgrips stå i rimlig proportion till det mål som eftersträvas. Enligt miljöskyddslagen är förorening emellertid inte i sig förbjuden. För att förebygga eller hindra förorening kan den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten dock meddela ett föreläggande (180 §). Miljöskyddslagen tillämpas också på avfall och avfallshantering.

Med tanke på avfallslagen och miljöskyddslagen saknar det således betydelse om avfallet eller konsekvenserna för miljön är en följd av normal verksamhet eller av en exceptionell händelse.

Bestämmelserna i avfallslagen och miljöskyddslagen respektive Nairobikonventionen är således delvis överlappande när det gäller avlägsnande av vrak. Med stöd av vardera lagen är det, precis som enligt Nairobikonventionen, möjligt att meddela förelägganden i syfte att undanröja fara för miljön. Avfallslagen gäller enbart avfall och nedskräpning medan miljöskyddslagen omfattar alla situationer. Nairobikonventionen i sin tur är avgränsad till att gälla vrak från sjöolyckor, men den innehåller bestämmelser om det strikta ansvar som ett fartygs registrerade ägare har för kostnaderna för att avlägsna ett vrak och bestämmelser om ägarens skyldighet att ha en försäkring som täcker ansvaret. Vid eventuella konflikter mellan bestämmelserna ska man i enlighet med allmänna lagtolkningsläror tillämpa Nairobikonventionen och 11 a kap. i sjölagen i dess egenskap av speciallag.

### 2.1.4 Behörighet i ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anknytning till fartygs nationalitet

I 1 kap. 1 § i sjölagen finns bestämmelser om fartygs nationalitet. I paragrafen föreskrivs om de förutsättningar under vilka ett utländskt fartyg ska godkännas som finskt samt om de förutsättningar under vilka ett finskt fartyg kan överföras till en annan stats fartygsregister. Dessu-

tom föreskrivs i paragrafen om den behöriga myndigheten i ärenden som gäller godkännanden eller tillstånd i anslutning till fartygs nationalitet. Närmare bestämmelser om godkännande av ett fartyg som finskt samt om införande av fartyg i finsk ägo i ett fartygsregister i en stat som inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ingår i förordningen om tillämpning av 1 kap. 1 § sjölagen (1304/1999), nedan *förordningen om tillämpning av sjölagen*.

Enligt 1 kap. 1 § i sjölagen är kommunikationsministeriet den behöriga myndigheten i frågor som gäller godkännanden och tillstånd i anslutning till fartygs nationalitet. Utöver kommunikationsministeriet ansvarar Trafiksäkerhetsverket redan i nuläget delvis för det praktiska arbete som hänför sig till behandlingen av ansökningar och tillstånd. Ansökningarna ska tillställas kommunikationsministeriet som fattar beslut i saken. Kommunikationsministeriet begär dock utlåtande av Trafiksäkerhetsverket om ansökningarna. Det är också Trafiksäkerhetsverket som tillsammans med statens ämbetsverk på Åland ansvarar för fartygsregistret, i vilket finska fartyg som används i handelssjöfart antecknas.

## 2.2 Den internationella utvecklingen

I Internationella sjöfartsorganisationen IMO har man berett flera internationella konventioner om ansvarsfrågor. Bestämmelser om fartygsägarens ansvar ingår bl.a. i 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, nedan *1992 års ansvarighetskonvention* (FördrS 43/1996), i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, nedan *HNS-konventionen*, samt i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 3/2009), nedan *bunkerkonventionen*. Alla dessa konventioner har vissa gemensamma grundläggande drag. De innehåller alla bestämmelser om strikt ansvar för fartygsägaren, om obligatorisk försäkring samt om direkt talerätt mott försäkringsgivaren. Följande konventioner är redan i kraft för Finland: 1992 års ansvarighetskonvention som gäller oljeskador, 1992 års fondkonvention (FördrS 41/1996), 2003 års fondprotokoll (FördrS 21/2005) som kompletterar den sistnämnda konventionen samt bunkerkonventionen. Lagstiftningen om 1992 års ansvarighetskonvention samt ovan nämnda fondkonvention och fondprotokoll ingår i 10 kap. i sjölagen och lagstiftningen om bunkerkonventionen ingår i 10 a kap. i sjölagen. HNS-konventionen har ännu inte trätt i kraft internationellt.

Bland de nordiska länderna är Nairobi konventionen redan i kraft i Danmark. I Sverige och Norge bereds anslutning till konventionen. De nordiska sjölagarna motsvarar till innehållet varandra på ett tämligen heltäckande sätt. Vid beredningen av regeringspropositionen om Nairobi konventionen har man därför i mån av möjlighet strävat efter att beakta enhetligheten i den nordiska sjölagstiftningen.

## 2.3 Bedömning av nuläget

### 2.3.1 Nairobi konventionen

Vrak innebär en fara för sjösäkerheten och den marina miljön. Genom att sätta i kraft de operativa bestämmelserna i Nairobi konventionen blir den gällande lagstiftningen i Finland klarare. Genom konventionen kompletteras också bestämmelserna om sjösäkerhet i den finska lagstiftningen. Detta gäller i synnerhet vrak som finns i farleder, eftersom konventionen skapar enhetliga internationella regler för avlägsnande av sådana vrak inom den ekonomiska zonen samt vrak som utgör en fara för sjösäkerheten och som finns någon annanstans än i farleder eller sjötrafikområden, eftersom den gällande lagstiftningen inte gäller sådana vrak. Bestämmelser om fartygsägarens skyldigheter i anknytning till vrak som utgör en fara för sjösäkerheten ska också införas på den författningsnivå som grundlagen kräver.

Godkännandet av Nairobi konventionen skulle komplettera det gällande ansvarssystemet för fartygsägare, i synnerhet oljeansvarssystemet enligt 10 kap. i sjölagen och ansvarssystemet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja enligt 10 a kap. Enligt Nairobi konventionen har fartygets registrerade ägare strikt ansvar för de kostnader som uppstår av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av ett vrak. Fartygets ägare är också skyldig att teckna en försäkring eller en annan säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt konventionen, om fartygets bruttodräktighet är minst 300. Det viktigaste mervärdet med konventionen bygger också på att myndigheterna ges direkt talerätt mot försäkringsgivaren i fråga om kostnaderna för att märka ut, lokalisera och avlägsna ett vrak.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) föreskrivs om tillsyn över iakttagandet av de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerheten. I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ingår dessutom bestämmelser om förrättande av inspektioner på fartyg och om de bevis (certifikat) som ska inspekteras i samband dem. Bland de certifikat som ska inspekteras ingår bl.a. det försäkringscertifikat som krävs i systemet för ansvar för oljeskador samt försäkringscertifikatet enligt bunkerkonventionen. Tillsynen över försäkringscertifikat enligt Nairobi konventionen förutsätter att certifikatet i fråga fogas till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten som ett av de certifikat som ska inspekteras, varvid också den lagens bestämmelser om påföljder blir tillämpliga.

### 2.3.2 Behörighet i ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anslutning till fartygs nationalitet

Trafiksäkerhetsverket främjar genom sin verksamhet ansvarsfull trafik, sörjer för den allmänna säkerheten i trafiksystemet, för utvecklandet av säkerheten och för tillsynen över den samt främjar ett miljövänligt trafiksystem. Dessutom ansvarar ämbetsverket för myndighetsuppgifter som hänför sig till trafiksystemet. Verket har bl.a. i uppgift att utfärda föreskrifter som gäller det egna ansvarsområdet samt tillstånd, godkännanden och beslut. År 2010 behandlade man vid kommunikationsministeriet konsekvenserna av trafikförvaltningens ämbetsverksreform för ministeriets uppgifter. Målet var att klargöra arbetsfördelningen mellan ministeriet och ämbetsverken. Ministeriets verksamhet ska fokusera på kärnuppgiften som gäller lagstiftning och dessutom på strategi-, styrning och utveckling. I detta sammanhang beslutade man om överföring till Trafiksäkerhetsverket av ärenden som gäller tillstånd och godkännanden i anslutning till fartygs nationalitet. Man diskuterade och avtalade med Trafiksäkerhetsverket om de uppgifter som ska överföras. Den ändring som föreslås i detta lagförslag i behörigheten i fråga om ärenden som gäller godkännanden och tillstånd avseende fartygs nationalitet anknyter till 2010 års beslut om överföring av uppgifter och normgivning från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket. Den föreslagna ändringen förordas också av att Trafiksäkerhetsverket redan i nuläget ger utlåtande i ärenden som gäller tillstånd och godkännanden i anknytning till fartygs nationalitet. I enlighet med regeringsprogrammet underlättar man genom ändringen också den administrativa bördan för företag, medborgare och myndigheter och man genomför verksamhet inom ramen för principen om en lucka.

## 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

### 3.1 Propositionens målsättning

Genom propositionen ska 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak godkännas och sättas i kraft nationellt. Genom konventionen skapas enhetliga internationella regler och förfaranden för säkerställande av snabbt och effektivt avlägsnande av vrak och om ersättning av kostnader som orsakas av detta. Utöver inom Finlands ekonomiska zon ska konventionssystemet också tillämpas på Finlands territorialvatten- och insjövattenområden, eftersom största delen av de sjöolyckor som orsakar vrak inträffar i staters territorialvatten.

Genom att sätta i kraft konventionen stärks det ansvarssystem som gäller för fartygsägare och tryggas myndigheternas möjlighet att få ersättning för de kostnader som orsakas av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak som utgör en fara.

I syfte att minska den administrativa bördan föreslås det i denna proposition dessutom att ärenden som gäller tillstånd och godkännanden i samband med fartygs nationalitet ska överföras från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket. I samband med detta ska bestämmelserna införas på lagnivå på det sätt som grundlagen förutsätter.

### **3.2 De viktigaste förslagen**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak. Riksdagen föreslås också ge sitt godkännande till att det görs en anmälan som anges i artikel 3.2 i konventionen och enligt vilken Finland kommer att tillämpa konventionen även på vrak som befinner sig i dess territorium, inbegripet territorialhavet.

Dessutom föreslås att den nationella lagstiftningen ändras på det sätt som konventionen kräver. Detta innebär att sjölagen ändras så att ett nytt 11 a kap. fogas till lagen om ansvar för avlägsnande av vrak från sjöolyckor. Till kapitlet ska fogas bestämmelser om tillämpning av konventionssystemet utöver inom Finlands ekonomiska zon också på Finlands territorium, om de behöriga myndigheterna och om deras ansvarsområden samt andra bestämmelser som är nödvändiga för genomförandet av konventionen. Den nu aktuella Nairobi konventionen kompletterar sjölagens ansvarssystem för fartygsägare i fråga om vrak. Genom att ändra sjölagen bevaras dessutom den traditionella enhetligheten i den nordiska lagstiftningen.

Dessutom föreslås att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska ändras så att ett försäkringscertifikat enligt Nairobi konventionen fogas till de försäkringscertifikat som ska inspekteras varvid också de påföljder som ingår i lagen blir tillämpliga.

I propositionen föreslås också att ärenden som gäller tillstånd och godkännanden i samband med fartygs nationalitet överförs från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket. Samtidigt ska sådana bestämmelser i förordningen om tillämpning av sjölagen överföras till sjölagen om vilka det enligt grundlagen ska föreskrivas genom lag. Avsikten är att förordning om tillämpning av sjölagen ska upphävas samtidigt som ändringen av sjölagen och en ny ersättande förordning träder i kraft. I sak ändras den reglering som gäller fartygs nationalitet dock inte.

## **4 Propositionens konsekvenser**

### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

Utmärkning, lokalisering och avlägsnande av vrak orsakar kostnader för de behöriga myndigheter som ansvarar för dessa åtgärder. Genom att sätta i kraft Nairobi konventionen förbättras de behöriga myndigheternas möjlighet att av fartygsägaren få ersättning för de kostnader som uppstår. Så är fallet i synnerhet när det gäller fartyg som för utländsk flagg. På finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon är sjöolyckor som orsakar vrak relativt ovanliga, men kostnaderna för avlägsnande av vrak kan bli höga.

Nairobi konventionens ikraftträdande i Finland bedöms inte orsaka betydande kostnader för fartyg som för finsk flagg. Fartygen har redan vanligen en gällande ansvarsförsäkring, en s.k. P & I-försäkring (Protection & Indemnity), som redan i nuläget täcker kostnaderna för avlägsnande av vrak. Också försäkringsdirektivet förutsätter att fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 har en gällande ansvarsförsäkring. Nairobi konventionens ikraftträdande i april 2015

har inte höjt försäkringspremierna. Också på lång sikt bedöms konventionens ikraftträdande ha en obetydlig inverkan på försäkringspremierna.

Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska utfärda de obligatoriska försäkringscertifikaten till finska fartyg efter att Nairobi konventionen har trätt i kraft för Finland. Således ska finska fartyg som trafikerar till stater som är fördragsslutande parter i Nairobi konventionen inte längre behöva ansöka om ett försäkringscertifikat av den behöriga myndigheten i någon annan fördragsslutande stat. Kravet på innehav av obligatoriskt försäkringscertifikat orsakar rederierna smärre administrativa kostnader. Nairobi konventionen är dock i kraft redan bl.a. i Nederländerna, Storbritannien, Danmark och Tyskland. Sålunda ska fartyg som trafikerar till dessa länder också i nuläget ha ett giltigt försäkringscertifikat.

Vid ingången av 2016 omfattades sammanlagt 182 finska fartyg vid 92 rederier av den obligatoriska försäkringen.

## 4.2 Konsekvenser för myndigheterna

### 4.2.1 Nairobi konventionen

I konventionen uppställs en skyldighet för den behöriga myndigheten att varna sjöfarande och berörda stater om ett vrak, att bedöma den fara vraket utgör och lokalisera och utmärka vrak som utgör en fara. I brådskande fall eller om fartygsägaren inte avlägsnar ett vrak som utgör en fara, kan också den behöriga myndigheten avlägsna vraket. I Finland är det Trafikverket som enligt propositionen ska vara den behöriga myndigheten i detta avseende. Trafikverket har enligt den gällande lagstiftningen redan nu en skyldighet att som VTS-myndighet följa trafiken och informera bl.a. om saker som hänför sig till fartygstrafikens säkerhet. Såsom sjökartläggning myndighet ansvarar Trafikverket också för att vrak som utgör en fara utmärks på sjökort och att vrak som utgör en fara för sjöfarten utmärks med prickar och bojar. Trafikverket får också redan på grundval av den nu gällande lagstiftningen på fartygsägarens bekostnad avlägsna ett vrak från en farled eller sjötrafikområde, om fartygsägaren har försummat sin skyldighet att avlägsna vraket. Nu ska denna skyldighet också utsträckas till vrak som finns inom Finlands ekonomiska zon. Det bedöms att sådana fall där trafikverket självt ska ansvara för avlägsnande av vrak dock förekommer sällan. De ovan beskrivna uppgifterna bedöms inte ha betydande organisations- eller personalkonsekvenser, eftersom Trafikverket redan i nuläget i stor utsträckning ansvarar för motsvarande uppgifter.

Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket ansvara för utfärdande av försäkringscertifikat om att en obligatorisk försäkring är i kraft. Trafiksäkerhetsverket beviljar redan med stöd av den gällande lagstiftningen försäkringscertifikat enligt andra internationella ansvarighetskonventioner för sjöfarten, såsom försäkringscertifikat enligt bunkerkonventionen och 1992 års ansvarighetskonvention. Trafiksäkerhetsverket ska också granska att utländska fartyg som kommer till Finland har ett sådant certifikat. Ibrukttagandet av ett nytt försäkringscertifikat ökar i någon mån arbetet för Trafiksäkerhetsverket. Dessutom ska Trafikverket när det fattar beslut om den fara som ett vrak innebär begära en bedömning av Trafiksäkerhetsverket om den fara vraket utgör för sjösäkerheten. Denna uppgift uppskattas dock orsaka Trafiksäkerhetsverket endast en obetydlig mängd extra arbete, eftersom det bedöms förekomma vrakfall jämförelsevis sällan.

Dessutom föreslås att Trafikverket när det fattar beslut om den fara som ett vrak utgör ska begära en bedömning av Finlands miljöcentral om den fara vraket utgör med tanke på skyddet av den marina miljön. Verket ska också höra Finlands miljöcentral innan det fattar beslut om villkor för avlägsnande av ett vrak eller ingriper i ett avlägsnande som utförs av fartygsägaren. Dessa uppgifter bedöms endast i obetydlig grad öka arbetet för Finlands miljöcentral, eftersom

det bedöms förekomma vrakfall relativt sällan och Finlands miljöcentral redan med stöd av lagen om bekämpning av oljeskador ansvarar för sådana vrak som är förenade med en uppenbar risk för utsläpp av olja eller något annat skadligt ämne.

Enligt förslaget ska Trafikverket när det beslutar hur farligt ett vrak är eller hurdana villkor som ska ställas för avlägsnandet av ett farligt vrak också höra försvarsmakten. Dessa uppgifter beräknas orsaka försvarsmakten bara en ringa mängd extra arbete eftersom sådana fall bedöms förekomma jämförelsevis sällan.

