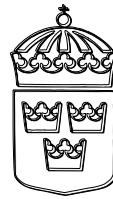


Regeringens proposition

2012/13:81



Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Prop.
2012/13:81

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 mars 2013

Fredrik Reinfeldt

Tobias Billström
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	23
2.3	Förslag till lag om ändring i miljöbalken	24
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken	25
3	Ärendet och dess beredning	26
4	Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss	28
4.1	Gällande rätt	28
4.2	Bunkerkonventionen	28
4.3	Sveriges tillträde till bunkerkonventionen	29
4.4	De nya bestämmelsernas tillämpningsområde	31
4.5	Ansvariga personer och ansvarsförutsättningar	33
4.6	Fartygsägarens försäkringsskyldighet	35
4.7	Statsfartyg	39
4.8	Ansvarsbestämmelser m.m.	40
5	Ansvarsgränserna för redare m.fl.	41
6	Ikraftträdande	45
7	Ekonomiska och andra konsekvenser	46
8	Författningskommentar	49
8.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	49
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	68
8.3	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken	68
8.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken	69
Bilaga 1	2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja	70
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14)	93
Bilaga 3	Lagförslagen i promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14)	95
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna (Ds 2012:14)	136
Bilaga 5	IMO:s resolution LEG.5(99) av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar	137
Bilaga 6	Lagförslaget i promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar	140

Bilaga 7	Förteckning över remissinstanserna (promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar).....	142
Bilaga 8	Lagrådsremissens lagförslag	143
Bilaga 9	Lagrådets yttrande.....	159
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 mars 2013	160
	Rättsdatablad.....	161

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

dels godkänner

1. 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (avsnitt 4.3),

2. Internationella sjöfartsorganisationens resolution LEG.5(99) av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (avsnitt 5),

dels antar regeringens förslag till

3. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),

4. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,

5. lag om ändring i miljöbalken,

6. lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken.

Regeringen har följande förslag till lagtext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) dels att 7 kap. 1 §, 9 kap. 5 §, 10 kap. 2, 12 och 19 §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § samt 21 kap. 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas ett nytt kapitel, 10 a kap., tre nya paragrafer, 7 kap. 2 a §, 10 kap. 2 a och 13 a §§, samt närmast före 10 kap. 13 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §¹

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

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

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

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

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

2 a §

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

¹ Senaste lydelse 1995:1081.

9 kap.**5 §²**

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

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

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 200 SDR.

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

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

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

² Senaste lydelse 2012:353.

10 kap.

2 §³

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

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

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

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

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

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

³ Senaste lydelse 1995:1081.

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

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

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

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

omfattas av första stycket gäller 19 §.

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

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

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

2 a §

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

12 §⁴

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

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

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

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

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

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

⁴ Senaste lydelse 1995:1081.

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

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

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

Avgift vid certifiering

13 a §

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

19 §⁵

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

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

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

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

⁵ Senaste lydelse 2012:353.

Prop. 2012/13:81 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap. första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

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

10 a kap. Om ansvar för vissa bunkeroljeskador

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

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

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

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

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

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

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

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

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

2 §

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

Tillämpningsområde

3 §

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

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

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

4 §

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

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

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

5 §

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

6 §

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

Skadestånd

Ansvaret för en bunkeroljeskada

7 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om

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

Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att skadan

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

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

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

8 §

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

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

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

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

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

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

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

Ansvarsbegränsning

9 §

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

Preskription

10 §

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

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

11 §

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

En försäkring eller säkerhet som

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

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

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

12 §

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

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

svarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §.

Avgift vid certifiering

13 §

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

Krav mot försäkringsgivaren

14 §

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

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

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

15 §

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

16 §

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

Åsidosättande av försäkrings-
skyldighet m.m.

17 §

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

Behörig domstol m.m.

18 §

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

19 kap.

1 §⁶

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶ Senaste lydelse 1995:1314.

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

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

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

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

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

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

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit

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

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

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

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

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

Om en fordran som avses i första eller andra stycket *har*

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

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

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

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

20 kap.

14 §⁷

En fartygsägare, som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. om *försäkringsplikt* eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

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

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

⁷ Senaste lydelse 2012:353.

21 kap.

5 §⁸

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 §⁹

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

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

⁸ Senaste lydelse 1995:1081.

⁹ Senaste lydelse 1995:1081.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2012/13:81 överklagats.

beslut överklagats.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

Prop. 2012/13:81

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

6 §¹

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2008:1364.

Prop. 2012/13:81 2.3 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

Detta kapitel gäller inte miljöskador som

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

| ¹ Senaste lydelse 2007:660.

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

Prop. 2012/13:81

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

Lydelse enligt SFS 2010:968

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

Detta kapitel gäller inte miljöskador som

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

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

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

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

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

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

3 Ärendet och dess beredning

Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen) reglerar ansvar för föroreningsskador som uppkommit genom utsläpp av olja som används för ett fartygs drift (bunkerolja). Konventionen antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) år 2001 och trädde i kraft den 21 november 2008. Konventionen finns som *bilaga 1*. Enligt konventionen har fartygsägaren ett strikt ansvar, dvs. oberoende av vållande, för skadorna. Också en redare, en person som hyr fartyget utan besättning eller någon annan som i redarens ställe har hand om fartygets drift har ett strikt ansvar för bunkeroljeskador. Ägare av större fartyg är skyldiga att ha en ansvarsförsäkring eller någon annan säkerhet för de bunkeroljeskador som kan uppkomma.

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

Hösten 2011 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda bunkerkonventionen samt föreslå de författningsändringar som behövs eller som annars bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Uppdraget omfattade också frågan om ett svenskt tillträde till 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, HNS-konventionen (Hazardous and Noxious Substances). Uppdraget redovisades i promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14). En sammanfattning av promemorian och dess lagförslag finns i *bilagorna 2 och 3*.

Promemorian har remissbehandlats (Ju2012/3690/L3). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Dessutom har vissa särskilt berörda remissinstanser (Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Svensk Försäkring, Svenska Bankföreningen, Sveriges Ångfartygs Assuransförening [The Swedish Club], Sveriges dispaschör, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sweboat och Skärgårdsredarna) i samband med en kompletterande remittering fått tillfälle att inkomma med synpunkter på frågan om försäkringsgivarens återkravs rätt (avsnitt 4.6) respektive på förslagen i propositionen om åtgärder mot fartyg som saknar ansvarsförsäkring (avsnitt 4.8).

I propositionen behandlas den del av promemorian som avser Sveriges tillträde till bunkerkonventionen. Regeringen avser att återkomma i frågan om ett tillträde till HNS-konventionen, som inte har trätt i kraft än.

Höjning av ansvarsbeloppen i sjölagen

Bestämmelser om begränsning av bland andra redares, fartygsägares och bärbares skadeståndsansvar finns i 9 kap. sjölagen (1994:1009). Bestämmelserna gör det möjligt för redare m.fl. att begränsa sitt sammanlagda

ansvar för skador som uppkommit på grund av en händelse. De bygger på 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (1996 års ändringsprotokoll).

Sverige har tillträtt 1996 års ändringsprotokoll och sade i samband med tillträdet upp begränsningskonventionen. Skälet till att konventionen sades upp är att Sverige annars hade behövt tillämpa ansvarsgränserna i konventionen gentemot stater som tillträtt denna men inte ändringsprotokollet. 1996 års ändringsprotokoll fyller i sig funktionen av en konvention, genom att begränsningskonventionen och ändringsprotokollet ska betraktas som ett enda instrument i förhållandet mellan dem som är anslutna till ändringsprotokollet. En stat som är part i 1996 års ändringsprotokoll, men som inte är part i begränsningskonventionen, är bunden av bestämmelserna i konventionen i dess ändrade lydelse enligt ändringsprotokollet i förhållande till andra parter i protokollet, men inte till stater som bara är parter i konventionen. För en närmare redogörelse för Sveriges tillträde till 1996 års ändringsprotokoll och uppsägningen av begränsningskonventionen hänvisas till propositionen Höjda begränsningsbelopp för redares skadeståndsansvar (prop. 2003/04:79).

I april 2012 antog IMO ändringar av 1996 års ändringsprotokoll, som innebär att vissa av ansvarsgränserna höjs (IMO:s resolution LEG.5[99] av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar). Ändringarna träder i kraft om inte ett visst antal konventionsstater förklarar sig inte godta dem. Resolutionen i dess ursprungliga engelska version finns som *bilaga 5*. Parallellt med den engelska texten finns en översättning till svenska.

Inom Justitiedepartementet har promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar (Ju2012/7320/L3) utarbetats. Promemorian har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 6*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 24 januari 2013 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 8*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 9*. Regeringen följer i propositionen Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkt behandlas i avsnitt 4.4. I förhållande till lagrådsremissen görs dessutom vissa mindre redaktionella ändringar.

Den förslagna lagändringen om höjda ansvarsgränser får anses vara av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagändringen har därför inte granskats av Lagrådet.

4 Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

4.1 Gällande rätt

Sverige har tillträtt 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (ansvarighetskonventionen) och 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (fondkonventionen). Sverige har också tillträtt 2003 års protokoll till fondkonventionen, genom vilket en kompletterande fond inrättats. Konventionerna reglerar förorening från oljetankfartyg. Bestämmelserna som genomför konventionerna finns huvudsakligen i 10 kap. sjölagen (1994:1009) och lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna.

Fartygsägaren har ett strikt ansvar, dvs. oberoende av vållande. Ansvaret omfattar föroreningsskada orsakad av olja från ett fartyg som konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast eller, om fartyget kan transportera även annan last, om skadan inträffat i samband med en sådan oljetransport. Ansvaret avser förorening genom utsläpp av beständig mineralolja som innehåller kolväte och omfattar även bunkerolja av sådant slag. Ansvaret kanaliseras till fartygsägaren, vilket innebär att utrymmet att rikta ansvar mot andra personer är begränsat. Särskilda regler om ansvarsbegränsning gäller och endast i vissa undantagsfall kan ägaren undgå ansvar. Ägaren till ett fartyg av viss minsta storlek är skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar.

Om en skadelidande inte kan få full ersättning för en oljeskada, kan han eller hon i vissa fall få ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Det gäller bland annat om skadorna överskrider ägarens rätt till ansvarsbegränsning.

Det finns i svensk rätt i vissa fall ett strikt ansvar för fartygsägaren även när en oljeskada har orsakats av ett fartyg som inte är ett oljetankfartyg (10 kap. 19 § andra stycket sjölagen). Detta ansvar följer inte av någon konvention som Sverige har tillträtt. Vid dessa oljeskador, inklusive bunkeroljeskador, kan en skadeståndstalan riktas inte bara mot fartygsägaren utan även mot andra personer som har varit inblandade i en fartygsolycka eller ett utsläpp. Reglerna om fartygsägarens obligatoriska ansvarsförsäkring gäller inte i dessa fall, men redaren är alltid skyldig att ha en ansvarsförsäkring (7 kap. 2 §). En annan skillnad är att de särskilda beloppen för ansvarsbegränsning som tillämpas för tankfartyg inte gäller (jfr 10 kap. 5 §). I stället gäller de allmänna bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap.

4.2 Bunkerkonventionen

Bunkerkonventionen har utformats med ansvarighetskonventionen som förebild. Bunkerkonventionen har dock i vissa avseenden ett vidare

tillämpningsområde eftersom den till skillnad från ansvarighetskonventionen dels inte är begränsad till tankfartyg, dels omfattar även icke beständig mineralolja. Konventionen är subsidiär i förhållande till ansvarighetskonventionen och ska således inte tillämpas om skadan faller under den konventionens tillämpningsområde (artikel 4.1).

Bunkerkonventionen föreskriver ett strikt ansvar för föroreningsskador som uppkommer genom utsläpp av bunkerolja från fartyg (artikel 3.1). Liksom ansvarighetskonventionen reglerar bunkerkonventionen ansvar för föroreningsskador, varmed förstås en skada orsakad utanför fartyget genom utsläpp av olja från fartyget. Med bunkerolja förstås enligt konventionen varje mineralolja som innehåller kolväte, inbegripet smörjolja, och som används eller avses att bli använd för framdrivande av fartyg, samt rester av sådan olja (artikel 1.5). Liksom i ansvarighetskonventionen görs undantag från ansvaret endast i vissa särskilda situationer (artikel 3.3). Utöver fartygets ägare träffar ansvaret vissa andra personer som i konventionen likställs med ägaren och som svarar solidariskt med ägaren (artikel 1.3).

Ägare till större fartyg åläggs en skyldighet att inneha en ansvarsförsäkring eller annan godtagbar säkerhet för de bunkeroljeskador som kan uppkomma (artikel 7).

4.3 Sveriges tillträde till bunkerkonventionen

Regeringens förslag: Riksdagen ska godkänna 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (se Ds 2012:14).

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom en tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning. Flera remissinstanser välkomnar ett svenskt tillträde till konventionen.

Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt vid Juridiska fakulteten, Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet) framhåller att ett tillträde till bunkerkonventionen framstår som viktigt ur miljösynpunkt. Mängden bunkerolja ombord på fartyg har ökat i takt med den ökade storleken på fartygen och utsläpp av sådan olja kan orsaka stora skador, särskilt i känsliga miljöer.

Även *Transportstyrelsen* framhåller att det är angeläget att Sverige tillträder bunkerkonventionen. Det är enligt Transportstyrelsen viktigt att hela EU tillämpar samma miljöskyddsregler och det förhållandet att Sverige står utanför regleringen medför negativa konsekvenser. Svenska redare tvingas vända sig till myndigheter i andra stater för att få certifikat och det är inte möjligt att utföra hamnstatskontroller avseende konventionens krav på utländska fartyg som anlöper svenska hamnar.

Trafikverket påpekar att just bunkerolja har orsakat det största enskilda oljeutsläppet i svenska vatten på senare år. Det inträffade år 2003 när det kinesiska bulkfartyget *Fu Shan Hai* kolliderade med ett annat fartyg och sjönk. Fartyget hade omkring 1 600 ton bunkerolja ombord, varav en

betydande mängd läckte ut. Svenska staten fick knappt 30 miljoner kronor i kompensation av det kinesiska rederiet, vilket uppskattas motsvara ungefär 60 procent av kostnaderna för den svenska skadesaneringen. Samtidigt, framhåller Trafikverket, finns det skäl att anta att de skador som uppkommer vid utsläpp av bunkerolja kan komma att minska under de kommande åren, eftersom en stor del av fartygen som trafikerar svenska farvatten förväntas övergå till lättare bränslen. Utsläpp av sådant bränsle ger fortfarande upphov till skador, men följdverkningarna blir betydligt mindre än vid utsläpp av tyngre oljor, särskilt eftersom en lättare olja dunstar snabbare.

Regelrådet avstyrker förslaget eftersom rådet anser att konsekvensutredningen i promemorian är bristfällig.

Skälen för regeringens förslag: Utsläpp av bunkerolja kan orsaka allvarliga skador på miljö och egendom. Såväl från miljösynpunkt som av hänsyn till de skadelidande är det viktigt att det finns en långtgående rätt till ersättning vid förorening genom bunkerolja. Det internationella samarbetet är särskilt viktigt eftersom stora utsläpp av bunkerolja kan drabba vidsträckt områden.

Genom bunkerkonventionen säkerställs att ett strikt ansvar vid utsläpp av bunkerolja från andra fartyg än oljetankfartyg tillämpas i samtliga konventionsstater. Dessutom införs krav på en obligatorisk ansvarsförsäkring, något som kan få en avgörande betydelse för de skadelidandes möjlighet till ersättning. Konventionen utgör därmed ett viktigt komplement till det internationella regelsystemet för ersättningsansvar vid förorening genom utsläpp av olja.

För svenska förhållanden kan det visserligen ifrågasättas hur stor betydelse konventionen kommer att få för de skadelidande. Redan i dag uppställs i svensk rätt ett omfattande ansvar utan krav på vållande vid utsläpp av bunkerolja. Fartygsägarens strikta ansvar för oljeutsläpp är i Sverige – till skillnad från vad ansvarighetskonventionen föreskriver – inte begränsat till oljetankfartyg utan omfattar även andra slags lastfartyg. Dessutom kompletteras fartygsägarens skyldighet att försäkra oljetankfartyg av att redaren är skyldig att ha en ansvarsförsäkring, som täcker bland annat ansvar för utsläpp av bunkerolja. I vissa avseenden innebär dock bunkerkonventionen ett skärpt ansvar. Bland annat tillämpas konventionens regler – till skillnad från 10 kap. sjölagen – också på icke beständiga oljor (t.ex. bensin och lättare dieselolja), även om utsläpp av sådana oljor inte orsakar skador som ger rätt till ersättning i samma utsträckning som beständiga oljor.

På grund av att det redan i dag i betydande utsträckning råder ett strikt ansvar för skador genom bunkerolja och en omfattande försäkrings-skyldighet lär bunkerkonventionen å andra sidan inte innebära någon ytterligare belastning av större betydelse för sjöfarten. Tvärtom torde regleringen underlätta för svenska rederier att få tillgång till de certifikat som konventionen kräver att fartygen har. Svenska fartyg som besöker utländska hamnar riskerar att nekas tillträde om de inte har certifikat enligt bunkerkonventionen.

Sammantaget bedömer regeringen att övervägande skäl talar för att Sverige bör tillträda bunkerkonventionen. Konventionen har tillträtts av våra nordiska grannländer och åtskilliga andra stater. Inte minst med tanke på intresset av europeisk och nordisk rättslikhet är det av vikt att

Sverige inte ställer sig utanför samarbetet. Enligt 10 kap. 3 § första stycket regeringsformen krävs riksdagens godkännande innan regeringen ingår en bindande internationell överenskommelse som förutsätter att en lag ändras eller upphävs eller att en ny lag stiftas, eller i övrigt gäller ett ämne som riksdagen ska besluta om. Ett tillträde till bunkerkonventionen förutsätter lagändringar. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att riksdagen godkänner konventionen. *Regelrådets* anmärkningar behandlas i avsnitt 7.

Konventionen bör införlivas med nationell rätt genom transformering som innebär att konventionen omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs. Till skillnad från förslaget i promemorian föreslås här att de nya bestämmelserna, där så är möjligt, tas in i ett nytt kapitel i sjölagen. Att en sådan lösning övervägdes framhölls i samband med remitteringen. Ingen remissinstans har invänt mot lösningen och på så sätt blir det tydligt vilka regler som gäller vid bunkeroljeskador enligt bunkerkonventionen.

4.4 De nya bestämmelsernas tillämpningsområde

Regeringens förslag: De nya bestämmelserna om ansvar för bunkeroljeskador ska tillämpas på skador som uppkommit till följd av förorening genom utsläpp av bunkerolja från ett fartyg. Vid försämring av miljön ska endast utebliven vinst och kostnader för rimliga återställningsåtgärder ersättas. Kostnader för och skador orsakade av förebyggande åtgärder ska ersättas. Bestämmelserna ska inte tillämpas på sådana skador till följd av utsläpp från tankfartyg för vilka det redan finns en konventionsbaserad reglering.

Det geografiska tillämpningsområdet ska överensstämma med vad som gäller enligt nuvarande bestämmelser om oljeskador från tankfartyg.

Ansaret för miljöskador enligt 10 kap. miljöbalken ska inte tillämpas på skador som omfattas av de nya bestämmelserna.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (se Ds 2012:14).

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

Skälen för regeringens förslag

Vilka oljeskador omfattas?

Bunkerkonventionen har i vissa delar ett mer vidsträckt tillämpningsområde än de bestämmelser i 10 kap. sjölagen som bygger på ansvarighetskonventionen (jfr 10 kap. 2 §). Medan ansvarighetskonventionen endast är avsedd att tillämpas på utsläpp av en viss typ av olja från tankfartyg, nämligen beständig mineralolja som innehåller kolväte, är bunkerkonventionen tillämplig på alla slags fartyg och omfattar även utsläpp av icke beständiga mineraloljor (artikel 1.1 och 1.5). Bunkerkonventionen är samtidigt subsidiär i förhållande till ansvarighetskonventionen.

Om en skada omfattas av ansvarighetskonventionens tillämpningsområde, ska bunkerkonventionen inte tillämpas (artikel 4.1). För såväl bunkerkonventionen som ansvarighetskonventionen gäller att de endast är avsedda att tillämpas på skador som uppkommit genom förorening och inte genom t.ex. brand eller explosion utan att olja läckt ut. Endast ekonomiska skador ersätts. För försämring av miljön ersätts endast utebliven vinst och rimliga åtgärder för återställning (artikel 1.9).

Regeringen bedömer att de svenska bestämmelsernas tillämpningsområde bör motsvara konventionens. Bestämmelserna kommer därmed att komplettera den reglering i 10 kap. sjölagen som genomför ansvarighetskonventionen. Såvitt avser utsläpp av bunkerolja kommer bestämmelserna också att ersätta den reglering i 10 kap. som i dag tillämpas på andra fartyg än tankfartyg (10 kap. 19 § andra stycket).

Vilket är det geografiska tillämpningsområdet?

Bunkerkonventionen är tillämplig på bunkeroljeskador som inträffar inom en konventionsstats territorium, inklusive dess territorialhav, och inom dess ekonomiska zon. Har en stat inte fastställt en ekonomisk zon, är konventionen ändå tillämplig på ett område upp till 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts, under förutsättning att staten i fråga har beslutat att ett motsvarande område ska finnas inom vilket konventionen kan tillämpas. Konventionens bestämmelser är tillämpliga på förebyggande åtgärder oavsett var de har företagits så länge det skett för att förhindra eller begränsa en skada som faller inom konventionens tillämpningsområde (artikel 2).

Det geografiska tillämpningsområdet för bunkerkonventionen överensstämmer med vad som gäller enligt bestämmelserna om oljeskador från tankfartyg (10 kap. 2 § sjölagen). Enligt regeringens bedömning bör tillämpningsområdet för de bestämmelser som nu föreslås bestämmas på motsvarande sätt. Bestämmelserna bör alltså tillämpas på bunkeroljeskador som uppkommer i Sverige eller dess ekonomiska zon. De bör även tillämpas på bunkeroljeskador som orsakas av svenska fartyg i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Undantag från ansvar enligt miljöbalken

Miljöbalken innehåller bestämmelser om ansvar för att avhjälpa miljöskador (10 kap.). Bestämmelserna bygger delvis på det s.k. miljöansvarsdirektivet¹. Vissa miljöskador som omfattas av andra regler undantas från bestämmelsernas tillämpning, däribland sådana oljeskador som omfattas av 10 kap. sjölagen. Som *Lagrådet* påpekar bör också sådana bunkeroljeskador som omfattas av de bestämmelser som nu införs undantas från regleringen i miljöbalken. Ett sådant undantag är också i överensstämmelse med miljöansvarsdirektivet (se artikel 4.2 jämförd med bilaga IV).

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

Regeringens förslag: Skadeståndsansvaret för en bunkeroljeskada ska vara strikt, dvs. utan krav på vållande. Ansvarsfrihet ska inträda endast i vissa uttryckligt angivna situationer.

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare. Med fartygsägaren ska jämföras en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning och en person som i redarens ställe handhar fartygets drift. Utrymmet att kräva skadestånd för en bunkeroljeskada av andra personer än dessa ska vara begränsat.

Bestämmelserna i 9 kap. sjölagen om ansvarsbegränsning ska gälla.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens (se Ds 2012:14). Utredningen föreslår att med fartygets ägare ska likställas en redare som inte är ägare, en befraktare och en person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Sjörättsinstitutet* förordar dock att bestämmelserna om ansvarsbegränsning ändras så att fartygsägarens skadeståndsansvar i samband med sjöolyckor blir mer omfattande.

Skälen för regeringens förslag

Fartygsägarens ansvar för bunkeroljeskador

Enligt bunkerkonventionen är fartygsägaren – den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget – ansvarig för en bunkeroljeskada även om ägaren inte har varit vårdslös (artikel 3.1). Fartygsägarens ansvar är med andra ord strikt, men det görs undantag från ansvaret i vissa situationer. Detta gäller när skadan har orsakats av en krigshandling eller liknande händelse eller av en naturhändelse av force majeure-karaktär. Vidare är ägaren fri från ansvar om skadan i sin helhet har orsakats av sabotage från tredje mans sida eller av fel eller försummelse av myndighet i fråga om underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering (artikel 3.3). Utöver det kan fartygsägaren helt eller delvis befrias från ansvar om den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet har orsakat skadan helt eller delvis (artikel 3.4). Vid tillämpning av konventionens ansvarsbestämmelser likställs vissa andra personer med fartygsägaren; det gäller den som hyr fartyget utan besättning (s.k. bare-boat befraktare), redare eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift (artikel 1.3). Det innebär att dessa personer kan krävas på skadestånd på samma grunder som fartygsägaren.

Bunkerkonventionens reglering av fartygsägarens ansvar för bunkeroljeskador innebär inte någon annan ordning än den som i dag gäller enligt sjölagen för oljeskador som har uppkommit genom utsläpp från tankfartyg (10 kap. 3 §). Enligt regeringen bör skadeståndsansvaret för bunkeroljeskador utformas på motsvarande sätt. En skillnad blir dock att vissa personer bör jämföras med fartygsägaren i enlighet med vad bunkerkonventionen föreskriver. I promemorian föreslås att den krets som likställs med fartygets ägare ska motsvara den som anges i 10 kap. 4 § andra stycket c), bl.a. befraktare i största allmänhet.

Regeringen bedömer dock att kretsen närmare bör överensstämja med artikel 1.3 i bunkerkonventionen. Det innebär att endast den befraktare som hyr ett fartyg utan besättning och därmed kan sägas ha åtagit sig ett redaransvar bör ha ett strikt ansvar för bunkeroljeskador.