#### 4.2.2 Överföring av ärenden som gäller godkännanden och tillstånd i anknytning till fartygs nationalitet till Trafiksäkerhetsverket

Myndighetskonsekvenserna av överföringen av de ärenden som gäller godkännanden och tillstånd avseende fartygs nationalitet från kommunikationsministeriet till Trafiksäkerhetsverket blir också rätt obetydliga. Trafiksäkerhetsverket som föreslås vara den behöriga myndigheten ger redan i nuläget utlåtande i ansöknings- och tillståndsärenden som gäller fartygs nationalitet. Dessutom har det under de senaste åren kommit in för behandling jämförelsevis få ansökningsärenden, i regel färre än 10 ärenden per år. Den föreslagna ändringen kan dock åtminstone under en övergångsperiod orsaka extra arbete för Trafiksäkerhetsverket. Detta leder dock inte till behov av ökade personresurser. Den föreslagna ändringen kommer dock också att göra förfarandet i anslutning till fartygs nationalitet lättare, eftersom de ansökningar som anknyter till fartygs nationalitet ofta behandlas samtidigt som ansökningar om införande av fartyg i fartygsregistret. Trafiksäkerhetsverket behandlar redan nu ansökningar som gäller fartygs registrering och till följd av reformen behöver handlingarna för dessa två förfaranden inte längre skickas till olika myndigheter.

### 4.3 Miljökonsekvenser

Den nya lagstiftningen förbättrar och klarlägger ansvars- och ersättningssystemet i fråga om avlägsnande av vrak som utgör en fara. Detta har positiva konsekvenser också för miljön.

## 5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Yttranden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finlands miljöcentral, Ålands landskapsregering, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands näringsliv rf, Finanssialan Keskusliitto - Finansbranschens Centralförbund ry, Hamnoperatörerna rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Alandia Marine och Oy Gard Ab.

Yttranden lämnades av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, miljöministeriet, gränsbevakningsväsendet vid inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Ålands landskapsregering, Rederierna i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry och Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf.

## RP 96/2016 rd

I yttrandena var man generellt sett för ett godkännande av Nairobi konventionen och ansåg således att lagförslaget behövs. En utvidgning av konventionens tillämpningsområde till Finlands territorialvatten- och insjöområden förordades också allmänt. I yttrandena efterlystes bl.a. en komplettering av propositionen i fråga om de konventionsbestämmelser som kräver riksdagens samtycke samt en sammanslagning av de sinsemellan mycket likartade straffbestämmelserna i anslutning till ansvarighetskonventionerna för sjöfarten. Man ansåg också att även avfallslagen och miljöskyddslagen behöver behandlas i propositionen eftersom vrak också kan betraktas som avfall och de kan orsaka betydande skada för miljön. Propositionen har omarbetats utifrån yttrandena.

Försvarsministeriet föreslog i sitt yttrande att försvarsmakten skrivs in som en aktör som Trafikverket ska begära en bedömning av i fråga om hur farligt ett vrak är och som Trafikverket ska höra när beslut fattas om hurdana villkor som ska ställas för avlägsnandet av ett farligt vrak. På så sätt skapar man enligt försvarsministeriet förutsättningar för försvarsmakten att bedöma hur farligt ett vrak är för den militära sjöfarten särskilt i militära farleder och hur avlägsnandet av ett vrak påverkar försvarsmaktens infrastruktur i sjöområdet i fråga. Propositionen har ändrats i enlighet med yttrandet.

Justitieministeriet föreslog i sitt yttrande dessutom att hotet om fängelse stryks i sjölagens straffbestämmelser om försummelse av försäkringsplikten. Det är meningen att behandla frågan närmare i samband med beredningen av en proposition om godkännande av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. Den propositionen är under beredning vid kommunikationsministeriet. Miljöministeriet fäste i sitt yttrande uppmärksamhet vid behovet av att bereda en lagstiftning om skrotfartyg som även gäller de fartyg som inte omfattas av Nairobi konventionen och även andra fartyg som löper risk att sjunka eller förvandlas till vrak. Avsikten är att behovet av att utveckla lagstiftningen om skrotfartyg ska bedömas i ett separat projekt.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Konventionens innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

**Artikel 1. Definitioner.** Artikeln innehåller de viktigaste definitioner som används i konventionen. Dessa är bl.a. konventionsområde, fartyg, sjöolycka, vrak, fara, registrerad ägare, fartygets redare (i konventionen ”brukare”) och fartygets registreringsstat.

I artikel 1.1 fastställs det konventionsområde där konventionen tillämpas. Med konventionsområde avses en fördragsslutande stats ekonomiska zon. Om en fördragsslutande stat inte har fastställt en ekonomisk zon, avses med konventionsområde det område utanför och angränsande till den statens territorialhav vilket har bestämts av den staten enligt folkrättens regler och inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts.

Enligt artikel 1.2 avses med fartyg i konventionen fartyg eller annan anordning som kan användas till sjöss oavsett typ. Definitionen är omfattande och täcker också bl.a. bärplansbåtar, svävfarkoster, flytande farkoster och flytande plattformar. Däremot är plattformar som finns på plats för undersökning, utvinning eller produktion av mineraltillgångar på havsbotten inte sådana fartyg som avses i konventionen.

Enligt artikel 1.3 avses med sjöolycka fartygskollision, strandning eller annan händelse vid sjöfart eller ombord på fartyget eller utanför detta, vilken medför materiell skada eller överhängande risk för sådan skada på ett fartyg eller dess last.

Enligt artikel 1.4 avses med vrak ett fartyg som efter en ovan avsedd sjöolycka sjunkit eller strandat. Också en del av ett sjunket eller strandat fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på ett sådant fartyg anses utgöra ett vrak. Också föremål som har försvunnit från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss är i konventionen avsedda vrak. Definitionen på vrak omfattar också 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. Definitionen av vrak är således relativt omfattande i konventionen.

Enligt artikel 1.5 avses med fara varje tillstånd eller förhållande som utgör fara eller hinder för sjöfart eller som rimligen kan väntas medföra betydande skadliga följder för den marina miljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater. Berörda intressen som beaktas vid bedömningen av faran är en kuststats intressen vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom turistattraktioner, kustbefolkningens hälsa och välbefinnande i området.

Enligt artikel 1.7 avses med avlägsnande varje förebyggande, minskning eller undanröjande av fara som ett vrak utgör. Sålunda hänger avlägsnande samman med begreppet fara enligt artikel 1.5 som beskrivs ovan. Endast åtgärder som förebygger, minskar eller undanröjer faran för sjösäkerheten eller den marina miljön faller under begreppet. Å andra sidan avses med avlägsnande utom vrakets fysiska avlägsnande också förebyggande och minskning av faran.

I artikel 1.8 definieras registrerad ägare, vilket är den som konventionens viktigaste förpliktelser, såsom ansvaret för avlägsnande av vrak, riktar sig mot. Med registrerad ägare avses den person eller de personer som registrerats som ägare till fartyget eller, om registrering inte skett, den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för sjöolyckan. Om ett fartyg



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

Enligt artikel 1.10 avses med berörd stat (Affected State) den stat inom vars konventionsområde vraket finns. Med fartygets registreringsstat avses i enlighet med artikel 1.11 för registrerade fartyg den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg den stat vars flagg fartyget är berättigat att föra.

**Artikel 2. Målsättning och allmänna principer.** Artikel 2.1 innehåller den allmänna principen enligt vilken en fördragsslutande stat får vidta åtgärder enligt konventionen för att avlägsna ett vrak som utgör en fara i konventionsområdet. Enligt artikel 2.2 ska dessa åtgärder stå i proportion till faran. Sådana åtgärder ska inte gå utanför vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna ett vrak som utgör en fara och ska upphöra så snart som vraket har blivit avlägsnat. Åtgärderna ska inte i onödan inkräkta på rättigheter och intressen hos andra stater, fysiska eller juridiska personer. Enligt artikel 2.4 ska tillämpningen av denna konvention inom konventionsområdet inte berättiga en fördragsslutande stat att kräva eller utöva suveränitet eller suveräna rättigheter över någon del av öppna havet. Denna punkt gäller endast det i konventionen fastställda konventionsområdet. Om en fördragsslutande stat också tillämpar konventionen på vrak som finns på sitt eget territorium, tillämpas artikel 2.4 inte.

**Artikel 3. Tillämpningsområde.** Enligt artikeln tillämpas konventionen på vrak som finns på konventionsområdet, dvs. inom konventionsstaternas ekonomiska zon. I artikel 3.2 ges de fördragsslutande staterna dock en möjlighet att utvidga tillämpningen av konventionen till vrak som finns på deras territorium, inbegripet territorialhavet (en s.k. opt in-klausul). Möjligheten till utvidgning är betydelsefull av den orsaken att största delen av alla vrak finns på staters territorialvatten. Bestämmelsen bidrar till att det på den internationella nivån tillämpas likadana bestämmelser om avlägsnande av vrak på olika staters territorialvatten. Om en fördragsslutande stat vill utvidga tillämpningen av konventionen till sitt eget territorium, ska IMO:s generalsekreterare underrättas om saken antingen i samband med ratificeringen av konventionen eller när som helst därefter. Traditionellt har man i den finska sjölagen, i likhet med de övriga nordiska länderna, i princip inte gjort någon skillnad mellan sjöfart och insjötrafik, utan sjölagen tillämpas också på insjöområdet. Således föreslås det i denna proposition att Finland ska besluta att Nairobi konventionen också ska tillämpas på finska territorialvatten- och insjöområden och i enlighet med detta att Finland i samband med deponeringen av anslutningsinstrumentet för konventionen ska göra en anmälan enligt vilken konventionen också tillämpas på finskt territorium. Bl.a. Danmark och Storbritannien har gjort en motsvarande anmälan när de ratificerade konventionen. Också Sverige avser göra en sådan anmälan.

Om en fördragsslutande stat har gjort den ovan beskrivna anmälan, begränsas dock inte statens rättigheter och skyldigheter att genomföra andra åtgärder avseende vrak som finns på sitt territorium än deras lokalisering, utmärkning eller avlägsnande enligt konventionen. På dessa andra åtgärder än dem som avses i artikel 7, 8 och 9 tillämpas dock inte bestämmelserna i artikel 10, 11 och 12 om strikt ansvar för fartygsägaren och om försäkringsplikt. Således har fartygsägaren inte strikt ansvar enligt konventionen i fråga om kostnaderna för dessa andra åtgärder.

Om en fördragsslutande stat har gjort en ovan beskriven anmälan, ska enligt artikel 3.3 statens konventionsområde också omfatta dess territorium, inbegripet dess territorialhav. En anmälan får verkan när konventionen träder i kraft, om anmälan gjorts innan konventionen träder i kraft för den aktuella staten. Om en anmälan har gjorts efter denna tidpunkt, träder den i kraft sex månader efter det att generalsekreteraren har mottagit den. Finland avser göra en anmälan i samband med deponeringen av anslutningsinstrumentet, varvid konventionen också ska till-

lämpas på Finlands territorium från och med den tidpunkt konventionen träder i kraft för Finland internationellt.

I enlighet med artikel 5 är det möjligt att återkalla anmälan när som helst genom att underrätta generalsekreteraren om det. Återkallelsen får verkan på motsvarande sätt sex månader efter det att återkallelsen har mottagits av generalsekreteraren om inte en senare dag anges i den.

**Artikel 4. Undantag.** Artikeln innehåller bestämmelser om begränsning av konventionens tillämpningsområde. Enligt artikel 4.1 tillämpas inte konventionen för det första på åtgärder enligt interventionskonventionen. Enligt artikel 4.2 tillämpas konventionen inte heller på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och som vid tillfället endast används för statlig icke affärsmässig verksamhet, om inte staten i fråga beslutar något annat. I denna proposition föreslås inte att Finland ska fatta beslut om tillämpning av konventionen på krigsfartyg eller andra fartyg som avses i artikel 4.2. När det gäller statens fartyg ska konventionen i Finland således endast tillämpas på fartyg som används i kommersiellt syfte.

I artikel 4.4 bestäms om de bestämmelser i konventionen som inte tillämpas på en fördragsslutande stats territorium, trots att staten har deklarerat att konventionen tillämpas på vrak som finns på dess territorium. I enlighet med vad som beskrivs ovan tillämpas på en fördragsslutande stats territorium för det första inte bestämmelsen i artikel 2.4 om att tillämpning av konventionen inte berättigar en fördragsslutande stat att kräva eller utöva suveränitet över någon del av öppna havet. På en fördragsslutande stats territorium tillämpas inte heller skyldigheten hos fördragsslutande stater i artikel 9.1 att underrätta fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren om ett vrak som utgör en fara och inte heller skyldigheten att rådgöra med fartygets registreringsstat och andra stater som påverkas av vraket om åtgärder som ska vidtas beträffande vraket. Inom en fördragsslutande stats territorium tillämpas inte heller bestämmelsen i artikel 9.5, där den berörda statens rätt att uppställa villkor för avlägsnandet av vraket begränsas, bestämmelserna i artikel 9.7 eller 9.8 om den berörda statens rätt att avlägsna vraket, bestämmelserna i artikel 9.9 om de fördragsslutande staternas skyldighet att vidta åtgärder för att säkerställa att dess registrerade ägare iakttar bestämmelserna om avlägsnande av vrak, och inte heller bestämmelsen i artikel 9.10 om tillstånd för den berörda staten att vidta åtgärder. På vrak som finns inom en fördragsslutande stats territorium tillämpas inte heller konventionens tvistlösningsförfarande.

**Artikel 5. Rapportering om vrak.** En fördragsslutande stat ska kräva att befälhavaren och redaren av ett fartyg som för statens flagg utan dröjsmål ska rapportera till den berörda staten när fartyget har blivit inblandat i en sjöolycka som lett till att fartyget blivit ett vrak. Om antingen befälhavaren eller redaren redan har uppfyllt rapporteringsplikten, behöver den andra inte längre rapportera. Avsikten är att en bestämmelse om saken ska införas i 11 a kap. i sjölagen.

I artikel 5.2 bestäms om innehållet i rapporten. Det väsentliga är att all den information som staten behöver för att kunna konstatera om vraket utgör en fara ges i rapporten. Sådana uppgifter är bl.a. vrakets exakta läge, vrakets typ, storlek och beskaffenhet, vrakets tillstånd samt lastens art och mängd.

**Artikel 6. Bestämning av faran.** I artikeln bestäms om de faktorer som den berörda staten där vraket finns ska beakta när den prövar om vraket innebär en fara. Sådana faktorer är bl.a. vrakets typ, storlek och beskaffenhet, vattendjupet på området, särskilt känsliga havsområden, närhet till sjövägar samt trafikflöde och trafiktäthet. Frågan huruvida ett vrak utgör en fara är väsentlig, eftersom flera av åtgärderna enligt konventionen endast krävs om det är fråga om ett vrak som utgör en fara.

**Artikel 7. Lokalisering av vrak.** Vid upptäckten av ett vrak ska den berörda staten använda alla genomförbara medel till att varna sjöfarande och andra berörda stater om vrakets art och läge såsom en brådskande angelägenhet. I det fallet att det finns skäl att tro att ett vrak innebär en fara ska staten säkerställa att alla genomförbara åtgärder vidtas för att fastställa vrakets exakta läge.

**Artikel 8. Utmärkning av vrak.** Om den berörda staten anser att vraket utgör en fara i enlighet med artikel 6 i konventionen, ska den också säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att utmärka vraket. När vraket utmärks ska alla genomförbara åtgärder vidtas för att säkerställa att märkningen stämmer med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket har anträffats. Till denna del tillämpas i Finland det utmärkningssystem som antagits av Internationella föreningen för navigeringsanordningar och fyror (IALA), varvid ett vrak som utgör en fara utmärks med prickar och bojar enligt utmärkningssystemet. Vrak som utgör en fara för sjöfarten utmärks också på sjökorten i enlighet med Internationella hydrografiska organisationens (IHO) standard S-4.

Enligt artikel 8.3 ska den berörda staten tillkännage detaljer beträffande vrakets utmärkning genom att använda alla lämpliga medel, inbegripet lämpliga sjöfartspublikationer. I Finland är Trafikverkets underrättelser för sjöfarande en sådan publikation.

**Artikel 9. Åtgärder för att underlätta avlägsnande av vrak.** Om den berörda staten fastställer att ett vrak utgör en fara, ska enligt artikel 9.1 staten omedelbart underrätta fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren och rådgöra med fartygets registreringsstat och andra stater som påverkas av vraket om åtgärder som ska vidtas beträffande vraket. Om vraket inte anses utgöra en fara i enlighet med artikel 6, föreligger inte denna skyldighet. Enligt konventionen gäller förpliktelsen inte heller vrak som finns inom en fördragsslutande stats territorium, trots att staten hade gjort en anmälan enligt artikel 3 om tillämpning av konventionen inom dess territorium. För att säkerställa enhetligheten i den finska lagstiftningen är avsikten att den behöriga myndigheten, dvs. Trafikverket, dock ska rapportera om ett vrak som utgör en fara till fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren, trots att vraket skulle finnas på Finlands territorium.

I artikel 9.2 åläggs den registrerade ägaren skyldigheten att avlägsna ett vrak som fastställts utgöra en fara. Ägaren kan avlägsna vraket själv eller i enlighet med artikel 9.4 avtala med ett valfritt bärgningsföretag eller någon annan att på ägarens vägnar avlägsna ett 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 sker med hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön. När avlägsnande har påbörjats, får den berörda staten ingripa i det endast i den utsträckning det är nödvändigt för att säkerställa att avlägsnandet sker med hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön.

Enligt artikel 9.6 ska den berörda staten bestämma en rimlig frist inom vilken den registrerade ägaren måste avlägsna vraket, varvid hänsyn ska tas till den fastställda farans art enligt artikel 6. Staten ska skriftligen upplysa den registrerade ägaren om den bestämda fristen och uttryckligen ange att, om inte den registrerade ägaren avlägsnar vraket inom fristen, staten kan avlägsna vraket på den registrerade ägarens bekostnad. Den berörda staten ska också skriftligen upplysa den registrerade ägaren att staten avser att ingripa omedelbart för den händelse faran blir särskilt allvarlig.