Gentemot en skadelidande bör de ansvariga svara solidariskt. Någon särskild regel om detta behöver inte införas – det blir fråga om en tillämpning av den allmänna bestämmelsen om solidariskt ansvar (6 kap. 4 § skadeståndslagen [1972:207]).

Kanalisering av ansvaret

Bunkerkonventionen innehåller inga regler om kanalisering av ansvaret till fartygsägaren. Konventionen tillåter med andra ord att skadeståndstalan förs också mot andra personer än fartygsägaren, t.ex. besättning, lotsar eller bärgningsföretag. Samtidigt hindrar konventionen inte att regler om kanalisering av ansvaret införs i nationell lag. En sådan reglering kan dock inte frita de personer som i konventionen likställs med fartygsägaren från skadeståndsansvar.

De bunkeroljeskador som de föreslagna bestämmelserna avser att reglera omfattas redan i dag i viss utsträckning av sjölagen (10 kap. 19 § andra stycket). Som nämnts gäller i sådana fall ett strikt ansvar för fartygsägaren, men inte någon kanalisering av ansvaret. Det innebär att det i dag är möjligt att utan några särskilda begränsningar rikta skadeståndsanspråk gentemot andra än fartygsägaren vid utsläpp av bunkerolja från t.ex. ett containerfartyg.

Danmark, Norge och Finland har infört regler om kanalisering av ansvaret. Enligt regeringens bedömning talar övervägande skäl för att regler om kanalisering införs också i svensk rätt, inte minst värdet av nordisk rättslikhet. Regleringen bör motsvara den som redan finns för oljeskador i samband med transport av olja (10 kap. sjölagen), men med den skillnaden att möjligheten att rikta anspråk mot de personer som i bunkerkonventionen likställs med fartygsägaren inte begränsas.

Även om ansvaret i första hand faller på fartygsägaren och med ägaren likställda personer bör det finnas möjlighet att i vissa fall rikta skadeståndsanspråk mot även andra personer. Enligt regeringen bör ansvaret utformas på samma sätt som det ansvar som i dag gäller vid oljeskador som har uppkommit genom utsläpp från tankfartyg (10 kap. 4 § sjölagen). För det fall t.ex. en lots har orsakat en bunkeroljeskada uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma, bör denne alltså kunna bli skadeståndsansvarig.

Ansvarsbegränsning

Sjörättsinstitutet anför att det finns risk för att kostnaderna för upprensning av vatten och stränder i samband med bunkeroljeutsläpp i exempelvis Stockholms eller Bohusläns skärgårdar blir så omfattande att stat och kommuner – på grund av reglerna om ansvarsbegränsning – inte kommer att få full ersättning för sina kostnader.

Bunkerkonventionen innehåller ingen särskild reglering av fartygsägarens rätt att begränsa sitt skadeståndsansvar. För sådana bunkeroljeskador som inte omfattas av de särskilda begränsningsbelopp som gäller för tankfartyg (10 kap. 5 § sjölagen) tillämpas 9 kap. sjölagen. Begräns-

ningsbeloppen följer av 1996 års ändringsprotokoll (angående ändringsprotokollet, se avsnitt 3 och 5). Tillträdet till bunkerkonventionen innebär i sig ingen ändring i reglerna om ansvarsbegränsning. Men ändringsprotokollet lämnar utrymme för att införa särskilda regler om begränsning av ansvaret när det gäller att avlägsna fartygsvrak och liknande åtgärder (artikel 7). En sådan ordning kan få särskild betydelse för möjligheten till ersättning för upprensning av bunkerolja.

Frågan om Sverige ska införa en särskild reglering om ansvarsbegränsning för avlägsnandet av fartygsvrak m.m. har övervägts tidigare, men det har då bedömts att förhållandena i de svenska farvattnen inte är sådana att de motiverar särskilda regler. Bedömningen har gjorts mot bakgrund av att det inte funnits några uppgifter om att fordringar i Sverige avsevärt reducerats på grund av möjligheten till ansvarsbegränsning. Samtidigt har det framhållits att det finns anledning att följa utvecklingen (prop. 1982/83 s. 61 och 2003/04:79 s. 21 f.).

Sedan år 2004 har det inträffat ett flertal händelser där kostnaderna för att städa upp efter bland annat bunkerolja inte har täckts och där stater ibland fått betala de överstigande beloppen. Kostnaderna har i vissa fall vida överstigit de nuvarande ansvarsgränserna, något som uppmärksammas i samband med den höjning av ansvarsgränserna som nyligen beslutats av IMO (se *bilaga 5*). Höjningen bör genomföras i svensk rätt (se avsnitt 5). Regeringen bedömer att det inte är möjligt att i detta sammanhang – utan kompletterande underlag – överväga en ytterligare höjning av begränsningsbeloppen. Det finns dock anledning att fortsätta följa utvecklingen och vid behov återkomma i frågan.

4.6 Fartygsägarens försäkringskyldighet

Regeringens förslag: Ägaren till ett fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 1 000 ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller annan betryggande säkerhet. Försäkringen ska täcka fartygsägarens ansvar för bunkeroljeskada intill den rätt till ansvarsbegränsning som följer av sjölagen (9 kap.). Redarens skyldighet att inneha en försäkring ska begränsas i motsvarande mån.

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

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

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

En skadelidande ska ha rätt att rikta anspråk direkt mot försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren ska kunna förbehålla sig en rätt att återkräva utbetald ersättning från fartygets ägare och dem som enligt bunkerkonventionen likställs med ägaren.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens (se Ds 2012:14).

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser utom Finansinspektionen tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Finansinspektionen* invänder mot promemorians förslag att inspektionen ska ansvara för utfärdandet av certifikaten. Enligt Finansinspektionen har uppgiften att utfärda certifikaten inte en naturlig koppling till inspektionens övriga verksamhet utan bör läggas på Transportstyrelsen.

Skälen för regeringens förslag

Fartygsägarens försäkringsskyldighet

Enligt bunkerkonventionen ska konventionsstaterna kräva att fartyg som för dess flagg täcks av försäkring och innehar certifikat (artikel 7.11). Det innebär att ett fartyg som för konventionsstatens flagg måste vara försäkrat oavsett vilket geografiskt område det trafikerar. Ett svenskt fartyg ska alltså täckas av en sådan försäkring som föreskrivs i svensk rätt även om fartyget går i trafik utanför svenskt sjöterritorium. Konventionen tillåter visserligen att svenska fartyg som endast går i inrikes sjöfart undantas från kravet på försäkringsskyldighet (artikel 7.15). Eftersom även sådana fartyg kan orsaka bunkeroljeskador saknas enligt regeringens mening skäl att införa ett sådant undantag.

Konventionen föreskriver också att konventionsstaterna ska se till att varje fartyg med en dräktighet som överstiger 1 000 som anlöper eller lämnar en hamn eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorium ska inneha en ansvarsförsäkring eller en motsvarande säkerhet (artikel 7.12). I enlighet med detta ska försäkringsskyldigheten omfatta utländska fartyg som anlöper eller lämnar hamn eller tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Angående begreppet dräktighet, se avsnitt 5.

Skyldigheten att ha försäkring åligger enligt konventionen fartygets ägare. Som ett alternativ till försäkring kan fartygsägaren ha en annan trygghets säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Försäkringsskyldigheten avser endast fartyg med en dräktighet som överstiger 1 000. Det belopp ansvarsförsäkringen ska täcka motsvarar den ansvarsbegränsning som gäller i nationell rätt, men ska inte överskrida den rätt till ansvarsbegränsning som följer av begränsningskonventionen, med senare ändringar (artikel 7.1).

Mot denna bakgrund bör det införas en skyldighet för fartygsägaren att ha en ansvarsförsäkring som avser bunkeroljeskada. Rätten för fartygsägaren att begränsa sitt ansvar för sådan skada följer av de allmänna bestämmelserna om ansvarsbegränsning (9 kap. sjölagen), vilka bygger på 1996 års ändringsprotokoll. Försäkringen, eller annan säkerhet som fartygsägaren ställer, ska gälla intill motsvarande belopp.

Som nämnts har redaren enligt 7 kap. 2 § sjölagen en skyldighet att ha en ansvarsförsäkring, som täcker det skadestånd redaren kan bli skyldig att betala med anledning av det ansvar som omfattas av rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. Bestämmelsen bygger på det s.k.

försäkringsdirektivet². Enligt direktivet ska redarens försäkringsskyldighet inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i en särskild bilaga till direktivet, däribland bunkerkonventionen. Eftersom bunkerkonventionen nu genomförs i svensk rätt och fartygsägaren blir skyldig att teckna försäkring för bunkeroljeskador bör redarens försäkringsskyldighet begränsas i motsvarande mån.

Skyldigheten att inneha certifikat m.m.

Om en försäkring eller en annan godtagbar säkerhet införskaffats, ska en behörig myndighet i konventionsstaten utfärda ett certifikat för fartyget som ett bevis på det (artikel 7.2). Certifikatet ska medföras ombord på fartyget (artikel 7.5).

Bestämmelser om utfärdande av certifikat behöver införas. Regeringen bör bemyndigas att utse den myndighet som ska utfärda certifikaten. Myndigheten ska ha rätt att ta ut en avgift för utfärdandet av certifikat. Bemyndigande i lag bör införas även för rätten att ta ut avgift för utfärdande av certifikat vid oljetransporter.

När det gäller frågan om vilken myndighet som ska utfärda certifikaten gör regeringen – till skillnad från det som föreslås i promemorian – bedömningen att uppgiften bör anförtros åt Transportstyrelsen. Regeringen avser också att låta Transportstyrelsen överta uppgiften att utfärda försäkringscertifikat vid transport av olja med tankfartyg. Den uppgiften ligger i dag på Finansinspektionen. Redan i dag utfärdar Transportstyrelsen försäkringscertifikat enligt Atenförordningen³.

Den skadelidandes rätt att rikta krav direkt mot försäkringsgivaren

Konventionen föreskriver att en skadelidande ska ha rätt att föra talan om ersättning direkt mot försäkringsgivaren eller den som ställt annan säkerhet. Försäkringsgivaren får då åberopa endast sådana ansvarsfrihetsgrunder som ägaren själv hade kunnat framställa om anspråket. Försäkringsgivarens ansvar bortfaller vidare om fartygsägaren orsakat skadan uppsåtligt. Ersättningen kan begränsas till det belopp som gäller för försäkringsskyldigheten oavsett om fartygsägaren i det enskilda fallet har rätt till ansvarsbegränsning (artikel 7.10).

Försäkringsavtalslagen (2005:104) föreskriver en generell rätt till direktkrav (9 kap. 7 §). Den skadelidande får rikta krav direkt mot försäkringsgivaren, om den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha en ansvarsförsäkring som omfattas av skadan. Försäkringsavtalslagens rätt till direktkrav är dock mer begränsad än vad bunkerkonventionen kräver. Till skillnad från försäkringsavtalslagen ger konventionen inte utrymme för försäkringsgivaren att åberopa sådana ansvarsfrihetsgrunder som kan följa av försäkringsavtalet. Det krävs därför en särreglering för rätten till direktkrav i samband med bunkeroljeskador. Den bör utformas i enlighet med 10 kap. 14 § sjölagen, som är tillämplig

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga anspråk.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

Prop. 2012/13:81 i fråga om oljeskador i samband med transport av olja. Den måste dock anpassas till att bunkerkonventionen jämställer vissa kategorier av personer med fartygsägaren.

Bunkerkonventionen innehåller en bestämmelse om att svaranden, dvs. försäkringsgivaren, har rätt att få ägaren instämd i målet (artikel 7.10). Bestämmelsen torde innebära att försäkringsgivaren har rätt att få en talan om återgångskrav mot fartygsägaren handlagd i samma rättegång som den i vilken talan mot försäkringsgivaren grundad på direktkrav prövas. En sådan rätt finns redan enligt 14 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken. Någon särskild bestämmelse med anledning av föreskriften i konventionen behövs därför inte.

Försäkringsgivarens rätt till återkrav

Vid försäkring avseende utsläpp från oljetankfartyg gäller försäkringen som utgångspunkt för fartygets ägare mot hans ansvar. Försäkringsgivaren kan dock förbehålla sig en rätt att från fartygets ägare återkräva utbetalad ersättning (10 kap. 15 §). Som föreslås i promemorian bör en motsvarande möjlighet införas också när det gäller försäkring mot bunkeroljeskador. Enligt promemorians förslag ska med fartygsägaren även i detta avseende likställas en redare som inte är fartygsägare, en befraktare och annan som i ägarens ställe har hand om fartygets drift. Det innebär att försäkringsgivaren i avtalet med fartygsägaren kan förbehålla sig rätten att rikta återkrav inte bara mot fartygets ägare utan också mot de personer som jämställs med ägaren.