Om den registrerade ägaren inte avlägsnar vraket inom den frist som bestämts, eller om den registrerade ägaren inte kan nås, får den berörda staten avlägsna vraket med stöd av artikel 9.7. I konventionen åläggs således ingen skyldighet att avlägsna vraket för den berörda staten.

Om den berörda staten avlägsnar ett vrak, ska det avlägsnas med de mest praktiska och effektiva medel som finns tillgängliga och med beaktande av sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön. Också i brådskande fall där omedelbara åtgärder behövs får den berörda staten, efter att först ha underrättat fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren, avlägsna vraket. Även då ska man tillämpa de mest praktiska och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till sjösäkerheten och skyddet för den marina miljön.

I artikel 9.9. åläggs de fördragsslutande staterna skyldigheten att vidta lämpliga åtgärder enligt sin nationella lag för att säkerställa att registrerade ägare rättar sig efter artikel 9.2 avseende skyldighet att avlägsna vrak och artikel 9.3 avseende skyldighet att förete certifikat över försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt bestämmelserna i artikel 12.

Enligt artikel 9.10 samtycker de fördragsslutande parterna till att den berörda staten vid behov handlar i enlighet med artiklarna 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 och 9.8.

**Artikel 10. Ägarens ansvar.** I artikel 10.1 bestäms om strikt ansvar hos den registrerade ägaren för kostnaderna för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak i enlighet med konventionen. Ägaren ansvarar dock inte om denne bevisar att den sjöolycka som föranlett vraket orsakats av krigshandling, fiendtligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av ovanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras eller helt och hållet orsakades av tredje mans handling eller underlåtenhet med avsikt att vålla skada. Ägaren ansvarar inte heller om denne kan bevisa att den sjöolycka som föranlett vraket 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 fyror eller andra hjälpmedel för navigering. Den registrerade ägarens ansvarsfrihetsgrunder är i stor utsträckning enhetliga med de ansvarsfrihetsgrunder som ingår i ansvarighetskonventionen och bunkerkonventionen.

Enligt artikel 10.2 påverkar bestämmelserna i konventionen inte den registrerade ägarens rätt att begränsa sitt ansvar med stöd av tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser. När det gäller fartygsägarens rätt till ansvarsbegränsning är 1996 års ansvarsbegränsningskonvention gällande i Finland och bestämmelser som motsvarar konventionens bestämmelser har införts i 9 kap. i sjölagen.

Enligt artikel 10.3 får anspråk på ersättning för kostnader för lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak framställas mot den registrerade ägaren endast i enlighet med bestämmelserna i konventionen i fråga. Detta inskränker dock inte rättigheter och skyldigheter hos en fördragsslutande stat som har gjort en anmälan enligt artikel 3.2 beträffande vrak belägna inom dess territorium, utom när det gäller lokalisering, märkning och avlägsnande i enlighet med denna konvention. Enligt artikel 10.4 inskränker inte bestämmelserna i konventionen heller rätten till återkrav mot tredje man.

**Artikel 11. Undantag från ansvaret.** Artikeln innehåller en bestämmelse om undantag från den registrerade ägarens ansvar. Enligt artikel 11.1 ska den registrerade ägaren inte vara ansvarig för de kostnader som anges i artikel 10.1, om och i den utsträckning sådant ansvar skulle stå i strid med ansvarighetskonventionen, HNS-konventionen eller bunkerkonventionen eller med 1960 års konvention om skadeståndsansvar på atomenergins område, 1963 års Wienkonvention om ansvarighet för atomskada eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för atomskada. Tillämpning av undantaget förutsätter att ovan nämnda konvention tillämpas och är i kraft. Bestämmelsen ska tillämpas t.ex. i fall där vraken som last haft i ansvarighetskonventionen avsedd olja, varvid fartygsägarens ansvar bestäms i enlighet med den konventionen. Till den del som ansvarighetskonventionen inte tillämpas på sådana fall ska kostnaderna ersättas i enlighet med Nairobi-konventionen.

Enligt artikel 11.2 ska, i den utsträckning åtgärderna enligt Nairobi konvention anses utgöra bärgning enligt tillämplig nationell lag eller en internationell konvention, lagen eller en sådan konvention tillämpas på frågor om ersättning till bärgare i stället för reglerna i Nairobi konventionen.

**Artikel 12. Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet.** I artikeln ingår bestämmelser om obligatorisk försäkring och försäkringscertifikat som krävs av den registrerade ägaren. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en bruttodräktighet av minst 300 enheter är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att täcka den registrerade ägarens ansvar enligt konventionen. En annan penningsäkerhet kan t.ex. vara en garanti av en bank eller ett annat motsvarande institut. Säkerheten ska täcka ansvaret enligt konventionen till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler. Under alla omständigheter ska försäkringen högst täcka det maximibelopp som beräknats i enlighet med artikel 6 (1) (b) i konventionen om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. I Finland gäller 1996 års ansvarsbegränsningskonvention och de maximibelopp som ingår i den. Bestämmelser om dessa maximibelopp finns i 9 kap. 5 § i sjölagen. I fråga om andra än personskador är maximibeloppet för ansvaret 1,51 miljoner SDR (ca 1,9 miljoner euro, kursen 7.4.2016) för fartyg med en bruttodräktighet på högst 2 000, och för fartyg som är större än det växer maximiansvaret gradvis i takt med att fartygets storlek växer. När det gäller kostnaderna för att avlägsna ett vrak är det möjligt att nationellt föreskriva om maximibelopp för ansvaret som är högre än beloppen enligt 1996 års ansvarsbegränsningskonvention eller om obegränsat ansvar, om en part i konventionen gör ett förbehåll i ansvarsbegränsningskonventionen i enlighet med artikel 18 i den. Maximibeloppen för ansvaret enligt ansvarsbegränsningskonventionen höjdes emellertid nyligen (2015), och en höjning av ansvarsgränserna skulle också innebära höjda försäkringsavgifter för rederierna. På finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon har det på 2000-talet inte inträffat sådana sjöolyckor som orsakat vrak där kostnaderna enligt Nairobi konventionen skulle ha överstigit de maximibelopp för ansvaret som anges i 9 kap. 5 § i sjölagen. Därför föreslås det i denna proposition ingen höjning av maximibeloppen för ansvaret. Inte heller Sverige kommer att föreslå någon höjning av ansvarsgränserna.

I enlighet med artikel 12.2 ska det för varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 finnas ett av den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat utfärdat certifikat som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns i enlighet med konventionen. För fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av behörig myndighet i registreringsstaten. För ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i vilken konventionsstat som helst. Det obligatoriska försäkringscertifikatet ska vara utformat enligt modellen i bilagan till konventionen. En konventionsstat får också bemyndiga en institution eller en organisation som staten erkänner att utfärda certifikat. Försäkringscertifikatet ska förvaras ombord på fartyget, och en kopia av certifikatet ska deponeras hos den myndighet som registrerat fartyget. I Finland beviljas försäkringscertifikat enligt ansvarighetskonventionen och bunkerkonventionen med stöd av 10 och 10 a kap. i sjölagen av Trafiksäkerhetsverket. Därför föreslås det i denna proposition att det till sjölagen ska fogas en bestämmelse med stöd av vilken Trafiksäkerhetsverket också ska bevilja försäkringscertifikat enligt Nairobi konventionen.

Enligt artikel 12.6 kan en försäkring eller en annan säkerhet tidigast upphöra att gälla tre månader efter den dag då meddelande om uppsägning lämnats till de myndigheter som avses i artikel 12.5, utom när certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats för fartyget före denna frist.

Enligt artikel 12.7 ska registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikatet och för dess giltighet med beaktande av riktlinjer antagna av IMO om det ekonomiska ansvaret för

de registrerade ägarna. År 2014 godkände IMO:s rättsliga kommitté vid sitt 101:a möte anvisningar om saken (Guidelines for accepting insurance companies, financial security providers and the International Group of Protection and Indemnity Associations (P & I Clubs)).

Artikel 12.8 innehåller bestämmelser om användning av de uppgifter om den ekonomiska ställningen hos försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet som fåtts för tillämpningen av konventionen.

Enligt artikel 12.9 ska de fördragsslutande staterna godta certifikat som utfärdats av en annan fördragsslutande stat och betrakta dem som lika giltiga som certifikat som de själva utfärdat.

Artikel 12.10 innehåller en bestämmelse om direkt talerätt mot försäkringsgivaren. I enlighet med den får talan om ersättning för kostnader som uppkommit enligt konventionen föras direkt mot försäkringsgivaren eller någon annan som har ställt ekonomisk säkerhet för den registrerade ägarens ansvar. I sådana fall har svaranden rätt att åberopa sådana faktorer som också den registrerade ägaren hade kunnat åberopa. Dessutom har svaranden rätt att begränsa sitt ansvar till ett belopp som motsvarar den försäkring eller ekonomiska säkerhet som vidmakthålls i enlighet med artikel 12.1. Svaranden kan också åberopa att ägaren har orsakat skadan uppsåtligt. En motsvarande bestämmelse om direkt talerätt finns också i oljeansvarssystemet enligt 10 kap. i sjölagen och i systemet enligt 10 a kap. gällande ansvar för bunkerskador.

Enligt artikel 12.11 får en fördragsslutande stat aldrig tillåta att sjöfart bedrivs av ett fartyg som för dess flagg och för vilket denna artikel gäller, om inte försäkringscertifikat utfärdats.

Enligt artikel 12.12 ska varje fördragsslutande stat genom sin nationella lag säkerställa att försäkring eller säkerhet i den utsträckning som fordras enligt artikel 12.1 är i kraft beträffande varje fartyg med en bruttodräktighet på 300 enheter eller mera, var än fartyget är registrerat, då det anlöper eller lämnar en hamn inom statens territorium, eller anländer eller lämnar en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten. Det föreslås att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten i detta avseende ska ändras så att försäkringscertifikatet enligt Nairobikonventionen fogas till de försäkringscertifikat som ska inspekteras varvid också de påföljder som ingår i lagen blir tillämpliga. Enligt artikel 12.14 tillämpas bestämmelserna i artikeln inte på statsägda fartyg. Även statens fartyg ska dock ha ett certifikat utfärdat av den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat och enligt vilket fartyget ägs av staten i fråga och fartygets ansvar har täckts upp till de belopp som anges i artikel 12.1.

**Artikel 13. Tidsfrister.** I artikeln bestäms om preskriptionstider för ersättningsanspråk som grundar sig på konventionen. Enligt artikeln upphör rätten till ersättning, om talan inte väcks inom tre år från dagen då faran har fastställts med tillämpning av konventionen och dock senast när sex år har gått från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket. Fastställandet av faran innebär den tidpunkt då den behöriga myndigheten i enlighet med konventionen har fastställt att vraket innebär en fara. Sexårsperioden räknas från dagen för den första händelsen, om sjöolyckan utgörs av en serie händelser. Avsikten är att till 19 kap. i sjölagen foga en bestämmelse som motsvarar artikeln.

**Artikel 14. Ändring av konventionen.** Artikeln innehåller sedvanliga bestämmelser om ändring av konventionen. På begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna ska en konferens sammankallas av IMO för att se över eller ändra konventionen.

**Artikel 15. Tvistlösning.** Enligt artikel 15.1 ska, när en tvist uppkommer mellan fördragsslutande stater om tolkning eller tillämpning av konventionen, de försöka lösa tvisten i första hand genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljeförfarande, hänskjutande till regionala myndigheter eller arrangemang eller andra fredliga medel.

I artikel 15.2 bestäms om obligatorisk tvistlösning i situationer där ovan nämnda medel inte leder till en lösning. Enligt punkten ska, 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, bestämmelserna angående avgörande av tvister i del XV i havsrättskonventionen av 1982 tillämpas med vederbörliga ändringar, vare sig staterna är parter i havsrättskonventionen eller inte.

Enligt artikel 15.3 ska på lösning av tvister som gäller tolkningen eller tillämpningen av Nairobi-konventionen tillämpas ett förfarande som en fördragsslutande stat i konventionen och i havsrättskonventionen har valt i enlighet med artikel 287 i havsrättskonventionen. En fördragsslutande stat får dock i samband med ratificeringen av Nairobi-konventionen eller när som helst därefter välja ett annat förfarande enligt artikel 287 för lösning av tvister som uppstår av konventionen. De medel för tvistlösning som ingår i artikel 287 i havsrättskonventionen är Internationella havsrättsdomstolen, Internationella domstolen, skiljenämnd eller särskild skiljenämnd. När Finland ratificerade havsrättskonventionen valdes som medel för lösning av tvister som uppkommer vid tolkningen och tillämpningen av konventionen Internationella havsrättsdomstolen och Internationella domstolen. I denna proposition föreslås inte att Finland nu skulle välja annorlunda i fråga om Nairobi-konventionen. Således utgör Internationella havsrättsdomstolen och Internationella domstolen tvistlösningsmedlen i fråga om Finland också när det gäller Nairobi-konventionen.

I artikel 15.4 bestäms om obligatorisk tvistlösning i fråga om de fördragsslutande stater som inte är parter i havsrättskonventionen. De kan i samband med ratificeringen av Nairobi-konventionen eller när som helst därefter genom en skriftlig förklaring välja ett eller flera av de medel som anges i artikel 287 i havsrättskonventionen för lösning av tvister som uppstår av Nairobi-konventionen.

**Artikel 16.** *Förhållandet till andra konventioner och internationella överenskommelser.* I artikeln bestäms om konventionens förhållande till FN:s havsrättskonvention och till den internationella havsrätten. Enligt den ska konventionen inte 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.* Artikeln innehåller sedvanliga bestämmelser om undertecknande av konventionen, om dess ratificering, godtagande och godkännande samt om anslutning till den.

**Artikel 18.** *Ikraftträdande.* Enligt artikel 18.1 ska konventionen träda i kraft tolv månader efter den dag då tio stater antingen har undertecknat konventionen utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande eller deponerat handlingar om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning hos IMO:s generalsekreterare. Detta villkor uppfylldes när Danmark ratificerade konventionen den 14 april 2014 och konventionen trädde således i kraft internationellt den 14 april 2015. För en stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till konventionen efter det att villkoren enligt artikel 18.1 för ikraftträdandet har uppfyllts, träder denna konvention i kraft tre månader efter det att staten har deponerat det relevanta dokumentet. Således träder konventionen i kraft för Finland tre månader efter det att Finland har deponerat sitt anslutningsinstrument hos generalsekreteraren.

**Artikel 19–21.** Artiklarna 19–21 innehåller sedvanliga bestämmelser om uppsägning av konventionen, depositarie, depositariens uppgifter samt om giltiga språk.

## Bilaga

Till Nairobikonventionen finns en bilaga som innehåller en modell till certifikat över försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som utfärdas med stöd av artikel 12 i konventionen.

## 2 Lagförslag

### 2.1 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om avlägsnande av vrak

I 95 § i Finlands grundlag förutsätts att bestämmelser i en internationell förpliktelse som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft nationellt genom en särskild ikraftsättandelag. Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en internationell förpliktelse ska sättas i kraft genom en blankettlag eller en blandad lag också när det på grund av förpliktelsen är nödvändigt att granska det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen. Propositionen innehåller ett förslag till blankettlag.

**1 §.** Paragrafen innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

**2 §.** Om ikraftträdandet av lagen och om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i konventionen än de som hör till området för lagstiftningen ska enligt förslaget bestämmas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som konventionen träder i kraft internationellt för Finland.

### 2.2 Lagen om ändring av sjölagen

#### 1 kap. Allmänna stadganden om fartyg

**1 §.** *Ett fartygs nationalitet.* I gällande 1 kap. 1 § i sjölagen föreskrivs om fartygs nationalitet, godkännande av fartyg som finskt samt om införande av fartyg i finskt ägo i fartygsregistret i en annan stat.

Enligt gällande 1 § 1 mom. är ett fartyg finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondedelar ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer. Det föreslås inga innehållsmässiga ändringar i momentet.

Med stöd av gällande 1 § 2 mom. ska kommunikationsministeriet under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna ett annat än i 1 mom. avsett fartyg som finskt, om en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sex tiondedelar av fartyget. Det föreslås att momentet ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för kommunikationsministeriet ska besluta om godkännande av ett fartyg som finskt. Motiveringen till ändringen har framförts i avsnitt 2.3 i denna proposition. Dessutom ska de nuvarande villkoren för godkännande av ett fartyg som finskt, vilka ingår i förordningen om tillämpning av sjölagen, på det sätt som krävs i grundlagen, införas i det aktuella momentet i sjölagen. Dessa villkor är fartygets drift leds och kontrolleras från Finland och att en sådan fartygsägare som inte ansvarar för fartyget i fråga om dessa uppgifter utser ett ombud som har stadigvarande hemkommun och bostad i Finland. Vidare förutsätts att fartyget har avförts ur den andra statens fartygsregister för den tid som det är registrerat i fartygsregist-



ret i Finland. När dessa förutsättningar är uppfyllda ska Trafiksäkerhetsverket inte ha prövningsrätt i saken, utan fartyget ska på begäran godkännas som finskt. Godkännandet ska också på samma sätt som i den gällande lagen återkallas på begäran av fartygsägaren.