Under arbetet med propositionen har en annan lösning övervägts som skulle innebära att försäkringsgivaren endast kan förbehålla sig en rätt att rikta återkrav mot fartygets ägare. *Svensk Försäkring* pekar dock i sitt svar i samband med den kompletterande remitteringen på att fartygsägaren ofta inte är den som ingår försäkringsavtalet med försäkringsgivaren. Försäkringen tecknas vanligen av den som har hand om driften och bemanningen av fartyget, dvs. redaren eller den som hyr fartyget utan besättning (s.k. bare-boat befraktning). Om återkravsrätten begränsas enligt förslaget skulle det, enligt *Svensk Försäkring*, ge försäkringstagaren sämre incitament att agera aktsamt.

Även om skyldigheten att ha en försäkring för bunkeroljeskador i enlighet med bunkerkonventionen läggs på fartygets ägare i stället för på redaren går det inte att bortse från att försäkringen i de allra flesta fallen kommer att tecknas av redaren med fartygets ägare som medförsäkrad. Det är mot denna bakgrund lämpligt att försäkringsgivaren får en möjlighet att förbehålla sig en rätt till återkrav också mot dem som enligt bunkerkonventionen likställs med fartygsägaren. Regeringen anser alltså att den lösning som föreslås i promemorian är att föredra.

Regeringens förslag: Bestämmelserna om skadestånd för bunkeroljeskador ska tillämpas också på statsfartyg.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (se Ds 2012:14).

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning.

Skälen för regeringens förslag: Statsfartyg, dvs. örlogsfartyg och andra fartyg som används i statlig, icke kommersiell verksamhet undantas i bunkerkonventionen (artikel 4.2). En konventionsstat kan dock föreskriva att reglerna ska tillämpas också på statsfartyg (artikel 4.3).

Staten har ett strikt ansvar för bunkeroljeskador som orsakas av ett statsfartyg i Sverige eller dess ekonomiska zon. Däremot finns det inte någon försäkringsskyldighet eller skyldighet att inneha certifikat för statsfartyg (10 kap. 19 § första stycket och 10 kap. 3–5 §§).

Mot bakgrund av att statsfartyg redan i dag har ett strikt ansvar för sådana oljeskador som omfattas av 10 kap. sjölagen kan det knappast anses rimligt att de undantas från ansvaret för sådana skador som omfattas av de särskilda reglerna om bunkeroljeskada. Nordisk rättslighet talar också mot en sådan lösning. Danmark, Norge och Finland har infört regler om ett strikt ansvar för bunkeroljeskador som statsfartyg orsakar i respektive stat eller dess ekonomiska zon.

När det gäller omfattningen av ansvaret skulle det kanske verka motiverat med ett mer omfattande ansvar vid bunkeroljeskador än vid andra oljeskador, eftersom statsfartyg typiskt sett bara orsakar skador av det förra slaget. Det kan också anföras principiella skäl mot att staten begränsar sitt skadeståndsansvar. Samtidigt är det naturligt att ansvaret ligger i linje med vad bestämmelserna avseende bunkeroljeskador föreskriver för andra fartyg än statsfartyg. Även nordisk rättslighet talar för det. Också för statsfartyg bör således enligt regeringens mening ett i princip strikt ansvar gälla. Ansvaret bör kanaliseras till ägaren, dvs. staten, med motsvarande rätt till ansvarsbegränsning som för andra fartyg.

På motsvarande sätt som för oljeskador enligt 10 kap. saknas skäl att låta försäkringsskyldigheten och därmed tillhörande bestämmelser omfatta statsfartyg.

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

Ett fartyg som saknar försäkring eller annan betryggande säkerhet ska kunna förbjudas anlöpa eller avgå från svensk hamn. Ett svenskt fartyg ska kunna beläggas med nyttjandeförbud.

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

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens (se Ds 2012:14). Promemorian innehåller inget förslag till åtgärder mot fartyg som saknar försäkring eller annan betryggande säkerhet.

Remissinstanserna tillstyrker eller lämnar förslagen utan invändning. *Transportstyrelsen* efterlyser dock ett klargörande av hanteringen av försäkringscertifikaten och följderna av att ett certifikat saknas. De remissinstanser som i samband med den kompletterande remitteringen lämnat synpunkter på förslagen i propositionen om åtgärder mot fartyg som saknar ansvarsförsäkring har inte några invändningar mot förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Bunkerkonventionen innebär att medlemsstaterna ska se till att de fartyg för vilka försäkringsskyldigheten enligt konventionen gäller uppfyller skyldigheten (artikel 7.11 och 7.12). Några närmare anvisningar för hur detta ska ske finns inte i konventionen.

Motsvarande skyldigheter när det gäller försäkring av ansvar för oljeskador i samband med transport av olja med tankfartyg (10 kap. sjölagen) har sanktionerats bland annat genom straffansvar. En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin försäkringsskyldighet enligt bestämmelserna döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten inte har fullgjorts. Detsamma gäller för den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Medförs inte försäkringscertifikatet ombord, kan befälhavaren dömas till böter (20 kap. 14 §).

En oljetanker som saknar försäkring kan också i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg). Redarens skyldighet att inneha ansvarsförsäkring (7 kap. 2 §) har sanktionerats på liknande sätt (20 kap. 13 § sjölagen och 7 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen [2003:364]).

Det behöver införas sanktioner när det gäller försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett försäkringscertifikat ombord också när det gäller bunkeroljeskador. Enligt regeringens bedömning bör sanktionerna överensstämma med vad som gäller för oljeskador enligt 10 kap. sjölagen. Straffvärdet när det gäller ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten i de olika situationerna är också i hög grad jämförligt.

5 Ansvarsgränserna för redare m.fl.

Regeringens förslag: Riksdagen ska godkänna Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolution LEG.5(99) av den 19 april 2012 om antagande av ändringar av begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

De ansvarsgränser i sjölagen som följer av 1996 års protokoll ska höjas i enlighet med det som beslutats i IMO:s resolution.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens (se promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar).

Remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemorian eller lämnar dem utan invändning. *Havs- och vattenmyndigheten* anför att den helst hade velat att ansvarsbeloppen skulle höjas ännu mer.

Skälen för regeringens förslag

Begränsningskonventionens tillämpningsområde

Begränsningskonventionen möjliggör för bland andra redare, fartygsägare och bärgare att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse, s.k. globalbegränsning. Även personer för vilkas handlingar dessa svarar har rätt att begränsa sitt ansvar i samma utsträckning. Ansvaret för skador som den ansvariga har vållat uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma är inte begränsat enligt konventionen.

Rätten till ansvarsbegränsning omfattar fordringar med anledning av person- eller sakskador som har uppkommit ombord på fartyget eller i direkt samband med eller till följd av fartygets drift eller bärgning. Vidare finns rätt till ansvarsbegränsning i fråga om fordringar med anledning av lyftande, avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av ett sjunket, strandat eller övergivet fartyg respektive fartygets last. Rätten omfattar också fordringar på grund av åtgärder för att avvärja eller begränsa en skada för vilken det finns en rätt till ansvarsbegränsning, liksom fordringar på grund av dröjsmål. Rätten till ansvarsbegränsning gäller även om skadan har samband med krig eller terroristhandlingar.

Vissa typer av fordringar är undantagna från rätten till ansvarsbegränsning. Det gäller fordringar till följd av radiologisk skada och sådana oljeföreningar som avses i ansvarighetskonventionen. Ansvaret för skador till följd av föroreningar av bunkerolja och andra typer av olja som inte omfattas av den nämnda konventionen kan däremot, som redan nämnts, begränsas med stöd av begränsningskonventionen.

I begränsningskonventionen anges vilka ansvarsgränser som gäller för olika typer av fordringar. Ansvarsgränserna är bestämda i förhållande till

Prop. 2012/13:81 fartygets s.k. dräktighet (eller tonnage). Dräktigheten är ett uttryck för fartygets storlek och utgör den totala volymen av fartygets alla slutna rum med vissa undantag. Ansvarsgränserna anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (Special Drawing Rights, SDR). SDR är en s.k. valutakorg som består av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Värdet av en SDR motsvarade i juni 2012 drygt tio kronor.

Ansvarsgränsen för personskador som drabbat ett fartygs egna passagerare uppgår efter höjningarna i 1996 års ändringsprotokoll till 175 000 SDR (ca 1,9 miljoner kronor) för varje person som fartyget enligt sitt certifikat får transportera. För andra fordringar, dvs. fordringar som gäller andra personskador och övriga skador, finns det i konventionen olika ansvarsgränser beroende på fartygets storlek. För personskador uppgår ansvarsgränsen efter höjningarna i 1996 års ändringsprotokoll till två miljoner SDR (ca 21,4 miljoner kronor) och för övriga skador till en miljon SDR (ca 10,7 miljoner kronor), om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Härefter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek.

Skäl för globalbegränsning

Den rättspolitiska motiveringen för globalbegränsning är framför allt försäkringshänsyn. Det anses motiverat att befria redaren från ansvar för risken att det vid en olycka uppstår exceptionellt omfattande och kostsamma skador. För sådana skador finns det i princip inga ansvarsförsäkringar, eftersom premierna skulle bli för höga. Genom globalbegränsningsreglerna bestäms det belopp som redaren som mest kan komma att krävas på och försäkringsbolagen har ofta ett intresse av att erbjuda försäkringar som täcker detta belopp. Det gynnar i förlängningen de skadelidande.

Det förenklade ändringsförfarandet

Enligt 1996 års ändringsprotokoll är det möjligt att ändra ansvarsgränserna på ett enklare sätt än genom ett traditionellt förfarande för ändring av konventioner. Hälften av parterna i ändringsprotokollet, dock minst sex stater, kan begära att IMO:s juridiska kommitté ska behandla ett förslag till ändring av beloppen. Ändringar kan antas med två tredjedels majoritet av de vid beslutstillfället närvarande staterna, om minst hälften av de fördragsslutande staterna i begränsningskonventionen i dess lydelse enligt ändringsprotokollet är närvarande.

Det finns regler som syftar till att hindra en alltför stor höjning av beloppen. Det måste passera fem år från det att en höjning trätt i kraft innan ett nytt förfarande kan inledas. Beloppen får inte heller höjas med mer än sex procent per år räknat från det att 1996 års ändringsprotokoll öppnades för undertecknande. Det finns också ett tak för höjningar enligt det förenklade ändringsförfarandet till tre gånger de belopp som bestämts i ändringsprotokollet.

IMO ska underrätta de fördragsslutande staterna om ändringar som beslutats av den juridiska kommittén. Beslutet är inte direkt bindande. Det får ingen verkan om minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna inom 18 månader från underrättelsen meddelar att de inte godtar

ändringarna. I annat fall anses ändringarna ha godtagits vid utgången av 18-månadersperioden. Ändringarna träder i kraft ytterligare 18 månader senare och binder då alla fördragsslutande stater. Det gäller även en stat som förklarat att den inte godtar ändringarna, om inte staten säger upp 1996 års ändringsprotokoll senast sex månader innan ändringarna träder i kraft.

IMO:s höjning av ansvarsgränserna

De nuvarande ansvarsgränserna enligt 1996 års ändringsprotokoll trädde i kraft år 2004.

År 2010 lämnade ett tjugotal konventionsstater, däribland Sverige, in ett förslag till IMO om att ansvarsgränserna skulle höjas, utan att ange särskilda belopp. Förslaget avsåg ansvarsgränserna för fordringar avseende personskador på andra än fartygets egna passagerare. Det avsåg också ansvarsgränserna för andra fordringar än sådana som gäller personskador. Som skäl för en höjning angavs dels inflationen sedan år 1996, dels erfarenheterna av inträffade händelser och kostnaderna för dessa. Sedan år 2004 har det inträffat ett tjugotal händelser där kostnaderna inte har täckts och där stater ibland fått betala de överstigande beloppen, t.ex. för att städa upp vid miljöolyckor. Kostnaderna har i vissa fall vida överstigit de nuvarande ansvarsgränserna. Det bedömdes också att en höjning av ansvarsgränserna inte skulle leda till särskilt mycket högre försäkringspremier.

Förslaget hanterades i enlighet med det förenklade ändringsförfarandet och togs upp till behandling vid mötet i IMO:s juridiska kommitté i april 2012. Några stater förespråkade en maximal höjning av beloppen, dvs. en höjning med sex procent årligen från år 1996. Andra stater ville se en så liten höjning som möjligt. Åsiktsskillnaderna har delvis sin grund i skilda synsätt på ersättningen för skador orsakade vid utsläpp av bunkerolja. De länder som ville se en stor höjning av ansvarsgränserna hänvisade till att det vid några utsläpp av bunkerolja uppstått kostnader som betydligt överstigit ansvarsgränserna. Andra länder menade att den typen av skador inte bör styra ansvarsgränserna, eftersom det typiskt sett inte är fråga om sådana skador. Resultatet av förhandlingarna inom kommittén blev en kompromiss där beloppen justerades upp med 51 procent. När det gäller fartyg med en dräktighet som inte överstiger 2 000 innebär det en ansvarsgräns om 3,02 miljoner SDR (ca 32 314 000 kronor) för fordringar avseende personskador (andra än på fartygets passagerare) och 1,51 miljoner SDR (ca 16 157 000 kronor) för andra fordringar. I fråga om övriga belopp, se den juridiska kommitténs beslut i *bilaga 5*. Den juridiska kommittén beaktade hur en höjning av ansvarsgränserna påverkar försäkringskostnaderna. De organisationer som företräder fartygsägare och försäkringsgivare motsatte sig inte den höjning som kom att beslutas.

De fördragsslutande staterna underrättades om den juridiska kommitténs beslut den 8 juni 2012. Staterna har möjlighet att invända mot beslutet senast den 8 december 2013. Om inte minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna då har förklarat sig inte godta ändringarna, träder dessa i kraft och binder alla fördragsslutande stater den 8 juni 2015.

Som anges ovan är Sverige en av de stater som förespråkat höjda ansvarsgränser. Huvudskälet för relativt höga ansvarsgränser är de skadelidandes intressen. Det ökar möjligheten för de skadelidande att få kostnader ersatta vid mer omfattande skador.

Också omsorg om begränsningskonventionens fortsatta roll talar för högre ansvarsgränser än de som för närvarande gäller. Utvecklingen har under en längre tid gått i riktning mot att de sjörättsliga ansvarsgränserna för olika typer av skador regleras separat i olika konventioner. Det har ansetts lämpligt med separata ansvarsgränser för skador som kan resultera i så stora ersättningsbelopp att det inte är rimligt att anpassa begränsningskonventionens allmänna ansvarsgränser till dem. Om utvecklingen med separata ansvarsgränser fortsätter, urgröps dock grundtanken med globalbegränsning allt mer. Det kan i förlängningen leda till att det blir svårare för redare att försäkra sina fartyg. En höjning av begränsningskonventionens belopp bidrar till att motverka en sådan utveckling.

De beslutade höjningarna av ansvarsgränserna innebär en förbättring i förhållande till de nuvarande beloppen, men det hade enligt regeringens uppfattning varit önskvärt med större höjningar. Höjningarna bedöms nätt och jämt ta hänsyn till den inflation som varit sedan ansvarsgränserna senast fastställdes, och de ökande kostnaderna för att sanera utsläpp av bunkerolja beaktas inte tillräckligt. Även i samband med Sveriges tillträde till 1996 års ändringsprotokoll ansågs det att gränserna borde ha höjts mer än vad som skedde (se prop. 2003/04:79 s. 18).

Att ansvarsgränserna inte höjs i den utsträckning som Sverige förespråkat är samtidigt inte ett skäl att motsätta sig beslutet i resolutionen. Det finns anledning att utgå från att en stor majoritet av de fördragsslutande staterna inte kommer att motsätta sig resolutionen och att ändringarna därför kommer att träda i kraft år 2015. Alternativet för de stater som anser att höjningarna är för små (eller för stora) och vill införa andra nationella ansvarsgränser är då att frånträda 1996 års ändringsprotokoll (och i vissa fall även begränsningskonventionen). Det är enligt regeringens uppfattning inte aktuellt för Sveriges del. En sådan utveckling bland de fördragsslutande staterna vore mycket olycklig – och är knappast att vänta – med hänsyn till det starka intresset av att den internationella sjöfarten tillämpar enhetliga regler om globalbegränsning. Som föreslås i promemorian och tillstyrks av remissinstanserna bör Sverige alltså godta IMO:s resolution.

Den juridiska kommitténs beslut den 19 april 2012 om att höja ansvarsgränserna i 1996 års ändringsprotokoll är att anse som en internationell överenskommelse. Beslutet förutsätter – om det blir gällande – att svensk lag ändras. Beslutet måste därför godkännas av riksdagen (jfr 10 kap. 3 § regeringsformen). Regeringen föreslår att riksdagen godkänner beslutet.

Lagändring med anledning av höjda ansvarsgränser

Begränsningskonventionen har genomförts genom bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. sjölagen, vilka nu avspeglar ansvarsgränserna enligt 1996 års ändringsprotokoll. Ansvarsgränserna, som beror på

typ av fordran och fartygets storlek, finns i 5 §. Bestämmelserna är bundna till 1996 års ändringsprotokoll; en stat som tillträtt ändringsprotokollet kan inte ha andra ansvarsgränser än de som anges i protokollet (om inte protokollet medger det, som när det t.ex. gäller ansvarsgränserna för skador på fartygets egna passagerare). Som konstateras i promemorian måste bestämmelserna ändras, om den juridiska kommitténs beslut träder i kraft.

Med hänsyn till den breda uppslutningen kring förslagen att höja beloppen kommer beslutet med största sannolikhet anses godtaget efter den 8 december 2013. I så fall uppkommer en folkrättslig förpliktelse för Sverige att fr.o.m. den 8 juni 2015 tillämpa de höjda ansvarsgränserna och lagstiftningen måste ändras i enlighet med det. Regeringen delar bedömningen i promemorian att det är ändamålsenligt att riksdagen redan i samband med sitt ställningstagande i frågan om Sverige bör godta höjningarna av beloppen också bereds tillfälle att ta ställning till den lagändring som blir nödvändig om IMO:s resolution blir gällande.

Den juridiska kommitténs beslut avser inte ansvarsgränsen för personskador som drabbar ett fartygs egna passagerare. Det är möjligt att reglera detta ansvar genom nationella bestämmelser, under förutsättning att ansvarsgränsen, för Sveriges del, inte sätts lägre än den som följer av 1996 års ändringsprotokoll. Utredningen om skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter föreslår att ansvarsgränsen ska höjas från 175 000 till 400 000 SDR (se betänkandet Skadestånd och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt [SOU 2012:8]). Förslaget bereds för närvarande i Justitiedepartementet.

I 9 kap. sjölagen finns också särskilda begränsningsregler för borrhingsfartyg och flyttbara borrhplattformar (10 § andra och tredje styckena). De ansvarsgränserna är inte konventionsbundna, men har bestämts mot bakgrund av gränserna i 1996 års ändringsprotokoll. De har dock införts efter samråd med de övriga nordiska länderna och bör därför inte ändras i det nu aktuella lagstiftningsärendet.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Regeringens bedömning: Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Promemoriornas förslag och bedömningar överensstämmer i sak med regeringens (se Ds 2012:14 och promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar). I promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar föreslås dock en uttrycklig övergångsbestämmelse.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker förslagen i promemoriorna eller lämnar dem utan invändning. *Svensk Försäkring*

påpekar att det är lämpligt att bestämmelserna till följd av tillträdet till bunkerkonventionen träder i kraft den 20 februari ett visst kalenderår, eftersom P & I-försäkringen förnyas vid den tidpunkten. Försäkringsbeviset som ska finnas tillgängligt ombord innehåller flera obligatoriska uppgifter och enligt Svensk Försäkring skulle flera utskick medföra risk för felaktiga versioner av beviset. *Havs- och Vattenmyndigheten* efterlyser övergångsbestämmelser vad gäller regelverket om ansvar för bunkeroljeskador.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Bunkerkonventionen träder i kraft tre månader efter att anslutningsinstrumenten har deponerats. Det är inte möjligt att nu ange när konventionen kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. När det gäller IMO:s beslut att höja ansvarsgränserna i 1996 års ändringsprotokoll så träder ändringarna i kraft den 8 juni 2015, om inte minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna förklarar sig inte godta dem. Även om det mest sannolika är att ett tillräckligt antal stater godtar ändringarna, kan det inte uteslutas att dessa förkastas. Regeringen bör mot bakgrund av det anförda få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av samtliga lagändringar som föreslås i denna proposition.

Bestämmelserna bör tillämpas från den dag de träder i kraft. Straffansvar bör enbart förekomma för gärningar begångna efter ikraftträdandet. Motsvarande gäller enligt allmänna principer även för skadeståndsansvaret och för begränsning av det ansvaret. Regeringen konstaterar därför att det inte finns behov av några övergångsbestämmelser.

7 Ekonomiska och andra konsekvenser

Regeringens bedömning: Tillträdet till bunkerkonventionen kommer att leda till att ersättningskyddet vid förorening genom bunkerolja stärks. Förslaget om försäkringsskyldighet kan i någon mån innebära ökade kostnader för fartygsägarna, men på grund av att det redan i dag råder en omfattande försäkringsskyldighet kan det förutsättas att den ekonomiska belastningen för sjöfarten kommer att bli utan större betydelse. Att fartyg kommer att kunna certifieras för bunkerolfeförsäkring i Sverige kan antas främja konkurrensen. Förslagen innebär också vissa mindre kostnadsökningar för de myndigheter som får ansvaret för att utfärda och kontrollera innehav av certifikat samt för rättsväsendet. Dessa kostnadsökningar kommer dock inte att bli större än att de rymms inom ramen för de nuvarande anslagen.

Höjda ansvarsgränser kan förväntas leda till att de skadelidandes ställning stärks vid olyckor till sjöss. För redare och andra som kan begränsa sitt ansvar enligt begränsningsreglerna kan de höjda ansvarsgränserna leda till ökade kostnader vid en sjöolycka. De höjda ansvarsgränserna kan också medföra ökade kostnader i form av höjda premier för försäkring. Höjda ansvarsgränser är fördelaktigt från miljösynpunkt.

Promemoriornas bedömningar överensstämmer med regeringens (se Ds 2012:14 och promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar).

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna lämnar bedömningarna i promemoriorna utan invändning. *Regelrådet* invänder att konsekvensanalysen av förslaget till reglering av bunkeroljeskador är bristfällig. Enligt rådet saknas det bland annat en närmare beskrivning eller beloppsmässig beräkning av de administrativa och övriga konsekvenser förslaget medför, varför det inte går att bedöma om de lämpligaste lösningarna valts. Regelrådet tillstyrker förslaget om höjda ansvarsgränser, men anser att även den konsekvensutredningen är bristfällig. Anledningen till detta är enligt rådet att den inte innehåller en beskrivning av berörda företag och inte heller en uppskattning av de ekonomiska konsekvenser förslaget kan förväntas få för dessa.

Skälen för regeringens bedömning

Bunkerkonventionen

Som närmare beskrivs i avsnitt 4.1 har Sverige redan i dag ett ersättningsskydd för bunkeroljeskador. Ett tillträde till bunkerkonventionen kommer att ytterligare stärka skyddet och underlättar också det internationella samarbetet, vilket är särskilt viktigt ur ett miljöperspektiv.

Eftersom det redan i dag finns ett strikt ansvar för fartygsägaren för bunkeroljeskador innebär de bestämmelser som föreslås inte någon väsentlig ändring i fråga om fartygsägarens ansvar. Som en följd av ett tillträde till konventionen kommer det att finnas ett strikt ansvar också för andra än fartygsägaren. Detta förväntas dock inte innebära någon börda av nämnvärd betydelse för sjöfarten. Inte heller det utvidgade försäkringskravet kan förväntas leda till någon större ekonomisk belastning, mot bakgrund av att det redan i dag finns långtgående krav på att ha en ansvarsförsäkring. Att andra personkategorier än ägaren kommer att behöva omfattas av försäkringsskyddet lär inte innebära någon nämnvärd ändring av den försäkrade risken – skadeståndet blir inte större därför att flera ansvarar – och väntas inte medföra någon premiehöjning av betydelse.

Kravet på att det ska utfärdas ett försäkringscertifikat kan medföra vissa kostnader för sjöfartsnäringen och leda till något merarbete genom att myndigheter ska underrättas om att det finns en försäkring. Det finns i dag cirka 150 svenska fartyg som kommer att omfattas av kravet på certifikat vid ett tillträde till bunkerkonventionen. Den tillkommande kostnaden för fartygsägarna består främst i den avgift som kan tas ut vid utfärdande av ett certifikat. Merkostnaden får antas vara obetydlig i sammanhanget, särskilt om man beaktar att de flesta av dessa fartyg går i internationell sjöfart. Eftersom ett betydande antal stater i vårt närområde anslutit sig till bunkerkonventionen torde nämligen redan i dag krävas försäkringscertifikat för flertalet fartyg med vilka det bedrivs internationell sjöfart.

För Transportstyrelsen (som enligt regeringens avsikt ska utfärda certifikaten) kan visst merarbete uppstå. Med en rationell hantering och samordning av arbetet med certifikaten enligt ansvarighets- och bunkerkonventionerna bör kostnaderna kunna hållas låga. En avgift motsvarande

den som Finansinspektionen i dag tar ut för att utfärda försäkringscertifikat för oljetankfartyg bedöms täcka Transportstyrelsens kostnader. Till skillnad från vad som är fallet med den avgift Finansinspektionen tar ut kommer Transportstyrelsens avgift att redovisas på statens budget. Kostnaderna för Transportstyrelsen kommer emellertid att kunna tas inom befintlig ram för Transportstyrelsens förvaltningsanslag. Kontrollen av innehav av certifikaten bedöms kunna samordnas med den kontroll som utförs av andra certifikat och väntas därför inte leda till några kostnader av betydelse. Förslagen förväntas inte heller leda till någon nämnvärd ökning av antalet mål i domstol.