Med stöd av gällande 1 kap. 1 § 3 mom. i sjölagen får kommunikationsministeriet under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna också ett annat än i 1 och 2 mom. avsett fartyg som finskt, om fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande. Bestämmelsen gäller endast registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Det föreslås att momentet ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket också i dessa fall i stället för kommunikationsministeriet ska besluta om godkännande. Dessutom ska nu de närmare förutsättningar för godkännande av ett fartyg som finskt, om vilka det föreskrivs i förordningen om tillämpning av sjölagen, införas i 3 mom. på det sätt som grundlagen förutsätter. Således ska momentet preciseras så att det i fråga om fartygets ägande samt förvaltnings-, kreditgivnings- och befraktningsförhållanden tillförlitligt ska kunna konstateras att fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande. Dessutom ska godkännande av ett fartyg som finskt förutsätta att fartyget har avförts ur den andra statens fartygsregister för den tid som det är registrerat i det finska fartygsregistret och att fartyget uppfyller de krav som i bestämmelserna om fartygssäkerheten ställs på nya fartyg. Godkännande av ett fartyg förutsätter också att fartygets registrering bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

I 4 mom. ska på motsvarande sätt som i 2 § 2 mom. i den gällande förordningen om tillämpning av sjölagen föreskrivas att om ett i 3 mom. avsett fartyg inte har någon finsk ägare, förutsätts utöver det ovan föreskrivna att finska medborgare är representerade i förvaltningsorganen för den utländska sammanslutning som äger fartyget eller att de på något annat sätt kan delta i beslutsfattandet i ägarsammanslutningen.

Enligt 5 mom. ska i det tillstånd som avses i 3 mom. ingå de villkor som Trafiksäkerhetsverket anser vara nödvändiga samt uppgifter om tillståndets giltighetstid. Tillstånd kan beviljas för högst två år åt gången. Till sitt innehåll motsvarar momentet 2 § 3 mom. i förordningen om tillämpning av sjölagen, endast den behöriga myndigheten ändras till Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket återkalla ett i 2 mom. avsett godkännande eller ett i 3 mom. avsett tillstånd, om förutsättningarna för beviljandet inte längre föreligger eller när de villkor som uppställts för ett i 3 mom. avsett tillstånd inte iakttas, ifall inte avvikelserna kan anses vara ringa. Den som fått ett godkännande eller ett tillstånd ska innan ett beslut om återkallande av godkännandet eller tillståndet fattas ges möjlighet att lämna utredning i saken. Till sitt innehåll motsvarar momentet 5 § 1 och 3 mom. i förordningen om tillämpning av sjölagen, endast den behöriga myndigheten ändras till Trafiksäkerhetsverket.

I 7 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om sökande av i 2 mom. avsedda godkännanden och i 3 mom. avsedda tillstånd, om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som ställs för det tillstånd som avses i 3 mom. Utifrån bemyndigandet kan det på motsvarande sätt som i förordningen om tillämpning av sjölagen föreskrivas t.ex. om vem som kan vara sökande när det ansöks om godkännande av ett fartyg som finskt och vad ansökan ska innehålla.

**1 a §. Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i fartygsregistret i en annan stats fartygsregister.** Enligt gällande 1 kap. 1 § 4 mom. i sjölagen kan ett fartyg som med stöd av 1 § 1 mom. ska anses vara finskt överföras till fartygsregistret i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i enlighet med den statens lagstiftning om registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Momentet ska flyttas till nya 1 a § i 1 kap. i sjölagen, där det ska föreskri-

vas om införande av fartyg i finskt ägo i fartygsregistret i en annan stat. Till sitt innehåll bevaras momentet oförändrat.

Med stöd av gällande 1 kap. 1 § 5 mom. i sjölagen kan kommunikationsministeriet under förutsättningar som bestäms genom förordning för främjande av landets varvsindustri och sysselsättning ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska anses som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i detta land, om det är fråga om ett i Finland byggt fartyg som så snart det har blivit färdigbyggt införs i fartygsregistret i en sådan stat, och om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt samband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning. Momentets geografiska tillämpningsområde omfattar endast stater utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och gäller införande av fartyg som byggts i Finland i fartygsregistret i dessa stater. Momentet blir nu till ett 2 mom. i nya 1 a § i 1 kap. i sjölagen och det ska ändras så att det är Trafiksäkerhetsverket och inte kommunikationsministeriet som beviljar tillståndet. Dessutom ska nu de närmare förutsättningar för beviljande av tillstånd, om vilka det föreskrivs i förordningen om tillämpning av sjölagen, införas i 2 mom. på det sätt som grundlagen förutsätter. Således förutsätter beviljande av tillstånd enligt 2 mom. dessutom att det bedöms föreligga vägande skäl för registreringen av fartyget som hänför sig till främjandet av sjöfartsnäringen i Finland och till sysselsättningen inom den.

Enligt 3 mom. ska i tillståndet ingå de villkor som Trafiksäkerhetsverket anser nödvändiga samt uppgifter om tillståndets giltighetstid. Tillståndet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning och besittning gäller. I tillståndet ska enligt momentet också ingå ett villkor enligt vilket överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredje land är förbjudet. Till sitt innehåll ska momentet motsvara 7 § i förordningen om tillämpning av sjölagen.

I 4 mom. ska föreskrivas om återkallande av tillstånd. Om förutsättningarna för beviljande av tillståndet inte längre föreligger eller om de villkor för tillståndet som ställts inte iakttas, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla tillståndet, förutsatt att avvikelserna inte kan anses vara ringa. Den som fått ett tillstånd ska innan beslut om återkallande fattas beredas tillfälle att framlägga utredning i saken. Till sitt innehåll ska momentet motsvara 10 § 1 mom. i förordningen om tillämpning av sjölagen.

Enligt 5 mom. ska ett tillstånd upphöra att gälla när fartyget eller en andel i det säljs till utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. i sjölagen upphör att vara finskt. Till sitt innehåll ska momentet motsvara 10 § 2 mom. i förordningen om tillämpning av sjölagen.

I 6 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om hur det tillstånd som avses i 2 mom. söks, om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande som avses i 4 mom. Med stöd av bemyndigandet kan det på motsvarande sätt som i den gällande förordningen om tillämpning av sjölagen föreskrivas t.ex. om vem som får söka tillstånd och vad som ska ingå i ansökan.

Det föreslås således inga ändringar i sak av 1 kap. 1 § i sjölagen eller av den förordning som utfärdats med stöd av den, utan bestämmelserna förblir oförändrade i sak. De tillstånd och godkännanden som före denna lags ikraftträdande har beviljats med stöd av 1 kap. 1 § i sjölagen förblir således i kraft enligt villkoren i dem.

7 kap. **Allmänna stadganden om ansvar**

**1 § Redarens ansvar.** Det föreslås att ett nytt 5 mom. ska fogas till paragrafen med en hänvisning till nya 11 a kap. som föreslås bli fogat till lagen. I nya 11 a kap. ska det föreskrivas om fartygsägarens ansvar för avlägsnande av vrak som orsakats av en sjöolycka.

11 a kap. **Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka**

**1 §. Tillämpning av Nairobi konventionen i Finland.** I 1 mom. ska ingå en informativ bestämmelse om att bestämmelser om avlägsnande av vrak som orsakas av sjöolyckor finns i Nairobi konventionen. Nairobi konventionen ska i Finland vara gällande med stöd av den blankettlag som ingår i propositionen. Dessutom föreslås att det till sjölagen och i synnerhet till 11 a kap. i den lagen ska fogas bestämmelser som utöver blankettlagen är nödvändiga för genomförandet av Nairobi konventionen i Finland.

Med stöd av Nairobi konventionen tillämpas konventionen endast inom de fördragsslutande staternas ekonomiska zon. De fördragsslutande staterna får enligt konventionen dock utvidga tillämpningen av konventionen till vrak som finns på deras territorium, inbegripet territorialhavet (en s.k. opt in-klausul). Faktum är att största delen av alla vrak anträffas inom staters territorialvatten. I sjölagen har man i princip inte heller gjort någon skillnad mellan sjöfart och insjötrafik, utan sjölagen tillämpas också på insjöområdet. I denna proposition föreslås att Finland ska besluta att Nairobi konventionen också ska tillämpas på finska territorialvatten- och insjöområden och att Finland i enlighet med detta i samband med deponeringen av anslutningsinstrumentet för konventionen ska göra en anmälan enligt vilken konventionen också tillämpas på finskt territorium.

I fråga om finska fartyg ska sådana bestämmelser i Nairobi konventionen och i det aktuella kapitlet som gäller skyldigheter hos fartygets registrerade ägare, befälhavare och redare också tillämpas inom en annan fördragsslutande stats ekonomiska zon eller motsvarande område enligt artikel 1.1 i konventionen. Sådana skyldigheter är t.ex. fartygets befälhavares och redares rapporteringsplikt (2 §), fartygets registrerade ägares ansvar för avlägsnande av ett vrak och för de kostnader som avlägsnandet orsakar samt försäkringsplikt (7 §). Till sina principer motsvarar bestämmelsen regleringen i 10 kap. om ansvar för oljeskador och genom den sätts bestämmelsen i artikel 9.9 i konventionen i kraft.

Enligt artikel 11 i Nairobi konventionen ansvarar den registrerade ägaren inte för de kostnader som uppstår av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vraket till den del som ersättningskyldigheten skulle strida mot ansvarighetskonventionen eller bunkerkonventionen. Bestämmelser om fartygsägarens ansvar i konventionerna i fråga har införts i 10 och 10 a kap. i sjölagen. Sålunda ska det i 3 mom. föreskrivas att bestämmelserna i 11 a kap. inte tillämpas till den del som 10 och 10 a kap. tillämpas på avlägsnandet av vraket.

I 25 § i lagen om bekämpning av oljeskador föreskrivs om situationer där ett fartyg på finskt vattenområde eller inom Finlands ekonomiska zon sjunker, stöter på grund eller blir part i en sammanstötning, springer läck, får maskinfel eller annars råkar i en situation där risken för läckage av olja eller något annat skadligt ämne är uppenbar. Finlands miljöcentral får då beträffande fartyget eller dess last bestämma att det ska vidtas sådana räddningsåtgärder eller andra åtgärder som den anser nödvändiga för att förebygga eller begränsa föroreningen av vattnet. Regleringen grundar sig på interventionskonventionen, och Nairobi konventionen tillämpas enligt dess artikel 4 inte på åtgärder enligt den konventionen. Genom den proposition som nu föreläggs avser man inte heller ingripa i den reglering som finns i lagen om bekämpning av oljeskador. I 4 mom. ska därför ingå en informativ bestämmelse om att lagen om be-

kämpning av oljeskador ska tillämpas på bekämpning av risk för olje- eller kemikalieskador i anslutning till vrak som uppstått till följd av en sjöolycka.

**2 §. Befälhavarens och redarens rapporteringsplikt.** I paragrafen ska föreskrivas om finska fartygs befälhavares och redares skyldighet att på det sätt som förutsätts i artikel 5 i Nairobi-konventionen utan dröjsmål rapportera till den behöriga myndigheten om fartyget varit delaktigt i en sjöolycka som gjort det till ett vrak. Med vrak avses i enlighet med Nairobi-konventionen ett sjunket eller strandat fartyg och dessutom en del av ett sjunket eller strandat fartyg samt varje föremål som är ombord på fartyget eller som har försvunnit från det och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss. Enligt förslaget ska rapporten i Finland lämnas till Trafikverket som ansvarar för sjökartläggning, farledshållning, sjövarningar och fartygstrafikservice (VTS). När det gäller olyckor som inträffar på Finlands territorialvatten ska enligt 23 § i lagen om fartygstrafikservice fartygets befälhavare underrätta VTS-myndigheten, som enligt 2 § avser Trafikverket, om varje kritiskt läge eller olycka som inträffar på Finlands territorialvatten och som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning och skada.

Med stöd av 2 mom. ska Trafikverket underrätta de behöriga sjöfarts- och miljömyndigheterna om rapporter enligt Nairobi-konventionen som ett fartygs befälhavare eller redare lämnat till verket. Med stöd av bestämmelsen i fråga ska Trafikverket förmedla uppgift om rapporten vidare bl.a. till Trafiksäkerhetsverket samt i fråga om vrak som utgör en miljörisk till Finlands miljöcentral.

Om vraket befinner sig på en annan fördragsslutande stats än Finlands konventionsområde, ska fartygets befälhavare eller redaren göra den i paragrafen avsedda anmälan till den behöriga myndigheten i den aktuella fördragsslutande staten.

Anmälan ska innehålla de uppgifter som förutsätts i artikel 5.2 i Nairobi-konventionen, vilka är den registrerade ägarens namn och platsen för dennes huvudsakliga verksamhet samt all relevant information som behövs för att den berörda staten ska kunna fastställa om vraket utgör en fara enligt artikel 6. Sådana uppgifter är bl.a. vrakets exakta läge, vrakets typ, storlek och beskaffenhet, arten av skadan på vraket och dess tillstånd, arten och mängden av vrakets last, mängden och typen av olja - såsom bunkerolja och smörjolja - ombord på vraket.

Om befälhavaren eller redaren redan lämnat en rapport enligt konventionen, behöver den andra av dem inte längre rapportera i enlighet med artikel 5.1.

**3 §. Varning om och lokalisering av vrak.** I 1 mom. ska föreskrivas om Trafikverkets skyldighet att varna om vrak i enlighet med artikel 7 i Nairobi-konventionen. Trafikverket ska efter att ha mottagit en i 2 § avsedd rapport utan dröjsmål varna sjöfarande och berörda stater om vrakets art och läge. I enlighet med artikel 7 i konventionen ska Trafikverket använda alla medel som är möjliga, inbegripet staters och organisationers hjälp och tjänster (bona officia), till att varna sjöfarande och andra berörda stater om vraket. Trafikverket kan utfärda en sjövarning om saken samt informera om saken genom publikationen "Underrättelser för sjöfarande" och på sjökort. Med stöd av 5 § i lagen om fartygstrafikservice ska den VTS-myndighet som övervakar fartygstrafiken på Finlands territorialvatten ge rapporter till fartyg bl.a. om omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken. På insjöområdet eller i de delar av insjöområdet där det inte ges fartygstrafikservice, varnar Trafikverket om vrak genom publikationen "Underrättelser för sjöfarande" och på sjökort.

Om det finns anledning att anta att vraket utgör en fara ska enligt 2 mom. Trafikverket uppmana den registrerade ägaren att vidta alla åtgärder som är möjliga för lokalisering av vraket. Således ska åtgärder för lokalisering av ett vrak inledas i situationer där det finns anledning att anta att vraket utgör en fara, trots att något beslut om att vraket utgör en fara ännu inte har fat-

tats i enlighet med 4 §. Om den registrerade ägaren trots uppmaning inte lokaliserar vraket inom den frist som Trafikverket har bestämt, ska Trafikverket ansvara för fastställande av vrakets exakta läge på den registrerade ägarens bekostnad. Trafikverket får som sjökartläggningsmyndighet när situationen det kräver t.ex. skyndsamt inleda ett sjömättningsprojekt för att kartlägga vrakets exakta läge och position.

**4 §. Bestämning av den fara som ett vrak utgör och utmärkning av vrak.** När Trafikverket fått uppgift om ett vrak ska det enligt 1 mom. besluta om vraket utgör en fara. Med fara avses enligt artikel 1.5 i Nairobi konventionen varje tillstånd eller förhållande som utgör fara eller hinder för sjöfart eller som rimligen kan väntas medföra betydande skadliga följder för den marina miljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater. Den fara som ett vrak utgör ska sålunda bedömas både med tanke på sjöfartens säkerhet och med tanke på skyddet av den marina miljön. I enlighet med artikel 6 i konventionen ska Trafikverket vid bestämning av faran beakta bl.a. typen, storleken och beskaffenheten av ett vrak, vattendjupet på området, särskilt känsliga havsområden, närhet till sjövägar eller etablerade trafikstråk, sjötrafikens täthet och omfattning, typen av sjötrafik, arten och mängden av vrakets last, sårbarheten hos hamnanordningar, rådande meteorologiska och hydrografiska förhållanden och undervattensstopografi i området. Om vraket ligger i ett skyddsområde enligt territorialövervakningslagen (755/2000) ska dessutom de begränsningar som anges i den följas varvid denna proposition inte har några verkningar på lagstiftningen i fråga.

Enligt förslaget ska Trafikverket för att avgöra saken begära en bedömning över den fara vraket utgör av Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och försvarsmakten. Det anses vara motiverat att begära en bedömning av dem för att kunna bedöma den fara som vraket utgör så heltäckande som möjligt. Trafiksäkerhetsverket kan utifrån sin specialsak kunskap bedöma i synnerhet faktorer som hänför sig till fartyget, såsom dess stabilitet och övriga skick, samt andra aspekter i anslutning till sjöfartens säkerhet. Verket kan t.ex. bedöma om vrakets skick och stabilitet räcker till för att lösgöra det från ett grund och flytta det till en annan plats utan att åtgärden orsakar en ytterligare risk för sjöfarten, såsom t.ex. att vraket mitt under flyttningen sjunker i en farled, kapsejsar eller går av på mitten. Finlands miljöcentral ska däremot bedöma den fara vraket utgör för den marina miljön, såsom skador som skulle uppstå om lasten läckte ut i den marina miljön. Försvarsministeriet ska bedöma hur farligt vraket är för den militära sjöfarten i synnerhet i militära farleder och hur t.ex. avlägsnandet av vraket påverkar försvarsmaktens infrastruktur i sjöområdet i fråga.

I 2 mom. ska föreskrivas om utmärkning av vrak som utgör en fara. Om ett vrak i enlighet med 1 mom. bedöms utgöra en fara, ska Trafikverket inleda alla rimliga åtgärder för att utmärka vraket. När vraket utmärks ska enligt artikel 8 i Nairobi konventionen alla genomförbara åtgärder vidtas för att säkerställa att märkningen stämmer överens med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket har anträffats. Således ska vrak i Finland och inom Finlands ekonomiska zon utmärkas i enlighet med IALA:s system för utprickning, varvid ett vrak som utgör en fara utmärks med prickar och bojar i enlighet med systemet för utprickning. Vrak som utgör en fara för sjöfarten ska också på sjökorten utmärkas i enlighet med Internationella hydrografiska organisationens (IHO) standard S-4. Uppgifter om utmärkningen ska dessutom publiceras i Trafikverkets publikation *Underrättelser för sjöfarande*.

**5 §. Åtgärder för avlägsnande av ett vrak.** I paragrafen ska i huvudsak föreskrivas om åtgärder Trafikverket ska vidta i anslutning till avlägsnande av vrak. Med avlägsnande av vrak avses enligt artikel 1.7 varje förebyggande, minskning eller undanröjande av fara som ett vrak utgör. Alla de åtgärder som föreskrivs i paragrafen gäller endast sådana vrak som i enlighet med 4 § har ansetts utgöra en fara för sjösäkerheten eller den marina miljön.

## RP 96/2016 rd

Om Trafikverket i enlighet med 4 § har bedömt att vraket utgör en fara, ska det enligt 1 mom. utan dröjsmål underrätta den registrerade ägaren om detta. Om det är fråga om ett utländskt fartyg, ska också den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat underrättas.

Enligt 2 mom. ska Trafikverket då också bestämma en rimlig frist inom vilken fartygets registrerade ägare ska avlägsna vraket. Ägaren ska underrättas skriftligen om den tidsfrist som bestämts. Enligt artikel 9.6 i Nairobikonventionen ska arten av den fara vraket utgör beaktas när den rimliga fristen bestäms. Således ska Trafikverket bedöma vad som är en rimlig frist från fall till fall, med beaktande särskilt av arten av den fara som vraket utgör men också, t.ex. av vilket slags vrak det är fråga om och hurdana arrangemang som krävs för att avlägsna vraket. När ägaren underrättas om den frist som bestämts för avlägsnandet ska enligt artikel 9.6.b ägaren underrättas om att ifall ägaren inte avlägsnar vraket inom fristen, kan Trafikverket avlägsna vraket på ägarens bekostnad. Likaså ska ägaren skriftligen upplysas om att Trafikverket avser att ingripa för den händelse faran blir särskilt allvarlig.

Om vraket anses utgöra en fara i enlighet med 4 §, ska enligt 3 mom. fartygets registrerade ägare lämna in till Trafikverket bevis på att i 6 § avsedd försäkring eller annan säkerhet finns. Momentet ska till sitt innehåll motsvara artikel 9.3 i Nairobikonventionen.

Enligt 4 mom. får Trafikverket ange villkor för avlägsnande av ett vrak som utförs av fartygets registrerade ägare eller ett bärgningsföretag som denne anställt när de är nödvändiga för tryggnad av sjösäkerheten eller den marina miljön i enlighet med vad som bestäms i artikel 9.4 i Nairobikonventionen. Verket kan också för att trygga sjösäkerheten och den marina miljön ingripa i avlägsnandet av vraket efter det att avlägsnandet har inletts.

Enligt förslaget ska Trafikverket innan det fattar beslut om villkor för ett avlägsnande eller ingriper i ett avlägsnande som utförs av en fartygsägare höra Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och försvarsmakten. Trafiksäkerhetsverket ska höras i fråga om villkor som är nödvändiga med tanke på sjöfartssäkerheten och Finlands miljöcentral om villkor som är nödvändiga med tanke på skyddet av den marina miljön. Försvarsmakten ska t.ex. höras om villkor som är nödvändiga med tanke på försvarsmakens infrastruktur i sjöområdena i fråga. På motsvarande sätt ska, när ett ingripande görs i ett avlägsnande som en fartygsägare utför, Trafiksäkerhetsverket höras med tanke på aspekter som hänför sig till sjöfartens säkerhet och Finlands miljöcentral höras med tanke på aspekter som hänför sig till skyddet av den marina miljön.

Trafikverket får med stöd av 5 mom. avlägsna ett vrak på fartygets registrerade ägares bekostnad i de fall som avses i artikel 9.7 och 9.8 i Nairobikonventionen när vraket befinner sig i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon. Trafikverket får således avlägsna vraket i fall där fartygets registrerade ägare inte avlägsnar vraket inom den tidsfrist som bestämts eller där ägaren inte kan nås eller i situationer där omedelbara åtgärder krävs. I situationer där omedelbara åtgärder krävs och där vraket finns inom Finlands ekonomiska zon, bör dock Trafikverket innan vraket avlägsnas informera fartygets registrerade ägare om situationen och, när det är fråga om ett utländskt fartyg, också fartygets registreringsstat. Med stöd av de aktuella punkterna i Nairobikonventionen ska ett vrak alltid avlägsnas med de mest praktiska och effektiva medel som finns tillgängliga och med beaktande av sjösäkerheten och skyddet av den marina miljön. När Trafikverket överväger vilka åtgärder det ska vidta för att förebygga, minska eller undanröja en fara ska det iaktta de allmänna principerna i artikel 2 i Nairobikonventionen, enligt vilka åtgärderna ska stå i proportion till faran och inte gå utöver vad som rimligen kan anses nödvändigt för att avlägsna ett vrak som utgör en fara och de ska upphöra så snart som vraket har blivit avlägsnat. Åtgärderna ska inte i onödan inkräkta på rättigheter och intressen hos andra stater, fysiska eller juridiska personer.

Enligt 6 mom. har Trafikverket rätt att få behövlig handräckning av försvarsmakten, Tullen och räddningsverken för utförande av sina uppgifter enligt 5 §. Dessutom har Trafikverket möjlighet att få handräckning av gränsbevakningsväsendet i enlighet med 77 § i gränsbevakningslagen (578/2005).

**6 §. Försäkringsplikt.** För ett finskt fartyg vars bruttodräktighet är minst 300 ska enligt 1 mom. den registrerade ägaren teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet som täcker ansvaret enligt artikel 10 i Nairobikonventionen för de kostnader som uppstår av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak. I enlighet med vad som beskrivs ovan är ansvaret enligt konventionen strikt och fartygsägaren befrias endast i vissa specialsituationer från ansvar, såsom när en sjöolycka har orsakats av handlingar som hänför sig till krig, fientligheter eller uppror. En försäkring eller annan säkerhet ska täcka ansvaret till det maximibelopp som anges i 9 kap. 5 § 1 mom.

Enligt 2 mom. gäller skyldigheten att teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet också utländska fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 och som anlöper finska hamnar eller använder hamnanläggningar på finskt vattenområde.

I 3 mom. ska föreskrivas att försäkringsplikten inte tillämpas på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av staten och som uteslutande används för andra än kommersiella ändamål. Enligt artikel 4.2 i Nairobikonventionen tillämpas konventionen inte på de nämnda fartygen om inte konventionsstaten beslutar något annat och underrättar IMOs generalsekreterare om detta. I denna proposition föreslås inte att Finland ska utvidga försäkringsplikten till de nämnda fartygen.

**7 §. Certifikat över försäkring eller säkerhet.** Paragrafen ska innehålla bestämmelser om utfärdande av försäkringscertifikat enligt Nairobikonventionen.

Enligt artikel 12 i Nairobikonventionen ska varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 som för en konventionsstats flagg ha ett certifikat över giltig obligatorisk försäkring eller annan penningssäkerhet enligt konventionen. För fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. För fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i en sådan stat. Försäkringscertifikatet ska vara utformat enligt modellen i bilagan till Nairobikonventionen. En fördragsslutande stat får bemyndiga en institution eller en organisation som staten erkänner att utfärda certifikat.

Enligt 1 mom. utfärdar Trafiksäkerhetsverket på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan också utfärda certifikat över uppfyllt försäkringsplikt för sådana fartyg som inte är registrerade i någon av de fördragsslutande staterna och som trafikerar till Finland. Trafiksäkerhetsverket beviljar redan med stöd av den gällande lagstiftningen motsvarande försäkringscertifikat för ansvarighetskonventionens och bunkerkonventionens del.

Enligt 2 mom. åläggs Trafiksäkerhetsverket skyldighet att återkalla ett certifikat om förutsättningarna för dess beviljande inte längre uppfylls.

Enligt 3 mom. ska fartygets befälhavare se till att certifikatet medförs ombord på fartyget, och en kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

Med stöd av 4 mom. tas det ut avgift för beviljande av certifikat i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

I 5 mom. ska ingå en bemyndigandebestämmelse, med stöd av vilken det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser om certifikat.

**8 §. Verkställighet.** I praktiska situationer ska beslut som hänför sig till avvärjande av fara som hotar sjösäkerheten och den marina miljön göras så rätttidigt som möjligt, och de kan i allmänhet inte skjutas upp eller flyttas på grund av överklagande. Därför föreslås det att beslut som Trafikverket fattat med stöd av 3 § om lokalisering av ett vrak, med stöd av 4 § om bedömning av den fara som ett vrak utgör eller med stöd av 5 § om avlägsnande av ett vrak genast får verkställas, även om de inte har vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet eller om inte den myndighet där ändring söktes bestämmer något annat.

#### 19 kap. Preskription av fordringar

**1 §. Preskription av fordringar.** Till 1 mom. ska fogas en ny punkt 8 och till paragrafen ett nytt 5 mom. där det ska föreskrivas om preskriptionstider på motsvarande sätt som i artikel 13 i den i 11 a kap. avsedda Nairobi-konventionen för ersättning av kostnader som uppstår av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak enligt artikel 10.1 i Nairobi-konventionen. En teknisk ändring föreslås i 1 mom. 5–7 punkten. I övrigt föreslås inga ändringar i paragrafen.

#### 20 kap. Straffstadganden

Sjölagen föreslås bli utökad med straffpåföljder som gäller försäkringsplikten enligt Nairobi-konventionen och försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat. Den gällande sjölagen innehåller redan liknande straffbestämmelser i fråga om försäkringsplikt som gäller fartyg som transporterar olja (9 a och 9 b §) och försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk (9 c och 9 d §). Eftersom straffbestämmelserna i mycket hög grad är likadana föreslås det att de gällande straffbestämmelserna slås ihop och utökas med de straffpåföljder som Nairobi-konventionen förutsätter.

**9 a §. Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen.** Till paragrafen fogas en straffpåföljd som gäller försummelse av skyldigheten enligt 7 kap. 2 § i sjölagen att teckna försäkring eller ställa säkerhet, och som för närvarande finns i 20 kap. 9 c §, och försummelse av motsvarande skyldighet enligt Nairobi-konventionen (den föreslagna 11 a kap. 6 §). Samtidigt preciseras bestämmelsen och ändras brottsrubriceringen till försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen, eftersom samma brottsrubricering är avsedd att gälla flera sorters försummelse av försäkringsplikten. Enligt bestämmelsen ska en redare, fartygsägare eller registrerad ägare som uppsåtligt försummar i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. eller 11 a kap. 6 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, för *försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

I enlighet med vedertagen lagstiftningspraxis i fråga om speciallagar nämns i bestämmelsen uttryckligen graden av tillräknande när det gäller gärningen. Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen ska vara straffbar endast om den är uppsåtlig. Detta motsvarar 3 kap. 5 § 3 mom. i strafflagen.

I bestämmelsen görs det också en sådan precisering att det skrivs in vem som kan vara gärningsman ("en redare, fartygsägare eller registrerad ägare") eftersom den skyldighet som avses i de materiella bestämmelser som det hänvisas till i straffbestämmelsen gäller enbart dessa personer. Skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja gäller fartygets ägare och försäkringsplikten enligt Nairobi-konventionen fartygets registrerade ägare. Försäkringsplikten



enligt 7 kap. 2 § i sjölagen omfattar redaren för ett finskt fartyg, vilket innebär att redaren är den som gör sig skyldig till underlåtenhetsbrott.

Straffansvaret ska också gälla skyldigheten att försäkra utländska fartyg. Då omfattar det straffrättsliga ansvaret när det gäller utländska fartyg också fartygets ägare på det sätt som anges i försäkringsdirektivet i de fall av försäkringsplikt som avses i 7 kap. 2 §. Finlands strafflag och andra straffbestämmelser kan tillämpas på utländska fartyg bara inom ramen för 1 kap. i strafflagen. För väckande av åtal kan riksåklagarens åtalsförordnande i enlighet med 1 kap. 12 § 1 mom. i strafflagen (39/1889) krävas i vissa fall. Enligt den bestämmelsen får brottmål inte prövas i Finland utan riksåklagarens åtalsförordnande, om en utlänning har begått ett brott ombord på ett utländskt fartyg då det befunnit sig på Finlands territorialvatten, eller ombord på ett utländskt luftfartyg då det befunnit sig i Finlands luftrum, och brottet inte riktat sig mot Finland, en finsk medborgare, en i Finland varaktigt bosatt utlänning eller ett finskt samfund, en finsk stiftelse eller någon annan finsk juridisk person. Enligt 2 mom. behövs riksåklagarens förordnande dock inte om brottet har en sådan beröringspunkt med Finland som nämns i 2 mom.

Det föreslagna 2 mom. preciseras, men momentet ändras inte i sak.

Kommunikationsministeriet bereder just nu en proposition om godkännande av Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods. I samband med det projektet är det meningen bedöma straffpåföljderna vid försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen som helhet med beaktande av bl.a. proportionalitetskravet.

**9 b §.** *Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat.* Till paragrafen fogas en straffpåföljd som gäller försummelse av skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom. i sjölagen att medföra försäkringscertifikat, och som för närvarande finns i 20 kap. 9 d §, och försummelse av motsvarande skyldighet enligt Nairobikonventionen. Samtidigt preciseras bestämmelsen och ändras brottsrubriceringen till försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat. Enligt bestämmelsen ska ett fartygs befälhavare som uppsåtligen försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom. eller 11 a kap. 7 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

I enlighet med vedertagen lagstiftningspraxis i fråga om speciallagar nämns i bestämmelsen uttryckligen graden av tillräknande när det gäller gärningen. Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat ska vara straffbar endast om den är uppsåtlig. Detta motsvarar 3 kap. 5 § 3 mom. i strafflagen.

**9 c §.** *Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk.*

Paragrafen föreslås bli upphävd eftersom motsvarande straffpåföljd införs i kapitlets 9 a §.

**9 d §.** *Försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdad av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet.*

Paragrafen föreslås bli upphävd eftersom motsvarande straffpåföljd införs i kapitlets

## 21 kap. **Laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

**3 d §.** *Behörig sjörättsdomstol i mål som gäller vrak av sjöolyckor.* Enligt 1 mom. är Helsingfors tingsrätt behörig domstol i Finland i mål som gäller talan om ersättning enligt 11 a kap. och Nairobikonventionen, på motsvarande sätt som när det gäller talan om ersättning för olje-

skador och bunkerskador. Det är motiverat att centralisera dessa mål till en enda domstol, eftersom det bedöms att sådana fall sällan kommer upp för behandling.

Om svarandes, dvs. fartygets registrerade ägares bostad är i en medlemsstat i Europeiska unionen, bestäms den internationella behörigheten hos en finsk domstol att behandla talan om ersättning enligt 1 mom. i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (s.k. Bryssel I-förordningen). Enligt artikel 4.1 i Bryssel I-förordningen ska talan mot den som har hemvist i en medlemsstat väckas vid domstol i den medlemsstaten, oberoende av i vilken stat han eller hon har medborgarskap. Enligt artikel 7.2 om en person har hemvist i en medlemsstat får talan som avser skadestånd utanför avtalsförhållanden väckas mot personen i en annan medlemsstat vid domstolen för den ort där skadan inträffade eller kan inträffa. Finsk domstol är således i enlighet med förordningen behörig att behandla talan som gäller ersättning av kostnader som orsakas av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av ett vrak bl.a. när svarandes bostadsort är i Finland eller vraket befinner sig i Finland. När det gäller Island, Norge och Schweiz tillämpas konventionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Luganokonventionen) som ingicks 2007 och som innehåller bestämmelser med motsvarande innehåll om domstolars internationella behörighet. Om således svarandes bostad finns i dessa länder, bestäms den internationella behörigheten hos finska domstolar på motsvarande sätt.

Om inget något annat följer av lag, Europeiska unionens lagstiftning eller internationella fördrag som är bindande för Finland ska i enlighet med 10 kap. 27 § i rättegångsbalken bestämmelserna i 10 kap. i rättegångsbalken tillämpas i fråga om finska domstolars internationella behörighet. Om svaranden, dvs. fartygets registrerade ägare har bostadsort utanför Europeiska unionen, tillämpas inte Bryssel I-förordningen på den internationella behörigheten hos finska domstolar och inte heller Luganokonventionen. Nairobi konventionen innehåller inte heller bestämmelser om nationella domstolars behörighet. Till sjölagen föreslås inte några specialbestämmelser om internationell behörighet hos finska domstolar. Om således fartygets registrerade ägare i ett vrakfall t.ex. är från Panama, bestäms den internationella behörigheten hos en finsk domstol i enlighet med 10 kap. i rättegångsbalken. Enligt 10 kap. 7 § 1 mom. i rättegångsbalken kan ett ärende som gäller annat skadestånd än ett sådant som grundar sig på avtalsförhållande prövas av den tingsrätt inom vars domkrets den skadevällande handlingen företogs eller den försummade handlingen borde ha företagits eller skadan uppkom. Enligt 25 § 1 mom. i det kapitlet är en finsk domstol behörig att pröva ett ärende av internationell natur, om ärendet har en sådan anknytning till Finland som grundar sig på en omständighet som avses ovan, utom om det är klart att ett avgörande av en finsk domstol inte kan ha någon rättslig betydelse för parterna. Således är en finsk domstol behörig att behandla talan om ersättning som gäller ett vrak när svaranden är från Panama, om vraket finns inom Finlands territorium eller ekonomiska zon.