Att svenska myndigheter kan utfärda certifikat enligt bunkerkonventionen framstår som angeläget ur ett konkurrensperspektiv, eftersom det sannolikt kommer att underlätta för svenska redare att få tillgång till certifikaten.

Regeringen bedömer sammanfattningsvis att ett genomförande av bunkerkonventionen inte kommer att leda till någon ökad ekonomisk eller administrativ börda av större betydelse, vare sig för myndigheter eller för övriga aktörer inom sjöfarten. Genomförandet av de föreslagna lagändringarna ska alltså kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

Höjda ansvarsgränser för redare m.fl.

Höjda ansvarsgränser innebär en förbättring för skadelidande vid sjöolyckor. Det är inte sällan som också det allmänna har fordringar med anledning av sjöolyckor, t.ex. för sanering eller åtgärder för att transportera bort fartyg. I de fallen kommer de ändrade beloppen att vara till fördel för det allmänna.

För redare och andra som kan begränsa sitt ansvar enligt globalbegränsningsreglerna kan de höjda gränserna leda till ökade kostnader vid en sjöolycka. Som en följd av detta kan också premierna för ansvarsförsäkringar komma att höjas. Det är dock svårt att förutse i vilken utsträckning som det kommer att ske, eftersom premiekostnaden i stor grad påverkas av risken för olyckor och hur omfattande inträffade olyckor blir. Vidare täcker en ansvarsförsäkring för redare normalt olika risker som har samband med ett fartygs drift; premien bestäms alltså inte enbart utifrån någon särskild risk.

Det kan också antas att de ökade kostnaderna kommer att fördelas på passagerar- och lastägarkollektivet och därmed inte drabba redarna i slutänden. Kostnadsökningen för enskilda lastägare och passagerare kan förväntas bli ytterst begränsad. Regeringen bedömer att kostnadsökningen inte kommer att påverka resandet, även om det inte helt kan uteslutas.

En höjning av ansvarsgränserna kan därför inte antas leda till någon ekonomisk börda av betydelse för berörda aktörer inom sjöfarten. Aktörerna är för övrigt desamma som redan i dag omfattas av gällande ansvarsbegränsningar i 9 kap. 5 § sjölagen.

Höjda ansvarsgränser kan inte antas leda till att svenska företag får någon konkurrensnackdel i förhållande till utländska företag, eftersom det är fråga om gränser som tillämpas internationellt.

Att ansvarsgränserna höjs bedöms fördelaktigt från miljösynpunkt. De höjda beloppen medför att högre ersättning kan erhållas för vissa miljöskador, t.ex. skador orsakade av utsläpp av bunkerolja.

Prop. 2012/13:81

8 Författningskommentar

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

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet

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

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

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

I paragrafens *tredje stycke* införs en erinran om att särskilda bestämmelser om redarens ansvar för bunkeroljeskador finns i 10 a kap.

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

Genom paragrafen, som är ny, undantas från redarens försäkringsskyldighet sådana anspråk på ersättning för bunkeroljeskada som omfattas av fartygsägarens försäkringsskyldighet enligt 10 a kap. 11 eller 12 §. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

Enligt 2 § är redaren för ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 skyldig att ha en försäkring, eller ställa en annan betryggande säkerhet, som täcker det ansvar för redaren som kan uppkomma enligt sjölagen. Skyldigheten gäller även i vissa fall redaren för ett utländskt fartyg som besöker svenskt sjöterritorium. Försäkringen eller säkerheten ska gälla intill det belopp som redaren kan bli skyldig att betala enligt bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap.

Till följd av att bunkerkonventionen genomförs i svensk rätt och att försäkringsskyldigheten enligt konventionen åligger fartygsägaren bortfaller redarens skyldighet att försäkra sig i motsvarande mån.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

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

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR)

multipliserat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra.

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

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 1 208 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 906 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

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

för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 604 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 453 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 302 SDR.

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

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om hur ansvarsbeloppen ska bestämmas när redare m.fl. har rätt till ansvarsbegränsning. Ändringarna genomför IMO:s juridiska kommittés resolution av den 19 april 2012. Paragrafen ändras på så sätt att ansvarsgränserna i *punkterna 2 och 3* anpassas till vad som överenskommits inom ramen för IMO:s juridiska kommitté. Det innebär att ansvarsgränserna höjs med 51 procent. Övervägandena finns i avsnitt 5.

10 kap. Om ansvar för oljeskada

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

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

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av första stycket gäller 19 §.

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

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

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

I paragrafens *andra stycke* görs en redaktionell ändring för att terminologin bättre ska överensstämma med havsrättskonventionen (The United Nations Convention on the Law of the Sea); ”territorialvatten” ersätts med ”territorialhav”. Någon ändring i sak är inte avsedd. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga eller redaktionella.

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

Paragrafen, som är ny, upplyser om att det finns särskilda bestämmelser om ansvar för vissa bunkeroljeskador i 10 a kap. För den närmare gränsdragningen mellan 10 kap. och 10 a kap., se kommentaren till 10 a kap. 6 §.

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

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

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

I paragrafens *andra stycke* stryks att regeringen ska godkänna en försäkring eller annan säkerhet. Skälet är att det inte förekommer att regeringen handlägger sådana ärenden. Dessutom stryks bestämmelsen om att regeringen ska fastställa formulären till certifikaten (första meningen i det hittillsvarande fjärde stycket). Detta är en bestämmelse av upplysningskaraktär som inte behöver finnas med i lagtexten. Övriga ändringar i paragrafen är språkliga eller redaktionella.

Avgift vid certifiering

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

Genom paragrafen, som är ny, införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om sådana försäkrings-

Prop. 2012/13:81 certifikat för oljetankfartyg som ska utfärdas enligt 10 kap. Frågan behandlas i avsnitt 4.6.

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

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

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

Paragrafen anger i vilken utsträckning bestämmelserna i 10 kap. om ansvar för oljeskada tillämpas på statsfartyg och på andra fartyg än de tankfartyg som avses i 2 §.

Genom ett nytt *tredje stycke* klargörs att bestämmelserna i 10 a kap. tillämpas på sådan förorening genom bunkerolja och sådana förebyggande åtgärder som enligt nuvarande ordning omfattas av bestämmelserna i andra stycket. De situationer som omfattas av bestämmelserna i andra stycket begränsas därmed i betydande utsträckning. Andra stycket kommer dock fortfarande att tillämpas på andra oljeskador än förorening genom bunkerolja från sådana fartyg som inte omfattas av definitionen i 2 §.

Frågan behandlas i avsnitt 4.4. För den närmare gränsdragningen mellan 10 kap. och 10 a kap., se kommentaren till 10 a kap. 6 §.

10 a kap. Om ansvar för vissa bunkeroljeskador

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § *I detta kapitel avses med*

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragrafen, som är ny, definierar i *första stycket* de centrala begreppen i kapitlet. Definitionerna bestämmer i betydande utsträckning kapitlets tillämpningsområde. I flera fall är de likalydande med motsvarande begrepp i 10 kap., men i vissa avseenden har de en avvikande innebörd. Övervägandena finns i avsnitt 4.4 och 4.5.

Definitionerna av olycka, förebyggande åtgärd och ägare av fartyg är i allt väsentligt desamma som i 10 kap. Att vissa andra personer likställs med fartygsägaren vid tillämpningen av 10 a kap. framgår av 2 §.

Kapitlet är tillämpligt på varje mineralolja som innehåller kolväte och som används eller är avsedd att användas för fartygets drift. Detta innefattar såväl beständiga som icke beständiga oljor (t.ex. bensin och lättare dieselolja). Begreppet är mer vidsträckt än definitionen av olja i 10 kap. 1 §; ansvaret för oljeskador enligt 10 kap. gäller endast oljeskador från beständig mineralolja.

Liksom för sådan oljeskada som omfattas av 10 kap. krävs för att det ska vara fråga om en bunkeroljeskada enligt 10 a kap. att skadan uppkommit utanför fartyget genom förorening. Orsakar oljan exempelvis brand eller explosion utan att en föroreningsskada uppkommer, är 10 a kap. inte tillämpligt. Också kostnader för förebyggande åtgärder ersätts, under förutsättning att de har vidtagits efter att en olycka inträffat och att åtgärderna har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening.

Med fartyg avses en farkost med skrov och styrinrättning. Till skillnad från de bestämmelser om oljeskada i 10 kap. som bygger på ansvarighetskonventionen är tillämpningen av förevarande kapitel inte begränsad till vissa fartygstyper (se 10 kap. 2 §, jfr dock 10 kap. 19 § andra stycket). Enligt *andra stycket* ska vid tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

För den närmare gränsdragningen mellan 10 kap. och 10 a kap., se även kommentaren till 10 a kap. 6 §.

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

Genom paragrafen, som är ny, likställs vissa personer med fartygsägaren vid tillämpning av kapitlets bestämmelser om ansvar för en bunkeroljeskada (7 och 8 §§), om ansvarsbegränsning (9 §), om krav mot försäkringsgivaren (14 § andra stycket) och om att försäkringen som utgångspunkt gäller till förmån för den försäkrade (15 §). Övervägandena finns i avsnitt 4.5 och 4.6.

Med redare avses den som leder och bär den ekonomiska risken för verksamheten på ett fartyg. Redaren svarar för bemanning och utrustning av fartyget samt har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning. De flesta rederier är företag. Hos större och medelstora rederier är det vanligt att olika uppgifter utlokaliseras på särskilda företag. Om redaren lägger ut all drift avseende ett fartyg på samma företag, torde detta företag få anses som redare. För det fall driften läggs ut på flera företag, sker det ofta under redarens samordnande ansvar.

Ett fartyg kan nyttjas inte bara av dess ägare utan också upplåtas för annans nyttjande, s.k. befraktning. Vid s.k. bare-boat befraktning hyrs fartyget utan besättning. Det är då befraktaren som ansvarar för bemanningen och utövar den nautiska ledningen av fartyget. En sådan befraktare tar därmed över redarens ansvar och jämställs med fartygsägaren enligt förevarande paragraf. Också annan som i redarens ställe handhar fartygets drift jämställs med fartygets ägare.

Inträffar det en bunkeroljeskada, är såväl ägaren som de personer som jämställs med ägaren enligt förevarande paragraf skyldiga att ersätta skadan. De svarar solidariskt för skadeståndet (se 6 kap. 4 § skadeståndslagen [1972:207], jfr även artikel 3.2 bunkerkonventionen). Det inbördes ansvaret regleras inte av kapitlets bestämmelser utan får fördelas enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer.

Tillämpningsområde

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

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

I paragrafen, som är ny, anges det geografiska tillämpningsområdet för kapitlets bestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

Av *första stycket* framgår att bestämmelserna är tillämpliga på bunkeroljeskador som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna är även tillämpliga på bunkeroljeskador som har uppkommit i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Vad som är en bunkeroljeskada anges i 1 §.

Bestämmelserna tillämpas också på förebyggande åtgärder oavsett var de har vidtagits under förutsättning att de har vidtagits för att förebygga en skada som uppkommit eller riskerar uppkomma inom tillämpningsområdet enligt första stycket. Vad som är en förebyggande åtgärd anges i 1 §.

I första stycket finns en erinran om att det finns undantag från kapitlets tillämpningsområde i 5 och 6 §§.

Om en stat inte har fastställt en ekonomisk zon tillämpas bestämmelserna trots det enligt *andra stycket* på skada som uppkommit i ett område

som sträcker sig längst 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts. Det gäller under förutsättning att staten i fråga har beslutat att ett motsvarande område ska finnas inom vilket reglerna kan tillämpas.

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

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

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

Paragrafen, som är ny, anger gränsdragningen för kapitlets tillämpning gentemot andra bestämmelser. Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § fjärde, femte och sjätte styckena.

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

Paragrafen, som är ny, anger tillämpningen av kapitlets bestämmelser på statsfartyg, dvs. fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

Innebörden av bestämmelserna i paragrafen är att kapitlets centrala regler om skadeståndsansvar (7 §), kanalisering av skadeståndsansvaret (8 §) och rätten till ansvarsbegränsning (9 §) ska tillämpas även på statsfartyg när det är fråga om en skada som har orsakats i Sverige eller dess ekonomiska zon. Detsamma gäller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Däremot gäller inte bestämmelserna om försäkringsskyldighet eller skyldigheten att inneha certifikat för statsfartyg.

Paragrafen utformas i allt väsentligt på samma sätt som 10 kap. 19 § första stycket. En skillnad i förhållande till bestämmelserna i det stycket är att de personer som omnämns i 2 § här likställs med ägaren och har liksom ägaren ett strikt ansvar för bunkeroljeskador.