I 2 mom. ska ingå en bestämmelse för de situationer där en i 9 kap. 7 § och 12 kap. i sjölagen avsedd begränsningsfond har inrättats i Finland efter ett skadefall. Helsingfors tingsrätt ska behandla mål som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till skadestånd.

### **2.3 Lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

**2 §. Definitioner.** Det föreslås att Nairobi konventionen ska fogas till definitionen på internationell konvention. Genom ändringen utsträcks de tillsynsåtgärder som tilläts i lagen också till tillsynen över iakttagandet av Nairobi konventionen. Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Genom den föreslagna bestämmelsen genomförs bestämmelsen i artikel 12.12 i Nairobi konventionen, enligt vilken konvent-

ionsstaten ska säkerställa att en försäkring eller annan säkerhet är giltig i fråga om sådana fartyg som anlöper en hamn inom dess territorium eller som lämnar en sådan hamn, oberoende av var fartygen registrerats.

#### 2.4 Lagen om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen

**30 §. Förutsättningar för avregistrering ur fartygsregistret.** Enligt 4 mom. 2 punkten ska ett fartyg avföras ur registret på fartygsägarens begäran, om ett fartyg som med stöd av 1 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen införts i registret, införts i fartygsregistret i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med stöd av 1 kap. 1 § 4 mom. i sjölagen. I momentet hänvisas således till 1 kap. 1 § 4 mom. i den gällande sjölagen. Eftersom det enligt lagförslag 2 ska föreskrivas om införande av finska fartyg i fartygsregistret i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i 1 kap. 1 a § 1 mom. i sjölagen, föreslås det att hänvisningen ska ändras på motsvarande sätt.

### 3 Ikraftträdande

Nairobikonventionen trädde i kraft internationellt den 14 april 2015. Hittills har 26 stater ratificerat konventionen eller anslutit sig till den. För en stat som ratificerar konventionen efter det att villkoren för ikraftträdandet har uppfyllts, träder konventionen i kraft tre månader efter det att staten har deponerat sitt ratificerings-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument. Sålunda träder konventionen i kraft för Finland tre månader efter det att Finland har deponerat sitt anslutningsinstrument hos IMO:s generalsekreterare. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och de övriga lagarna som ingår i propositionen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som konventionen träder i kraft för Finland. Lagen om ändring av fartygsregisterlagen samt de lagändringar i lagen om ändring av sjölagen som gäller fartygets nationalitet avses träda i kraft så fort som möjligt.

I självstyrelselagen för Åland (1144/1991) bestäms om fördelning av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och Åland. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen hör handelssjöfarten samt farlederna för handelssjöfarten till rikets lagstiftningsbehörighet. Konventionen gäller avlägsnande av farliga vrak och ersättning av kostnaderna för detta. Bestämmelserna i konventionen hör således till rikets lagstiftningsbehörighet.

### 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga behörighet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag eller i en annan internationell förpliktelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, 3) om frågan som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, eller 4) om bestämmelsen gäller en fråga om vilken det redan finns gällande bestämmelser i lag eller 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Enligt grundlagsutskottet hör på dessa grunder en bestämmelse i en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

## RP 96/2016 rd

På de grunder som anges ovan ingår det i Nairobikonventionen flera bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. Artikel 1 innehåller de definitioner som används i konventionen. Bestämmelser som indirekt påverkar tillämpningen och tolkningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Eftersom de definitioner som används i artikel 1 i konventionen påverkar tolkningen av bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen, förutsätter de godkännande av riksdagen.

I artikel 3 och 4 ingår bestämmelser om konventionens tillämpningsområde och om inskränkningar i det. Bestämmelser av detta slag som påverkar tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en överenskommelse hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

De bestämmelser i konventionen som gäller skyldighet för fartygets befälhavare och redare att rapportera om vrak, fartygsägarens strikta ansvar för kostnaderna för utmärkning, lokalisering och avlägsnande av vrak, rätten att begränsa ansvaret, obligatorisk försäkring eller ekonomisk säkerhet, preskriptionstider för ersättningsyrkanden och fartygsägarens skyldighet att avlägsna vrak påverkar direkt grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelser om sådana saker ingår i artikel 5 och 9–13 i konventionen. Bestämmelserna i de ovan nämnda artiklarna hör således till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

Artikel 6 i konventionen innehåller bestämmelser om omständigheter som ska beaktas vid bestämning av faran. Eftersom bestämmelsen påverkar tolkningen och tillämpningen av bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör den också själv till området för lagstiftningen. De frågor som regleras genom artiklarna 7 och 8 är det meningen att föreskriva om i 11 a kap. 3 och 4 § i sjölagen. Därför hör också de artiklarna till området för lagstiftningen.

I artikel 15.2 föreskrivs det om obligatorisk tvistlösning. Med stöd av bestämmelsen avgörs tvister om tolkningen och tillämpningen av Nairobikonventionen för Finlands del i sista hand i Internationella havsrättsdomstolen och Internationella domstolen. Om en konvention som även annars innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen innehåller bestämmelser om ett obligatoriskt och för parterna bindande förfarande för avgörande av tvister mellan parterna gällande tolkningen eller tillämpningen av konventionen, kan lösandet av tvisten inverka på hur en bestämmelse som gäller en fråga som i Finland regleras på lagnivå ska tillämpas. I sådana fall hör bestämmelsen om tvistlösning till området för lagstiftningen (GrUU 31/2001 rd). Således hör också artikel 15.2 till området för lagstiftningen.

Grundlagsutskottet brukar i sin praxis utgå från att riksdagen genom sitt explicita beslut ger sitt samtycke till sådana reservationer, uttalanden och förklaringar som gäller konventionsbestämmelser inom området för lagstiftningen och som påverkar innehållet i en för Finland bindande internationell förpliktelse eller förpliktelsens omfattning i relation till själva konventionerna (GrUU 16/2005 rd, GrUB 2/2008 rd, GrUU 19/2010 rd och GrUU 29/2010 rd). En anmälan enligt artikel 3.2 i Nairobikonventionen om en utvidgning av konventionens tillämpningsområde till att även gälla vrak som befinner sig i Finlands territorium, inbegripet territorialhavet, är en bestämmelse som hör till området för lagstiftningen eftersom den påverkar innehållet i och omfattningen av Finlands internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen i relation till själva konventionen. Således behövs riksdagens samtycke till en anmälan.

Nairobikonventionen innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. och 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan konventionen således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft

## RP 96/2016 rd

av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen kan godkännas i normal lagstiftningsordning. Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

*riksdagen godkänner den i Nairobi den 18 maj 2007 ingångna internationella konventionen om avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen),*

*och att riksdagen godkänner att det görs en anmälan enligt artikel 3.2 i konventionen, enligt vilken Finland utvidgar tillämpningen av konventionen till vrak som finns inom dess territorium, inbegripet territorialhavet.*

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

**Lag**

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den internationella konventionen om avlägsnande av vrak**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Nairobi den 18 maj 2007 ingångna internationella konventionen om avlägsnande av vrak (*Nairobikonventionen*) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i konventionen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

---

2.

## Lag

### om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i sjölagen (674/1994) 20 kap. 9 c och 9 d §, sådana de lyder i lag 264/2013, och  
*ändras* 1 kap. 1 §, 19 kap. 1 § och 20 kap. 9 a och 9 b §,  
sådana de lyder, 1 kap. 1 § i lag 1302/1999, 19 kap. 1 § delvis ändrad i lagarna 421/1995,  
1363/2003 och 686/2008 samt 20 kap. 9 a och 9 b § i lag 421/1995, samt  
*fogas* till 1 kap. en ny 1 a §, till 7 kap. 1 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 421/1995, ett  
nytt 5 mom., till lagen ett nytt 11 a kap. och till 21 kap. en ny 3 d § som följer:

1 kap.

#### Allmänna stadganden om fartyg

1 §

##### *Ett fartygs nationalitet*

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om mer än sextio procent av fartyget ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer.

I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

1) en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sextio procent av fartyget,

2) fartygets drift leds och kontrolleras från Finland,

3) fartygets ägare, ifall han inte ansvarar för fartyget i enlighet med 2 punkten, för skötseln av denna uppgift utser ett ombud som har sin stadigvarande hemkommun och bostad i Finland, och

4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland.

Ett i 2 mom. avsett godkännande ska återkallas på begäran av fartygets ägare.

I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om

1) det utifrån fartygets ägande, förvaltnings-, kreditgivnings- och befraktningsförhållanden tillförlitligt kan konstateras att fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande,

2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland,

3) fartyget uppfyller de krav som ställs på nya fartyg i bestämmelserna om fartygs säkerhet, och

4) registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.

Om ett fartyg som avses i 4 mom. inte har någon finsk ägare, förutsätts utöver vad som föreskrivs ovan att finska medborgare är representerade i förvaltningsorganen för den utländska sammanslutning som äger fartyget eller att de på något annat sätt kan delta i beslutsfattandet i ägarsammanslutningen.

Ett tillstånd som avses i 4 mom. ska förenas med villkor som Trafiksäkerhetsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillstånd kan beviljas för högst två år i sänder.

Om förutsättningarna i 2 mom. för godkännande eller i 4 mom. för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om de villkor som det i 4 mom. avsedda tillståndet förenats med inte iakttas och avvikelsen inte kan betraktas som ringa, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla godkännandet eller tillståndet. Innan ett godkännande eller tillstånd återkallas ska den som fått godkännandet eller tillståndet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Närmare bestämmelser om ansökan om godkännande enligt 2 mom. eller tillstånd enligt 4 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som tillstånd enligt 4 mom. ska förenas med får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 1 a §

##### *Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats fartygsregister*

Ett fartyg som med stöd av 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt kan överföras till fartygsregistret i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i enlighet med den statens lagstiftning om registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Trafiksäkerhetsverket får för att främja varvsindustrin och sysselsättningen i Finland ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i den staten, om

1) fartyget är byggt i Finland och det införs i fartygsregistret i en sådan stat omedelbart när det blivit färdigställt,

2) det råder ett verkligt samband mellan fartyget och registreringslandet i fråga om äganderätten till fartyget eller fartygets besittning eller användning, och

3) det enligt bedömningar finns sådana vägande skäl för registrering av fartyget vilka hänför sig till främjande av varvsindustrin och sysselsättningen i Finland.

Ett tillstånd som avses i 2 mom. ska förenas med de villkor som Trafiksäkerhetsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillståndet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning eller besittning gäller. Tillståndet ska förenas med villkor som förbjuder överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredje land.

Om förutsättningarna enligt 2 mom. för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om de villkor som tillståndet förenats med enligt 3 mom. inte iakttas och avvikelsen inte kan betraktas som ringa, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla tillståndet. Innan beslut om återkallande fattas ska den som fått tillståndet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.

Ett i 2 mom. avsett tillstånd upphör att gälla om fartyget eller en andel i det säljs till utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. upphör att vara finskt.

Närmare bestämmelser om ansökan om tillstånd enligt 2 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.



## RP 96/2016 rd

7 kap.

### Allmänna stadganden om ansvar

1 §

#### *Redarens ansvar*

---

Bestämmelser om den registrerade ägarens ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakas av en sjöolycka finns i 11 a kap.

11 a kap.

### Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

1 §

#### *Tillämpning av Nairobi konventionen i Finland*

Bestämmelser om avlägsnande av ett vrak som orsakas av en sjöolycka finns i 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS /2016), nedan *Nairobi konventionen*.

Bestämmelserna i Nairobi konventionen och i detta kapitel tillämpas i Finland och inom Finlands ekonomiska zon. De bestämmelser i Nairobi konventionen och i detta kapitel som gäller skyldigheter hos fartygets registrerade ägare, befälhavare och redare ska också tillämpas på finska fartyg inom en annan fördragsslutande stats ekonomiska zon och motsvarande område som avses i artikel 1.1 i konventionen.

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas till den del som bestämmelserna i 10 eller 10 a kap. tillämpas på avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka.

På bekämpning av risk för olje- eller kemikalieskador som har samband med ett vrak som orsakats av en sjöolycka tillämpas lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009).

2 §

#### *Befälhavarens och redarens rapporteringsplikt*

Om ett finskt fartyg varit delaktigt i en sjöolycka som lett till att fartyget har blivit ett vrak, ska fartygets befälhavare eller redare utan dröjsmål lämna en i artikel 5 i Nairobi konventionen avsedd rapport om saken till Trafikverket eller, om vraket finns inom en annan fördragsslutande stats konventionsområde, till den behöriga myndigheten i den berörda fördragsslutande staten.

Trafikverket ska underrätta de behöriga sjöfarts- och miljömyndigheterna om rapporter som lämnats till verket med stöd av 1 mom.

3 §

#### *Varning om och lokalisering av vrak*

När Trafikverket har mottagit en i 2 § avsedd rapport ska det i enlighet med artikel 7 i Nairobi konventionen utan dröjsmål varna sjöfarande och berörda stater om vrakets art och läge.

## RP 96/2016 rd

Om vraket kan anses utgöra en fara, ska Trafikverket uppmana den registrerade ägaren att vidta alla de åtgärder som är möjliga för att fastställa vrakets exakta läge och bestämma en frist för detta. Om den registrerade ägaren inte fastställer läget inom den frist som bestämts, ska Trafikverket på den registrerade ägarens bekostnad vidta alla åtgärder som är möjliga för att lokalisera vraket.

### 4 §

#### *Bestämning av den fara som ett vrak utgör och utmärkning av vrak*

När Trafikverket fått uppgift om ett vrak ska verket i enlighet med artikel 6 i Nairobikonventionen besluta om vraket utgör en fara. För avgörande i saken ska verket begära en bedömning av den fara som vraket utgör från Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och Försvarsmakten.

Om ett vrak i enlighet med 1 mom. anses utgöra en fara, ska Trafikverket inleda alla rimliga åtgärder för att märka ut vraket.

### 5 §

#### *Åtgärder för avlägsnande av ett vrak*

Om ett vrak i enlighet med 4 § anses utgöra en fara, ska Trafikverket utan dröjsmål rapportera om det till den registrerade ägaren och, om det är fråga om ett utländskt fartyg, också till den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat.

Trafikverket ska bestämma en rimlig frist inom vilken den registrerade ägaren ska avlägsna vraket och skriftligen underrätta ägaren om fristen på det sätt som anges i artikel 9.6 i Nairobikonventionen.

Om vraket anses utgöra en fara i enlighet med 4 §, ska den registrerade ägaren lämna bevis till Trafikverket på att i 7 § avsedd försäkring eller säkerhet finns.

För att trygga sjösäkerheten och skydda den marina miljön får Trafikverket i enlighet med artikel 9.4 i Nairobikonventionen uppställa behövliga villkor för avlägsnande av ett vrak samt i enlighet med artikel 9.5 i den konventionen ingripa i avlägsnandet. Innan Trafikverket fattar beslut i saken ska det höra Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och Försvarsmakten.

Trafikverket får avlägsna ett vrak på den registrerade ägarens bekostnad i de fall som avses i artikel 9.7 och 9.8 i Nairobikonventionen när vraket befinner sig i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.

Trafikverket har rätt att få behövlig handräckning från Försvarsmakten, Tullen och räddningsverken för utförande av sina uppgifter enligt denna paragraf.

### 6 §

#### *Försäkringsplikt*

Den registrerade ägaren av ett finskt fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet som täcker ansvaret enligt artikel 10 i Nairobikonventionen intill det belopp som avses i 9 kap. 5 § 1 mom.

Skyldigheten enligt 1 mom. att teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet gäller även utländska fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 som anlöper en finsk hamn eller använder hamnanläggningar på finskt vattenområde.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av staten och som uteslutande används för andra än kommersiella ändamål.

## RP 96/2016 rd

### 7 §

#### *Certifikat över försäkring eller säkerhet*

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla certifikatet när förutsättningarna för dess utfärdande inte längre uppfylls.

Fartygets befälhavare ska se till att certifikatet enligt 1 mom. medförs ombord på fartyget. En kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

För certifikat som avses i denna paragraf tas det ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Närmare bestämmelser om det certifikat som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 8 §

#### *Verkställighet*

Ett beslut som Trafikverket fattat med stöd av 3–5 § får verkställas genast även om det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet eller om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

### 19 kap.

#### **Preskription av fordringar**

### 1 §

#### *Preskription av fordringar*

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

1) för fordran på bärgarlön eller på i 16 kap. 9 § avsedd särskild ersättning inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek; den mot vilken fordran görs gällande kan dock under tiden för väckande av talan förlänga denna tidsfrist genom att underrätta den som framställt krav,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum,

6) för fordran på bidrag till gemensamt haveri eller någon annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller en skada orsakad av bunkerolja enligt 10 a kap. inom tre år från skadans uppkomst,

8) för fordran på ersättning för kostnader som orsakats av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak i enlighet med Nairobikonventionen inom tre år från den dag vraket i enlighet med 11 a kap. 4 § har bedömts utgöra en fara.

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i den preskriptionstid som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som bestäms i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock får de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

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

I det fall som avses i 1 mom. 8 punkten får talan inte väckas efter det att sex år förflutit från den dag den sjöolycka som orsakade vraket inträffade eller, om sjöolyckan orsakades av en serie händelser, från den dag den första av dessa inträffade.

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, ska talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt bestäms.

Om en fordran som avses i denna paragraf har kommit under en dispaschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

20 kap.

### **Straffstadganden**

9 a §

#### *Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen*

En redare, fartygsägare eller registrerad ägare som uppsåtligen försummar i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. eller 11 a kap. 6 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att den i 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. avsedda försäkringsplikten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe har hand om fartygets drift samt fartygets befälhavare.

## RP 96/2016 rd

### 9 b §

#### *Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat*

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligen försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom. eller skyldigheten enligt 11 a kap. 7 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget ska för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

### 21 kap.

#### **Laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

### 3 d §

#### *Behörig sjörättsdomstol i mål som gäller vrak orsakade av sjöolyckor*

Om talan om ersättning enligt 11 a kap. eller Nairobi konventionen för kostnader som uppstår av lokalisering, utmärkning eller avlägsnande av ett vrak kan väckas vid en finsk domstol, behandlas talan i Helsingfors tingsrätt.

Om en begränsningsfond som avses i 9 kap. 7 § har upprättats i Finland efter olyckan och den registrerade ägaren eller försäkringsgivaren, mot vilken talan förs i Finland eller i en annan konventionsstat, har rätt att begränsa sitt ansvar, ska Helsingfors tingsrätt handlägga de mål som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till ersättning.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna i 1 kap. 1 och 1 a § träder dock i kraft den 20 .

3.

## Lag

### om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 5 punkten, sådan den lyder i lag 877/2014, som följer:

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

- 
- 5) internationella konventioner
- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, SOLAS),
  - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, Marpol 73/78),
  - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, STCW-konventionen),
  - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, Colreg),
  - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
  - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
  - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
  - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
  - i) konventionen om arbete till sjöss från 2006 (FördrS 52/2013),
  - j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),
  - k) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),
  - l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS /2016),
- 

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

4.

## Lag

### om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fartygsregisterlagen (512/1993) 30 § 4 mom. 2 punkten, sådan den lyder i lag  
1303/1999, som följer:

30 §

*Förutsättningar för avregistrering ur fartygsregistret*

---

Fartyget skall avföras ur registret på fartygsägarens begäran, om

---

2) fartyget som med stöd av 1 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen införts i registret, införts i fartygs-  
registret i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med stöd av 1 kap.  
1 a § 1 mom. i sjölagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 2 juni 2016

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

## Lag

### om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i sjölagen (674/1994) 20 kap. 9 c och 9 d §, sådana de lyder i lag 264/2013, och  
*ändras* 1 kap. 1 §, 19 kap. 1 § och 20 kap. 9 a och 9 b §,  
sådana de lyder, 1 kap. 1 § i lag 1302/1999, 19 kap. 1 § delvis ändrad i lagarna 421/1995,  
1363/2003 och 686/2008 samt 20 kap. 9 a och 9 b § i lag 421/1995, samt  
*fogas* till 1 kap. en ny 1 a §, till 7 kap. 1 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 421/1995, ett  
nytt 5 mom., till lagen ett nytt 11 a kap. och till 21 kap. en ny 3 d § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 kap.

1 kap.

**Allmänna stadganden om fartyg**

**Allmänna stadganden om fartyg**

1 §

1 §

*Ett fartygs nationalitet*

*Ett fartygs nationalitet*

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondedelar ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer.

Det ministerium som handhar sjöfartsfrågor, nedan ministeriet, skall under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna ett annat än i 1 mom. avsett fartyg som finskt, om en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sex tiondedelar av fartyget. Ett sådant godkännande skall återkallas på begäran av fartygets ägare.

Ministeriet kan under förutsättningar som bestäms genom förordning godkänna också ett annat än i 1 och 2 mom. avsett fartyg som finskt, om fartygets drift står under ett avgö-

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om mer än *sextio procent* av fartyget ägs av finska medborgare eller finska juridiska personer.

*I andra än i 1 mom. avsedda fall ska Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om*

1) en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sextio procent av fartyget,

2) *fartygets drift leds och kontrolleras från Finland,*

3) *fartygets ägare, ifall han inte ansvarar för fartyget i enlighet med 2 punkten, för skötseln av denna uppgift utser ett ombud som har sin stadigvarande hemkommun och bostad i Finland, och*



rande finskt inflytande.

Ett fartyg, som med stöd av 1 mom. skall anses vara finskt, kan överföras till fartygsregistret i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i enlighet med den statens lagstiftning om registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Ministeriet kan under förutsättningar som bestäms genom förordning för främjande av landets varvsindustri och sysselsättning ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i detta land, om det är fråga om ett i Finland byggt fartyg som så snart det har blivit färdigbyggt införs i fartygsregistret i en sådan stat, och om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt samband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning.

*4) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland.*

*Ett i 2 mom. avsett godkännande ska återkallas på begäran av fartygets ägare.*

*I andra än i 1 eller 2 mom. avsedda fall kan Trafiksäkerhetsverket godkänna ett fartyg som finskt, om*

*1) det utifrån fartygets ägande, förvaltnings-, kreditgivnings- och befraktningsförhållanden tillförlitligt kan konstateras att fartygets drift står under ett avgörande finskt inflytande,*

*2) fartyget har avförts ur fartygsregistret i en annan stat för den tid det är infört i fartygsregistret i Finland,*

*3) fartyget uppfyller de krav som ställs på nya fartyg i bestämmelserna om fartygs säkerhet, och*

*4) registreringen av fartyget bedöms främja sjöfartsnäringen i Finland och sysselsättningen inom den.*

*Om ett fartyg som avses i 4 mom. inte har någon finsk ägare, förutsätts utöver vad som föreskrivs ovan att finska medborgare är representerade i förvaltningsorganen för den utländska sammanslutning som äger fartyget eller att de på något annat sätt kan delta i beslutsfattandet i ägarsammanslutningen.*

*Ett tillstånd som avses i 4 mom. ska förenas med villkor som Trafiksäkerhetsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillstånd kan beviljas för högst två år i sänder.*

*Om förutsättningarna i 2 mom. för godkännande eller i 4 mom. för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om de villkor som det i 4 mom. avsedda tillståndet förenats med inte iaktas och avvikelserna inte kan betraktas som ringa, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla godkännandet eller tillståndet. Innan ett godkännande eller tillstånd återkallas ska den som fått godkännandet eller tillståndet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.*

*Närmare bestämmelser om ansökan om godkännande enligt 2 mom. eller tillstånd enligt 4 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om villkor som tillstånd enligt 4 mom. ska förenas med får utfärdas genom förordning av statsrådet.*

1 a §

*Införande av ett fartyg som är i finsk ägo i en annan stats fartygsregister*

*Ett fartyg som med stöd av 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt kan överföras till fartygsregistret i en annan stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i enlighet med den statens lagstiftning om registrering av fartyg som ägs av medborgare eller juridiska personer i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

*Trafiksäkerhetsverket får för att främja varvsindustrin och sysselsättningen i Finland ge tillstånd till att ett fartyg som enligt 1 § 1 mom. ska betraktas som finskt införs i fartygsregistret i en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom fartyg i den staten om*

*1) fartyget är byggt i Finland och det införs i fartygsregistret i en sådan stat omedelbart när det blivit färdigställt,*

*2) det råder ett verkligt samband mellan fartyget och registreringslandet i fråga om äganderätten till fartyget eller fartygets besittning eller användning, och*

*3) det enligt bedömningar finns sådana vägande skäl för registrering av fartyget vilka hänför sig till främjande av varvsindustrin och sysselsättningen i Finland.*

*Ett tillstånd som avses i 2 mom. ska förenas med de villkor som Trafiksäkerhetsverket anser behövliga samt innehålla uppgift om tillståndets giltighetstid. Tillståndet beviljas för viss tid och kan vara i kraft högst så länge som befraktningsavtalet om fartygets användning eller besittning gäller. Tillståndet ska förenas med villkor som förbjuder överföring av fartyget vidare till ett fartygsregister i ett tredje land.*

*Om förutsättningarna enligt 2 mom. för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om de villkor som tillståndet förenats med enligt 3 mom. inte iaktas och avvikelser inte kan betraktas som ringa, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla tillståndet. Innan beslut om återkallande fattas ska den som fått tillståndet ges möjlighet att lämna sin förklaring i saken.*

*Ett i 2 mom. avsett tillstånd upphör att gälla om fartyget eller en andel i det säljs till*

*utlandet så att fartyget enligt 1 § 1 mom. upphör att vara finskt.*

*Närmare bestämmelser om ansökan om tillstånd enligt 2 mom., om innehållet i ansökan och om den utredning som ska fogas till ansökan samt om innehållet i beslut om återkallande enligt 4 mom. får utfärdas genom förordning av statsrådet.*

7 kap

7 kap.

### **Allmänna stadganden om ansvar**

1 §

*Redarens ansvar*

---

*Bestämmelser om den registrerade ägarens ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakas av en sjöolycka finns i 11 a kap.*

11 a kap.

### **Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka**

1 §

*Tillämpning av Nairobikonventionen i Finland*

*Bestämmelser om avlägsnande av ett vrak som orsakas av en sjöolycka finns i 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS /2016), nedan Nairobikonventionen.*

*Bestämmelserna i Nairobikonventionen och i detta kapitel tillämpas i Finland och inom Finlands ekonomiska zon. De bestämmelser i Nairobikonventionen och i detta kapitel som gäller skyldigheter hos fartygets registrerade ägare, befälhavare och redare ska också tillämpas på finska fartyg inom en annan fördragsslutande stats ekonomiska zon och motsvarande område som avses i artikel 1.1 i konventionen.*

*Bestämmelserna i detta kapitel ska inte till-*

*lämpas till den del som bestämmelserna i 10 eller 10 a kap. tillämpas på avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka. På bekämpning av risk för olje- eller kemikalieskador som har samband med ett vrak som orsakats av en sjöolycka tillämpas lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009).*

2 §

*Befälhavarens och redarens rapporteringsplikt*

*Om ett finskt fartyg varit delaktigt i en sjöolycka som lett till fartyget det har blivit ett vrak, ska fartygets befälhavare eller redare utan dröjsmål lämna en i artikel 5 i Nairobi-konventionen avsedd rapport om saken till Trafikverket eller, om vraket finns inom en annan fördragsslutande stats konventionsområde, till den behöriga myndigheten i den berörda fördragsslutande staten.*

*Trafikverket ska underrätta de behöriga sjöfarts- och miljömyndigheterna om rapporter som lämnats till verket med stöd av 1 mom.*

3 §

*Varning om och lokalisering av vrak*

*När Trafikverket har mottagit en i 2 § avsedd rapport ska det i enlighet med artikel 7 i Nairobi-konventionen utan dröjsmål varna sjöfarande och berörda stater om vrakets art och läge.*

*Om vraket kan anses utgöra en fara, ska Trafikverket uppmana den registrerade ägaren att vidta alla de åtgärder som är möjliga för att fastställa vrakets exakta läge och bestämma en frist för detta. Om den registrerade ägaren inte fastställer läget inom den frist som bestämts, ska Trafikverket på den registrerade ägarens bekostnad vidta alla åtgärder som är möjliga för att lokalisera vraket.*

4 §

*Bestämning av den fara som ett vrak utgör  
och utmärkning av vrak*

*När Trafikverket fått uppgift om ett vrak ska verket i enlighet med artikel 6 i Nairobi-konventionen besluta om vraket utgör en fara. För avgörande i saken ska verket begära en bedömning av den fara som vraket utgör från Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och Försvarmakten.*

*Om ett vrak i enlighet med 1 mom. anses utgöra en fara, ska Trafikverket inleda alla rimliga åtgärder för att märka ut vraket.*

5 §

*Åtgärder för avlägsnande av ett vrak*

*Om ett vrak i enlighet med 4 § anses utgöra en fara, ska Trafikverket utan dröjsmål rapportera om det till den registrerade ägaren och, om det är fråga om ett utländskt fartyg, också till den behöriga myndigheten i fartygets registreringsstat.*

*Trafikverket ska bestämma en rimlig frist inom vilken den registrerade ägaren ska avlägsna vraket och skriftligen underrätta ägaren om fristen på det sätt som anges i artikel 9.6 i Nairobi-konventionen.*

*Om vraket anses utgöra en fara i enlighet med 4 §, ska den registrerade ägaren lämna bevis till Trafikverket på att i 7 § avsedd försäkring eller säkerhet finns.*

*För att trygga sjösäkerheten och skydda den marina miljön får Trafikverket i enlighet med artikel 9.4 i Nairobi-konventionen uppställa behövliga villkor för avlägsnande av ett vrak samt i enlighet med artikel 9.5 i den konventionen ingripa i avlägsnandet. Innan Trafikverket fattar beslut i saken ska det höra Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och Försvarmakten.*

*Trafikverket får avlägsna ett vrak på den registrerade ägarens bekostnad i de fall som avses i artikel 9.7 och 9.8 i Nairobi-konventionen när vraket befinner sig i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.*

*Trafikverket har rätt att få behövlig handräddning från Försvarmakten, Tullen och räddningsverken för utförande av sina*

uppgifter enligt denna paragraf.

6 §

*Försäkringsplikt*

*Den registrerade ägaren av ett finskt fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet som täcker ansvaret enligt artikel 10 i Nairobikonventionen intill det belopp som avses i 9 kap. 5 § 1 mom.*

*Skyldigheten enligt 1 mom. att teckna och vidmakthålla en försäkring eller annan säkerhet gäller även utländska fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 som anlöper en finsk hamn eller använder hamnanläggningar på finskt vattenområde.*

*Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av staten och som uteslutande används för andra än kommersiella ändamål.*

7 §

*Certifikat över försäkring eller säkerhet*

*Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan ett certifikat över giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfyllt försäkringsplikt, om fartyget inte har registrerats i någon stat som är part i Nairobikonventionen.*

*Trafiksäkerhetsverket ska återkalla certifikatet när förutsättningarna för dess utfärdande inte längre uppfylls.*

*Fartygets befälhavare ska se till att certifikatet enligt 1 mom. medförs ombord på fartyget. En kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.*

*För certifikat som avses i denna paragraf tas det ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).*

*Närmare bestämmelser om det certifikat som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.*

8 §

*Verkställighet*

*Ett beslut som Trafikverket fattat med stöd av 3–5 § får verkställas genast även om det inte har vunnit laga kraft, om inte något annat bestäms i beslutet eller om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.*

19 kap

**Preskription av fordringar**

1 §

*Preskription av fordringar*

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

1) för fordran på bärgarlön eller på i 16 kap. 9 § avsedd särskild ersättning inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek; den mot vilken fordran görs gällande kan dock under tiden för väckande av talan förlänga denna tidsfrist genom att underrätta den som framställt krav,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter

19 kap

**Preskription av fordringar**

1 §

*Preskription av fordringar*

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

1) för fordran på bärgarlön eller på i 16 kap. 9 § avsedd särskild ersättning inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek; den mot vilken fordran görs gällande kan dock under tiden för väckande av talan förlänga denna tidsfrist genom att underrätta den som framställt krav,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter

inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller förseknats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum, samt

6) för fordran på bidrag till gemensamt haveri eller någon annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller en skada orsakad av bunkerolja enligt 10 a kap. inom tre år från skadans uppkomst.

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som stadgas i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock får de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

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

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon

inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller förseknats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum,

6) för fordran på bidrag till gemensamt haveri eller någon annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller en skada orsakad av bunkerolja enligt 10 a kap. inom tre år från skadans uppkomst,

*8) för fordran på ersättning för kostnader som orsakats av lokalisering, utmärkning och avlägsnande av vrak i enlighet med Nairobi-konventionen inom tre år från den dag vraket i enlighet med 11 a kap. 4 § har bedömts utgöra en fara.*

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i den preskriptionstid som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som bestäms i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock får de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

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

*I det fall som avses i 1 mom. 8 punkten får talan inte väckas efter det att sex år förflutit från den dag den sjöolycka som orsakade vraket inträffade eller, om sjöolyckan orsakades av en serie händelser, från den dag den första av dessa inträffade.*

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon



annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, skall talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt stadgas.

Har en fordran som avses i denna paragraf kommit under dispasschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

20 kap

**Straffstadganden**

9 a §

*Försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja*

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

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

annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, ska talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt bestäms.

Om en fordran som avses i denna paragraf har kommit under en dispasschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

20 kap.

**Straffstadganden**

9 a §

*Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen*

En redare, fartygsägare eller registrerad ägare som uppsåtligen försummar i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. eller 11 a kap. 6 § avsedd försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

För försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att den i 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. avsedda försäkringsplikten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe har hand om fartygets drift samt fartygets befälhavare.

9 b §

*Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat*

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 10 eller 11 § ombord på ett fartyg, skall fartygets befälhavare för försummelse av skyldigheten att ombord medföra certifikat om försäkring av fartyg som transporterar olja dömas till böter.

9 c §

*Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk*

Den som försummar skyldigheten enligt 7 kap. 2 § att teckna försäkring eller ställa säkerhet ska för försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

9 d §

*Försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet*

Om fartyget inte medför ett sådant bevis som avses i 7 kap. 3 §, ska fartygets befälhavare för försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet med avseende på sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter.

9 b §

*Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat*

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligen försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom. eller skyldigheten enligt 11 a kap. 7 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget ska för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

(Upphävs.)

(Upphävs.)

21 kap.

**Laga domstol och rättegång i sjörättsmål**

3 d §

*Behörig sjörättsdomstol i mål som gäller vrak orsakade av sjöolyckor*

*Om talan om ersättning enligt 11 a kap. eller Nairobi konventionen för kostnader som*

*uppstår av lokalisering, utmärkning eller avlägsnande av ett vrak kan väckas vid en finsk domstol, behandlas talan i Helsingfors tingsrätt.*

*Om en begränsningsfond som avses i 9 kap. 7 § har upprättats i Finland efter olyckan och den registrerade ägaren eller försäkringsgivaren, mot vilken talan förs i Finland eller i en annan konventionsstat, har rätt att begränsa sitt ansvar, ska Helsingfors tingsrätt handlägga de mål som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till ersättning.*

*Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna i 1 kap. 1 och 1 a § träder dock i kraft den 20 .*

3.