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

Paragrafen, som är ny, anger gränsdragningen gentemot 10 kap. Enligt bestämmelsen tillämpas inte 10 a kap. på sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. Innebörden av detta är att kapitlets bestämmelser är subsidiära i förhållande till de bestämmelser som tillämpas på sådana oljeskador som avses i 10 kap. 2 §. Omfattas en bunkeroljeskada av tillämpningsområdet för 10 kap. 2 §, tillämpas 10 kap. i stället för 10 a kap. Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

För att 10 kap. ska tillämpas på bunkeroljeskador krävs enligt 2 § första stycket i det kapitlet att det är fråga om utsläpp av beständig mineralolja från ett fartyg som är konstruerat eller anpassat för att transportera olja som bulklast, dvs. tankfartyg. I fråga om s.k. kombinationsfartyg, som kan transportera såväl olja i bulk som annan last, tillämpas 10 kap. endast när fartyget transporterar olja samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall ska dock kapitlet inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten.

Tillämpningsområdet för 10 a kap. är mer vidsträckt än tillämpningsområdet för 10 kap. såväl vad avser vilka slags fartyg som omfattas som när det gäller typen av bunkerolja. Bestämmelserna i 10 a kap. blir tillämpliga när det har skett utsläpp från ett fartyg som inte är ett oljetankfartyg – eller ett annat fartyg som transporterar olja i bulk – eller när det är fråga om utsläpp av icke beständig bunkerolja från ett oljetankfartyg.

Skadestånd

Ansvar för en bunkeroljeskada

7 § En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.

Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att skadan

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

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

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

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 3 i bunkerkonventionen och reglerar grunden för ägarens ansvar och de omständigheter som kan befria från ansvar. Paragrafen överensstämmer i sak med 10 kap. 3 §. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

Av huvudregeln i *första stycket* framgår att fartygsägaren – och de som enligt 2 § likställs med ägaren – har ett strikt ansvar för en bunkeroljeskada, dvs. oberoende av om vållande föreligger på fartygets sida. Om skadan har orsakats av en serie händelser, vilar ansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av händelserna.

I *andra stycket* anges de fall då ägaren undgår ansvar. Ägaren är fri från ansvar om ägaren visar att skadan har orsakats på det sätt som anges i punkterna 1–3. Enligt punkterna två och tre krävs det att ägaren visar att skadan i sin helhet orsakats på det sätt som anges där. Det innebär att om skadan delvis orsakats av sabotage eller sådan försummelse av myndighet som avses i tredje punkten, ansvarar fartygsägaren – och likställda – trots det för hela skadan.

Enligt konventionen kan fartygsägaren också undgå ansvar om den skadelidande själv har orsakat skadan helt eller delvis (artikel 3.4). I

svensk rätt följer detta av bestämmelserna om jämkning på grund av medvållande i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Ägaren och de personer som enligt 2 § likställs med ägaren är som nämns i kommentaren till 2 § solidariskt ansvariga för skadan.

Om en skada har orsakats av två eller flera fartyg, gäller enligt allmänna skadeståndsregler ett solidariskt ansvar. Om en viss del av skadan har orsakats endast av ett fartyg, gäller dock inte det solidariska ansvaret denna del av skadan (jfr artikel 5 i bunkerkonventionen).

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

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

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

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

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

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

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

Genom paragrafen, som är ny, kanaliseras skadeståndsansvaret för en bunkeroljeskada till fartygsägaren och, enligt 2 §, de personer som likställs med denne. Bestämmelserna i paragrafen utformas i allt väsentligt på samma sätt som motsvarande bestämmelser om oljeutsläpp från tankfartyg (10 kap. 4 §). Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

Ersättningskrav mot fartygsägaren, och med denne likställda, på grund av en bunkeroljeskada får enligt *första stycket* framställas endast med stöd av kapitlets bestämmelser, inte med stöd av skadeståndslagen (1972:207).

I *andra stycket* anges vissa grupper av personer mot vilken en direkt talan om bunkeroljeskada får föras endast om den som anspråket riktas mot har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet. För att ansvar ska kunna uppkomma för grov vårdslöshet krävs dessutom att skadevållaren har haft insikt om att den aktuella skadan sannolikt skulle uppkomma. Den grova vårdslöshet som avses i bestämmelsen är därmed mer kvalificerad än vad som annars gäller. I skadeståndslagen uppställs inte något krav på att skadevållaren har någon särskild insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma för att vårdslösheten ska anses som grov.

De grupper av personer i *andra stycket* mot vilka anspråk kan riktas vid uppsåt eller grov vårdslöshet överensstämmer i stort sett med de som anges i motsvarande bestämmelse för oljeutsläpp från tankfartyg (10 kap. 4 §). De personer som vid bunkeroljeskador likställs med fartygsägaren

(10 a kap. 2 §) omfattas dock inte av andra stycket. Mot en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning eller annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift kan således – liksom mot fartygsägaren – anspråk riktas utan att det visas att personen i fråga har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. För att anspråk ska få riktas mot en anställd hos redaren eller en ställföreträdare för redaren krävs det dock att denne orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Detta följer av att en redare enligt 2 § likställs med fartygets ägare i andra stycket punkten a.

Har någon som avses i andra stycket orsakat en skada följer av *tredje stycket* att fartygsägaren har rätt till återkrav endast om personen i fråga orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma. Fartygsägarens regressrätt mot de personer som nämns i paragrafens andra stycke är med andra ord lika begränsad som den skadelidandes möjlighet att rikta sitt anspråk direkt mot dessa personer. Liksom när det gäller utsläpp från tankfartyg kan dock fartygets ägare rikta återkrav mot avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare utan att det krävs att dessa orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Detsamma gäller en sådan befraktare som inte jämföras med fartygsägaren enligt 2 §. Den befraktare som det här är fråga om är en sådan som – till skillnad från en bare-boat befraktare – har ett så begränsat ansvar för fartygets drift att denne inte kan anses ha åtagit sig ett redaransvar. Så kan vara fallet i samband med tidsbefraktning (upplåtelse av fartyg på viss tid) eller resebefraktning (upplåtelse av fartyg för viss resa).

Ansvarsbegränsning

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

Paragrafen, som är ny, klargör att bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 kap. tillämpas på ansvar för bunkeroljeskador enligt detta kapitel. Det betyder att fartygets ägare, och de personer som enligt 2 § likställs med ägaren, får begränsa sitt ansvar på det sätt som anges i 9 kap. 5 §. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

Rätten för försäkringsgivare och den som utställt annan säkerhet att begränsa sitt ansvar regleras i 14 och 16 §§.

Preskription

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

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om preskription av fordringsanspråk på grund av en bunkeroljeskada.

Försäkring

Försäkringskyldighet för svenska fartyg

11 § Ägaren av ett svenskt fartyg, med en dräktighet som är högre än 1 000, ska ha en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan

konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

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

Paragrafen, som är ny, innehåller regler om försäkringsskyldighet för ägare av svenska fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 4.6 och 4.7.

Enligt *första stycket* är ägaren av ett svenskt fartyg skyldig att ha en försäkring eller ställa annan säkerhet för att täcka det ansvar som kan uppkomma för ägaren till följd av en bunkeroljeskada enligt detta kapitel. Frågan om ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg är i huvudsak beroende av om ägaren har svensk nationalitet och om fartyget är infört i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel (1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 §). Försäkringsskyldigheten gäller inte för alla svenska fartyg utan endast sådana med en dräktighet över 1 000. Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

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

I stället för försäkring kan fartygsägaren ställa en annan betryggande säkerhet. I uttrycket betryggande ligger att den skadelidande ska vara tillförsäkrad att utfå den ersättning som tillkommer denne. Säkerheten ska alltså vara sådan till form och värde att den räcker till för att ge full täckning för fordringarna och dessutom vara skyddad i händelse av konkurs. I praktiken måste det röra sig om en finansiell säkerhet, såsom en bankgaranti eller en borgen. En motsvarande reglering finns för andra oljeskador (10 kap. 12 och 13 §§).

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

Som framgår av sista meningen i första stycket har staten ingen skyldighet att ha försäkring mot bunkeroljeskador. Att det för statsfartyg inte heller finns någon skyldighet att ha försäkring framgår av 5 §. Detta gäller oavsett om statsfartyget ägs av staten eller är privatägt.

Av *andra* och *tredje styckena* följer att en försäkring eller säkerhet måste godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer. Efter godkännandet utfärdas ett certifikat för fartyget. Certifikatet ska visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring (eller säkerhet) som täcker ägarens ansvar enligt kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan

konventionsstat intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. För fartyg som ägs av staten ska ett särskilt certifikat utfärdas. Certifikatet ska visa att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. Syftet med regleringen är framför allt att underlätta ansvariga myndigheters tillsyn. Med certifikatet kan det på ett enkelt sätt kontrolleras att det finns en försäkring, en säkerhet eller att fartyget ägs av staten. Att det för statsfartyg inte finns någon skyldighet att ha certifikat framgår av 5 §.

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

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 13 § ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Ytterligare verkställighetsföreskrifter – om utfärdande av och tillsynen över certifikat – meddelas i förordningsform eller i form av myndighetsföreskrifter.

Ett fartyg som inte innehar en försäkring eller för vilket annan betryggande säkerhet inte ställts kan i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg).

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

Trots att försäkringsskyldigheten inte omfattar mindre fartyg är de inte undantagna från det strikta ansvaret för bunkeroljeskadorna (se 7 §).

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

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

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

I paragrafen, som är ny, ges bestämmelser om försäkringsskyldighet för utländska fartyg och vissa därmed sammanhängande frågor. Bestämmel-

sen om försäkringsskyldighet grundas på artikel 7.12 i bunkerkonventionen som anger att varje fördragsslutande stat ska se till att utländska fartyg som besöker statens territorium ska vara försäkrade mot bunkeroljeskador. Övervägandena finns i avsnitt 4.6 och 4.7.

I *första stycket* föreskrivs att ett utländskt fartyg som har en dräktighet över 1 000 ska ha en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i kapitlet eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention. Till skillnad från vad som gäller för svenska fartyg gäller skyldigheten att ha försäkring eller ställa säkerhet för utländska fartyg endast då de anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Med hamn avses såväl allmänna som privata hamnar och med tilläggsplats avses ett fast föremål som fartyg kan lägga till vid. Försäkringsskyldigheten gäller från det att fartyget anlöper hamnen eller tilläggsplatsen till dess att fartyget lämnar densamma. Om ett fartyg bara ankrar på svenskt territorialhav, uppkommer inte någon försäkringsskyldighet. Skyldigheten att försäkra sig mot bunkeroljeskador är något mer begränsad än en redares försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 §, som också omfattar fartyg som anlöper ankarplatser.

Som framgår av sista meningen i första stycket omfattas fartyg som ägs av en främmande stat inte av försäkringsskyldigheten. Att det för statsfartyg inte heller finns någon skyldighet att ha försäkring framgår av 5 §. Detta gäller oavsett om statsfartyget ägs av staten eller är privatägt.

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

När det gäller den närmare innebörden av skyldigheten att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet, se kommentaren till 11 §.

Enligt *andra stycket* ska det ombord på ett utländskt fartyg medföras ett certifikat som visar att fartyget har föreskriven försäkring eller annan säkerhet. Regeln gäller oavsett vilken nationalitet fartyget har. Det saknar betydelse om fartyget kommer från en stat som har tillträtt bunkerkonventionen eller inte.

För fartyg som ägs av en främmande konventionsstat ska det finnas ett certifikat som visar att fartyget ägs av den främmande staten och att statens ansvar är täckt intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. Att det för statsfartyg inte finns någon sådan skyldighet framgår av 5 § i förevarande kapitel.

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

På samma sätt som enligt 11 § ska certifikatet visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring (eller säkerhet) som täcker ägarens ansvar enligt kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill ansvarsbegränsningen enligt 9 kap. 5 §. Syftet med skyldighet-

en att ha certifikat är också här framför allt att underlätta för ansvariga myndigheters tillsyn. När det gäller den närmare innebörden av bestämmelserna om certifikat, se kommentaren till 11 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 13 § ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Verkställighetsföreskrifter om utfärdande av och tillsynen över certifikat meddelas i förordningsform eller i form av myndighetsföreskrifter.

Avgift vid certifiering

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

Genom paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om de avgifter som ska vara förenade med certifieringen.

Krav mot försäkringsgivaren

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

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

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om en skadelidandes rätt att få ut den ersättning som den skadelidande är berättigad till direkt av försäkringsgivaren. Paragrafen bygger på artikel 7.10 i bunkerkonventionen och utformas på ett liknande sätt som 10 kap. 14 §, som är tillämplig för tankfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

Enligt *första stycket* har den skadelidande rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren. Den skadelidande kan således välja att rikta sig direkt mot denne utan att först behöva vända sig mot fartygsägaren. Det saknar betydelse om fartygsägaren har förmåga att betala skadestånd eller inte.