## Lag

### om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 5 punkten, sådan den lyder i lag 877/2014, som följer:

2 §

*Definitioner*

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

- 
- 5) internationella konventioner
- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, SOLAS),
  - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, Marpol 73/78),
  - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, STCW-konventionen),
  - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, Colreg),
  - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
  - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
  - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
  - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
  - i) konventionen om arbete till sjöss från 2006 (FördrS 52/2013),
  - j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),
  - k) 2001 års internationella konvention om

2 §

*Definitioner*

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

- 
- 5) internationella konventioner
- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, SOLAS),
  - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, Marpol 73/78),
  - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984, STCW-konventionen),
  - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, Colreg),
  - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
  - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
  - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
  - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
  - i) konventionen om arbete till sjöss från 2006 (FördrS 52/2013),
  - j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),
  - k) 2001 års internationella konvention om

**RP 96/2016 rd**

ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),

ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),  
l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS /2016),  
-----

-----  
*Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.*  
-----

4.

## Lag

### om ändring av 30 § i fartygsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fartygsregisterlagen (512/1993) 30 § 4 mom. 2 punkten, sådan den lyder i lag  
1303/1999, som följer:

*Gällande lydelse*

30 §

*Förutsättningar för avregistrering ur far-  
tygsregistret*

-----  
Fartyget skall avföras ur registret på far-  
tygsägarens begäran, om

-----  
2) fartyget som med stöd av 1 kap. 1 § 1  
mom. sjölagen införts i registret, införts i far-  
tygsregistret i en stat som hör till Europeiska  
ekonomiska samarbetsområdet med stöd av 1  
kap. 1 § 4 mom. sjölagen.

*Föreslagen lydelse*

30 §

*Förutsättningar för avregistrering ur far-  
tygsregistret*

-----  
Fartyget skall avföras ur registret på far-  
tygsägarens begäran, om

-----  
2) fartyget som med stöd av 1 kap. 1 § 1  
mom. i sjölagen införts i registret, införts i  
fartygsregistret i en stat som hör till Europe-  
iska ekonomiska samarbetsområdet med stöd  
av 1 kap. 1 a § 1 mom. i sjölagen.

-----  
*Denna lag träder i kraft den*    20 .  
-----

(SVENSK ÖVERSÄTTNING)

**2007 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM AVLÄGSNANDE AV VRAK (NAIROBIKONVENTIONEN)**

**NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS, 2007**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

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

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

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

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,

SOM BEAKTAR att många vrak kan finnas i staters territorium, inbegripet deras territori-  
alhav,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

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

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

SOM INSER betydelsen av Förenta nationernas havsrättskonvention, som ingicks i Montego Bay den 10 december 1982, och internationell sedvana inom sjörätten samt behovet att genomföra denna konvention i enlighet med bestämmelserna i dem,

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,

HAR ENATS om följande:

HAVE AGREED as follows:

Artikel 1

*Definitioner*

I denna konvention avses med

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

2. ”fartyg” fartyg eller annan anordning som kan användas till sjöss, inbegripet bäransbåtar, 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 fartyget eller utanför detta, vilken medför materiell skada eller överhängande risk för sådan skada på ett fartyg eller dess last,

4. ”vrak”, som följd av en sjöolycka

a) sjunket eller strandat fartyg, eller

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

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

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

Article 1

*Definitions*

For the purposes of this Convention:

1 “Convention area” means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

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



## RP 96/2016 rd

5. "fara" varje tillstånd eller förhållande som
- 5 "Hazard" means any condition or threat that:
- a) utgör fara eller hinder för sjöfart, eller
- (a) poses a danger or impediment to navigation; or
- b) kan rimligen väntas medföra betydande skadliga följder för havsmiljön eller skada på kusten eller berörda intressen för en eller flera stater,
- (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.
6. "berörda intressen" en kuststats intressen vilka direkt påverkas eller hotas av ett vrak, såsom
- 6 "Related interests" means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:
- a) verksamhet på havskusten, i hamn och flodmynningar, inbegripet fiske, vilken utgör ett väsentligt medel till uppehälle för berörda personer,
- (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
- b) turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i området i fråga,
- (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
- c) kustbefolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av försörjningsresurser och djurliv i havet, och
- (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) infrastruktur utanför kusten och under vattnet,
- (d) offshore and underwater infrastructure.
7. "avlägsnande" varje förebyggande, minskning eller undanröjande av fara som ett vrak medför; "avlägsna" och "avlägsnad" ska tolkas i enlighet härmed,
- 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. "registrerad ägare" den person eller de personer som registrerats som ägare till fartyget eller, om registrering inte skett, den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för sjöolyckan; om ett fartyg ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat registrerats som fartygets brukare, ska med "registrerad ägare" förstås detta bolag,
- 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. "fartygets brukare" fartygets ägare eller annan organisation eller person såsom dess redare eller den som hyr fartyget utan besättning ("bare boat-befraktare"), som har övertagit ansvaret för fartygets drift från dess ägare och därvid har samtyckt till att överta
- 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 respon-

alla förpliktelser och allt ansvar som uppkommer under den internationella koden för säker drift, med senare ändringar,<sup>1</sup>

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 är berättigat att föra,

12. ”organisationen”: Internationella sjöfartsorganisationen,

13. ”generalsekreteraren”: organisationens generalsekreterare.

## Artikel 2

### *Målsättning 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 vidtagna av den berörda staten enligt punkt 1 ska stå i proportion till faran.

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

4. 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

sibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

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

## 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.

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-

---

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

efter att samarbeta när en sjöolycka som orsakar ett vrak får verkningar för 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 i dess territorium, inbegripet dess territorialhav, med tillämpning av artikel 4.4. Staten ska då anmäla detta till generalsekreteraren när den samtycker till att bli bunden av konventionen eller vid senare tidpunkt. När en fördragsslutande stat har gjort en sådan anmälan, påverkar det inte statens rättigheter eller förpliktelser att vidta andra åtgärder beträffande vrak i dess territorium, inbegripet dess territorialhav, än att lokalisera, utmärka och avlägsna dem i enlighet med konventionen. Bestämmelserna i artikel 10, 11 och 12 i konventionen ska inte tillämpas på några andra vidtagna åtgärder än dem som anges i artikel 7, 8 och 9 i konventionen.

3. När en fördragsslutande stat har gjort en anmälan enligt punkt 2 ska den berörda statens konventionsområde omfatta dess territorium, inbegripet 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 för den fördragsslutande statens del få verkan sex månader efter det att den mottagits av generalsekreteraren.

5. En fördragsslutande stat som har gjort en anmälan enligt punkt 2 får återkalla den genom en anmälan om detta till generalsekreteraren. Återkallelsen får verkan sex månader efter det att återkallelsen har mottagits av ge-

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 territory, including the territorial sea, of that State Party.

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

5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six

## RP 96/2016 rd

neralsekreteraren om inte en senare dag anges

### Artikel 4

#### *Undantag*

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

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

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

4. a) När en fördragsslutande stat har gjort en anmälan enligt artikel 3.2 ska följande bestämmelser i denna konvention inte tillämpas i statens territorium, inbegripet dess territorialvatten:

i) artikel 2.4,

ii) artikel 9.1, 9.5, 9.7, 9.8, 9.9 och 10, samt

iii) artikel 15.

b) artikel 9.4, i den mån 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 en bärgare eller annan att på ägarens vägnar avlägsna det vrak som ansetts innebära en fara. Innan ett sådant avlägsnande börjar, får den berörda staten ställa upp villkor för avlägsnandet endast i den ut-

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.

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

## RP 96/2016 rd

sträckning det är nödvändigt för att säkerställa att bärgningen fortgår på ett sätt som är förenligt med hänsyn till säkerhet och skydd av havsmiljön.

### Artikel 5

#### *Rapportering om vrak*

1 En fördragsslutande stat ska kräva att befälhavaren och brukaren av ett fartyg som 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 rapporteringsplikten enligt denna artikel har blivit uppfylld aningen av befälhavaren eller av fartygets brukare, är den andre inte skyldig att rapportera.

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

- a) vrakets exakta läge,
- b) vrakets typ, storlek och beskaffenhet,
- c) arten av skadan på vraket och vrakets 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 faran*

Vid prövningen om ett vrak utgör en fara bör följande förhållanden beaktas av den berörda staten:

- a) vrakets typ, storlek och beskaffenhet,
- b) vattendjupet på området,

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 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;

## RP 96/2016 rd

- c) tidvattnets variation och strömmar i området,  
(c) tidal range and currents in the area;
- 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 211.6 i Förenta nationernas havsrättskonvention, 1982,  
(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) närhet till sjövägar eller etablerade trafikstråk,  
(e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- f) trafikflöde och trafiktäthet,  
(f) traffic density and frequency;
- g) typen av sjötrafik,  
(g) type of traffic;
- h) arten och mängden av vrakets last, mängden och typen av olja (såsom bunkerolja och smörjolja) ombord på vraket och, i synnerhet, den skada som troligen orsakas om lasten och oljan skulle släppas ut i havsmiljön,  
(h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- i) sårbarheten hos hamnanordningar,  
(i) vulnerability of port facilities;
- j) rådande meteorologiska och hydrografiska förhållanden,  
(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- k) undervattenstopografi i området,  
(k) submarine topography of the area;
- l) vrakets höjd ovan eller under vattenytan vid lägsta astronomiska tidvatten,  
(l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- m) akustiska och magnetiska egenskaper hos vraket,  
(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- n) närheten till icke landbaserade anläggningar, rörledningar, kablar för telekommunikation och liknande anordningar, och  
(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- o) andra omständigheter som kan göra det nödvändigt att avlägsna vraket.  
(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

Artikel 7

*Lokalisering av vrak*

1. Vid upptäckten av ett vrak ska den berörda staten använda alla genomförbara medel, inbegripet staters och organisationers hjälp och tjänster (*bona officia*), till att varna 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 alla genomförbara åtgärder 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 alla rimliga åtgärder vidtas för att utmärka vraket.

2. När vraket märks ut ska alla genomförbara åtgärder vidtas för att säkerställa att märkningen stämmer med det internationellt godtagna system för utprickning med bojar som används i det område där vraket är beläget.

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 avlägsnande av vrak*

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 beträffande 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.

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.

## RP 96/2016 rd

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 en bärgare 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 sker på ett sätt som är förenligt 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 avlägsnandet sker effektivt på ett sätt som är förenligt med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

6. Den berörda staten ska

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

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

c) skriftligen upplysa den registrerade ägaren att staten avser att ingripa omedelbart i det fall att faran blir särskilt allvarlig.

7. Om den registrerade ägaren inte avlägsnar vraket inom den frist som bestämts enligt punkt 6 a, eller om den registrerade ägaren inte kan nås, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska och skynd-

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

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

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

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

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



## RP 96/2016 rd

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

8. För den händelse omedelbara åtgärder behövs och den berörda staten underrättat fartygets registreringsstat och den registrerade ägaren om detta, får den berörda staten avlägsna vraket med de mest praktiska och skyndsamma medel som är tillgängliga och förenliga med hänsyn till säkerhet och skydd för havsmiljön.

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

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

11. De upplysningar som avses i denna artikel ska lämnas av den berörda staten till den registrerade ägare som angetts i de rapporter som omtalas i artikel 5.2.

### Artikel 10

#### *Ägarens ansvar*

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

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

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

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.

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 considerations of safety and protection of the marine environment.

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

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

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

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

3. Anspråk på ersättning för kostnader angivna i punkt 1 får framställas mot den registrerade ägaren endast i enlighet med bestämmelserna i denna konvention. Detta inskränker dock inte rättigheter och skyldigheter för en fördragsslutande stat som har gjort en anmälan enligt artikel 3.2 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 10.1 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) den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening

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

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

4 Nothing in this article 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

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

## RP 96/2016 rd

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 bärare 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 flagga är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller liknande institution, för att täcka ansvaret enligt denna konvention till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler, men som under alla omständigheter inte överstiger ett belopp som beräknats i enlighet med artikel 6.1 b i 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

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

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 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:

## RP 96/2016 rd

- a) fartygets namn, utmärkande siffror eller bokstäver och registreringshamn, (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- b) fartygets bruttodräktighet, (b) gross tonnage of the ship;
- c) den registrerade ägarens namn och den ort där ägarens huvudsakliga verksamhet bedrivs, (c) name and principal place of business of the registered owner;
- d) IMO-nummer, (d) IMO ship identification number;
- e) typ av säkerhet och giltighetstid, (e) type and duration of security;
- 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 (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) certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten. (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) En fördragsslutande stat får bemyndiga antingen en institution eller en organisation som staten erkänner att utfärda det certifikat som anges i punkt 2. En sådan institution ska underrätta staten om varje certifikat som utfärdas. I samtliga fall ska den fördragsslutande staten till fullo garantera att det certifikat som utfärdats på detta sätt är fullständigt och korrekt och åta sig att säkerställa nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet. 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) En fördragsslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- i) de särskilda ansvarsområden och villkor som gäller för de befogenheter som delegerats till en institution eller organisation som staten erkänner, (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
- ii) återkallelse av ett sådant bemyndigande, och (ii) the withdrawal of such authority; and
- iii) den dag då ett sådant bemyndigande eller dess återkallelse träder i kraft. (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.
- En befogenhet som delegerats ska inte träda i kraft tidigare än tre månader från den dag då generalsekreteraren underrättats om detta. 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) Den institution eller organisation som bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt ska åtminstone ha befogenhet att återkalla dessa certifikat om de villkor enligt vilka de utfärdats inte längre uppfylls. I samtliga fall ska institutionen eller organisationen underrätta den stat på vars vägnar certifikatet utfärdats om en sådan återkallelse.

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

5. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget, och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragsslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

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

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

8. Ingenting i denna konvention ska tolkas som ett hinder för en fördragsslutande stat att lita på upplysningar som erhållits från andra stater eller organisationen eller andra inter-

(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 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 interna-

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

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

10. Talan om ersättning för kostnader som uppkommit 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 ägaren skulle ha haft rätt att åberopa, inbegripet ansvarsbegränsning under en tillämplig nationell eller internationell reglering, med undantag för invändning grundad på att ägaren är försatt i konkurs eller har trätt i likvidation. Även om den registrerade ägaren inte är berättigad till ansvarsbegränsning, får svaranden åberopa ansvarsbegränsning till ett belopp motsvarande det belopp som fordras av en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet enligt punkt 1. Svaranden får åberopa att sjöolyckan orsakats genom uppsåtlig handling av den registrerade ägaren själv men får inte anföra andra invändningar som svaranden kunde ha varit berättigad till i en rättegång där ägaren fört talan mot svaranden. Svaranden ska i vart fall ha rätt att få ägaren instämnd i målet.

11. En fördragsslutande stat får inte tillåta

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

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

10 Any claim for costs arising under this Convention 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

att sjöfart bedrivs av ett fartyg som för dess flagga och för vilket denna artikel gäller om inte certifikat utfärdats enligt punkterna 2 eller 14.

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

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

Artikel 13

*Tidsfrister*

Rätt till ersättning för kostnader enligt denna konvention ska upphöra om talan inte

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 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.

Article 13

*Time limits*

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is

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 konventionen*

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

*Twistlösning*

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

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

3. Varje förfarande som en fördragsslu-

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 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



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

4. En fördragsslutande stat som är part i denna konvention men inte i havsrättskonventionen ska när staten ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention eller senare vara fri att välja, genom en skriftlig förklaring, ett eller flera av de medel angivna i artikel 287.1 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 bilagorna V och VII i havsrättskonventionen ska staten ha rätt att utse medlare och skiljemän som ska inkluderas i de förteckningar som avses i artikel 2 bilaga V och artikel 2 bilaga VII, för tvistelösning som föranleds av denna konvention.

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

#### 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.

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 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.

Artikel 17

*Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och tillträde*

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

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

i) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande,

ii) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, åtföljt av ratifikation, 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 har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument 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 det relevanta dokumentet, dock inte innan konventionen har trätt i kraft enligt punkt 1.

Article 17

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

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

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

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

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

(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.

Artikel 19

*Uppsägning*

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

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

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

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 underrättelser som gjorts enligt denna konvention.

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

3. Så snart denna konvention träder i kraft ska en bestyrkt kopia av texten överlämnas

Article 19

*Denunciation*

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

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

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

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

**RP 96/2016 rd**

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

SOM SKEDDE I NAIROBI den adertonde maj tvåtusensju.

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

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, 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.

## RP 96/2016 rd

### Bilaga

#### CERTIFIKAT ÖVER 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	Signalbokstäver	Fartygets IMO- nummer	Registreringsort	Den registrerade ägarens namn samt fullständig adress där denne bedriver sin hu- vudsakliga verk- samhet

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 (försäkringsgivarna) och /eller den (de) personer som har ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn .....

Adress .....

Detta certifikat gäller till .....

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

ELLER

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

Detta certifikat har utfärdats på bemyndigande av regeringen

i .....  
(statens fullständiga namn)

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

I ..... den .....  
(ort) (datum)

.....  
(den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens namnteckning och titel)

**Förklarande anmärkningar**

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

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

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

Name of Ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

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

.....

(Full designation of the State)

OR

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

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At .....  
(Place)

On .....  
(Date)

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

## **RP 96/2016 rd**

### 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.