I *andra stycket* anges under vilka förhållanden försäkringsgivaren är befriad från ansvaret enligt första stycket. Försäkringsgivaren är inte skyldig att utge ersättning om fartygets ägare är fri från ansvar. Det innebär att försäkringsgivaren får göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 7 § andra stycket, dvs. att skadan orsakats av en krigshandling, en naturhändelse av osedvanlig karaktär, tredje mans uppsåtliga gärning eller försummat underhåll av navigeringshjälpmedel. Försäkringsgivaren är också fri från ansvar, om fartygsägaren har orsakat skadan uppsåtligt. I det fallet får den skadelidande vända sig mot fartygsägaren. Enligt andra stycket gäller vidare att försäkringsgivarens ansvarighet inte i något fall överstiger det ansvarsbelopp som gäller för fartyget enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren får således åtnjuta ansvarsbegränsning även om fartygets ägare inte har rätt till ansvarsbegränsning

på grund av att denne har vållat skadan av grov vårdslöshet med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma (9 kap. 4 §).

Med fartygsägare likställs de som enligt 2 § svarar på samma sätt som ägaren. Det innebär att uppsåt hos någon av dem befriar försäkringsgivaren från ansvar på samma sätt som uppsåt hos ägaren.

Försäkringsgivaren kan gentemot den skadelidandes krav endast invända att fartygsägaren och med denne likställda orsakat skadan uppsåtligen eller att någon av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 7 § andra stycket föreligger. Av *tredje stycket* följer att andra invändningar som försäkringsgivaren skulle ha varit berättigad att göra gällande mot fartygets ägare inte befriar försäkringsgivaren från skyldigheten att ersätta den skadelidande. Försäkringsgivaren kan alltså inte mot den skadelidande åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet, om de inte har motsvarighet i 7 § andra stycket. Det innebär exempelvis att ett villkor i försäkringsavtalet om att rätten till ersättning bortfaller vid grov vårdslöshet av försäkringstagaren inte blir gällande gentemot den skadelidande. Här avviker sjölagens reglering från bestämmelsen om direktkrav i 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), som tillåter direktkrav ”enligt försäkringsavtalet”.

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

Paragrafen, som är ny, innebär att försäkringen som utgångspunkt gäller till förmån för fartygets ägare och dem som enligt 2 § likställs med ägaren. Paragrafen utformas på motsvarande sätt som när det gäller ansvarsförsäkring för andra oljeskador än sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap. (se 10 kap. 15 §). Bestämmelserna får dock en delvis annan innebörd på grund av att också andra än fartygets ägare har ett strikt ansvar för sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap. Utgångspunkten är att försäkringsgivaren är förhindrad att rikta återkrav mot fartygets ägare. Försäkringsgivaren är som utgångspunkt också förhindrad att rikta återkrav mot en redare som inte är ägare, en befraktare som hyr fartyget utan besättning och en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

Bestämmelsen är dispositiv, vilket innebär att försäkringsbolaget kan förbehålla sig en regressrätt mot fartygsägaren och likställda i större eller mindre utsträckning.

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

Genom paragrafen, som är ny, likställs säkerhet som ställts enligt 11 eller 12 § med försäkring vid tillämpningen av 14 och 15 §§.

Bestämmelsen utformas på samma sätt som motsvarande bestämmelse som gäller för oljetankfartyg (10 kap. 16 §). Den innebär att den skadelidande får rätt att rikta direktkrav mot den som ställt säkerhet i samma utsträckning som gäller gentemot en försäkringsgivare. Utgångspunkten är att säkerheten, liksom när det gäller försäkring, gäller för fartygets ägare mot hans eller hennes ansvar för en bunkeroljeskada.

Även den som ställt säkerhet har dock möjlighet att förbehålla sig rätten att i vissa fall återkräva ersättningen från fartygets ägare och dem som enligt 2 § likställs med fartygets ägare.

Åsidosättande av försäkringskyldighet m.m.

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

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns straffbestämmelser.

Behörig domstol m.m.

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

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om behörig domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

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

1. *en fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap.*

9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

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

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

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

5. *en fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,*

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

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

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

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

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

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

Om en fordran som avses i första eller andra stycket *har* kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt.

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

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

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

Paragrafen innehåller bestämmelser om preskription av fordringsanspråk. Genom en ändring i första stycket punkten 9 görs den bestämmelsen tillämplig på preskription av skadeståndskrav på grund av sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap. Regeln motsvarar vad som gäller för oljeskador enligt 10 kap. Övriga ändringar är språkliga eller redaktionella.

20 kap. Straffbestämmelser

14 § En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 eller 10 a kap. om *försäkringsskyldighet* eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § eller i 10 a kap. 11 eller 12 § *inte medförs* ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra försäkringscertifikat vid oljetransporter. Genom ändringarna i paragrafen görs straffbestämmelserna tillämpliga på motsvarande skyldigheter enligt bestämmelserna om ansvar för vissa bunkeroljeskador i 10 a kap. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.

Genom ändringen i *första stycket* införs ett straffansvar för den ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att försäkra fartyget mot, eller ställa annan säkerhet för, bunkeroljeskador. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om ägaren är en juridisk person, gäller ansvaret den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende.

Bestämmelsen om fartygsägarens ansvar är inte nationellt begränsad. Det innebär att ett sådant brott kan begås också när ett svenskt fartyg befinner sig utomlands. Beträffande ägare av utländska fartyg följer av hur försäkringsskyldigheten är konstruerad i 10 a kap. 12 § att denna endast kan uppkomma om fartyget anlöper eller lämnar en hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Ett eventuellt brott begås alltså i dessa fall inom riket. För brott begånget utanför Sverige av en utländsk fartygsägare finns enligt 2 kap. brottsbalken som huvudregel inte svensk domsrätt. Ett exempel när svensk domsrätt kan finnas är om den utländske fartygsägaren har hemvist i Sverige eller, om han eller hon är medborgare i ett annat nordiskt land, finns här i Sverige.

Genom ändringen i *andra stycket* införs ett straffansvar också för en redare som inte är fartygsägare vid åsidosättande av försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt bestämmelserna om bunkeroljeskada. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

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

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

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

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål m.m.

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

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

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

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

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning

Paragrafen innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet för att pröva en talan om ersättning för oljeskada. Genom ändringarna görs paragrafen tillämplig också på sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap.

6 § Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarsighetskonvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen ska, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

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

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

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

Om en ansökan bifalls, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftägande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats.

Genom ändringarna i paragrafen görs bestämmelserna om verkställighet av en utländsk dom tillämpliga också på domar som gäller ersättning för sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Bunkerkonventionen träder i kraft tre månader efter att anslutningsinstrumenten har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. IMO:s beslut att höja ansvarsgränserna i 1996 års ändringsprotokoll träder i kraft den 8 juni 2015, om inte minst en fjärdedel av de fördragslutande staterna förklarar sig inte godta dem. Även om det mest sannolika är att ett tillräckligt antal stater godtar ändringarna, kan det inte uteslutas att dessa förkastas. Mot bakgrund av det anförda överlämnas det till regeringen att besluta när de

Prop. 2012/13:81 nya bestämmelserna ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 6. Som anges där har bestämmelserna inte någon retroaktiv verkan.

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

7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening

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

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,
2. förbud mot fartygets vidare resa, om det är fråga om ett svenskt fartyg.

Paragrafen ger Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att belägga ett fartyg som inte fullgjort sin försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet med anlöps- eller nyttjandeförbud.

Genom ändringen i paragrafen utvidgas möjligheterna till förbud till att omfatta också de fall när ett fartyg saknar sådan försäkring eller annan säkerhet som föreskrivs i 10 a kap. sjölagen.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Bunkerkonventionen träder i kraft tre månader efter att anslutningsinstrumenten har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när den nya lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 6.

8.3 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador

19 § Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 eller 10 a kap. sjölagen (1994:1009),
2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,
3. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller
4. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Genom ändringen i paragrafen undantas sådana bunkeroljeskador som omfattas av 10 a kap. sjölagen från tillämpningen av 10 kap. miljöbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 4.4 där även *Lagrådets* synpunkt behandlas. Prop. 2012/13:81

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Bunkerkonventionen träder i kraft tre månader efter att anslutningsinstrumenten har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när den nya lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 6.

8.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador

19 § Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 *eller* 10 a kap. sjölagen (1994:1009),
2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,
3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,
4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller
5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

En ändring har gjorts i paragrafen genom lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken som träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

I denna ändringslag görs samma ändring som i lagen om ändring i miljöbalken, se avsnitt 8.3.

2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

Text approved by the Conference

Text som godkänts av konferensen

THE STATES PARTIES TO
THIS CONVENTION,

DE FÖRDRAGSSLUTANDE
STATERNA,

RECALLING Article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

SOM ERINRAR OM artikel 194 i Förenta nationernas havsrättskonvention av år 1982, i vilken det föreskrivs att staterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att hindra, minska och kontrollera föroreningar av den marina miljön,

RECALLING ALSO Article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

SOM ÄVEN ERINRAR OM artikel 235 i samma konvention, i vilken det föreskrivs att staterna skall samarbeta för en fortsatt utveckling av de relevanta bestämmelserna i folkrätten i syfte att garantera snabb och lämplig ersättning för varje skada som orsakats genom förorening av den marina miljön,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

SOM BEAKTAR de framsteg som uppnåtts genom 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja när det gäller att garantera ersättning till personer som drabbas av förorening på grund av läckage eller utsläpp av olja som transporteras som bulklast ombord på fartyg till sjöss,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in order to provide adequate,

SOM ÄVEN BEAKTAR antagandet av 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen för att kunna tillhandahålla lämplig,

prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

RECOGNISING the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever,

2. "person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions,

3. "shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship,

4. "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.

snabb och effektiv ersättning för skada orsakad genom olyckor i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen,

SOM ERKÄNNER vikten av att det införs strikt ansvar för alla former av förorening genom olja, förbundet med en lämplig begränsning av detta ansvar,

SOM ANSER att kompletterande åtgärder är nödvändiga för att kunna garantera lämplig, snabb och effektiv ersättning för skada som orsakats av förorening på grund av att bunkerolja har läckt ut eller tömts ut från fartyg,

SOM ÖNSKAR anta enhetliga internationella regler och förfaranden för att avgöra frågor om ansvar och för att tillhandahålla lämplig ersättning i sådana fall,

HAR ENATS OM följande:

Artikel 1

Definitioner

I denna konvention avses med:

1. Fartyg: fartyg eller annan flytande anordning som kan användas till sjöss.

2. Person: fysisk person samt privaträttslig eller offentligrättslig juridisk person, inbegripet en stat och dess delstater eller motsvarande.

3. Fartygsägare: ägaren, inklusive den registrerade ägaren, den som hyr fartyget utan besättning (bare-boat befraktare), redare eller den som i en redares ställe handhar fartygets drift.

4. Registrerad ägare: den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger

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

5. "bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil,

6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended,

7. "preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage,

8. "incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage,

9. "pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures,

10. "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

fartyget. När ett fartyg som ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare, skall med "registrerad ägare" förstås detta bolag.

5. Bunkerolja: varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för drift eller framdrivning av fartyget samt alla rester av sådan olja.

6. Ansvarighetskonventionen: 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, med senare ändringar.

7. Förebyggande åtgärder: varje skälig åtgärd som vidtagits av en person efter det att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada genom förorening.

8. Olycka: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada genom förorening eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om sådan skada.

9. Skada genom förorening:

a) förlust eller skada som uppkommit utanför fartyget på grund av förorening genom att bunkerolja har läckt ut eller tömts ut från fartyget, varhelst läckaget eller tömningen ägt rum; ersättning för försämring av miljön, annat än utebliven vinst, är dock begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras, och

b) kostnaderna för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakas av sådana åtgärder.

10. Fartygets registreringsstat: för registrerade fartyg, den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg, den stat vars flagga fartyget får föra.

flag the ship is entitled to fly,

11. "gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,

12. "Organisation" means the International Maritime Organisation,

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

11. Bruttodräktighet: brutto-
dräktighet som beräknats enligt
bestämmelserna om mätning av
dräktighet i bilaga 1 till 1969 års
internationella skeppsmättnings-
konvention.

12. Organisation: Internationella
sjöfartsorganisationen.

13. Generalsekreterare: organi-
sationens generalsekreterare.

Article 2

Artikel 2

Scope of application

Räckvidd

This Convention shall apply exclusively:

Denna konvention gäller endast

(a) to pollution damage caused:

a) skada genom förorening som
uppkommit

(i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and

i) inom en fördragsslutande stats
territorium, inklusive dess terri-
torialvatten, och

(ii) in 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, in 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;

ii) inom en fördragsslutande stats
exklusiva ekonomiska zon, som
fastställts i enlighet med folkrätten,
eller, om staten inte har fastställt
någon sådan zon, inom ett område
utanför och angränsande till den
statens territorialhav, vilket har
bestämts av den staten i enlighet
med folkrättens regler och vilket
inte sträcker sig längre ut än 200
sjömil från de baslinjer varifrån
statens territorialhav mäts,

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

b) förebyggande åtgärder, var de
än har vidtagits, för att förhindra
eller begränsa sådan skada.

Article 3

Artikel 3

Liability of the shipowner

Fartygsägarens ansvar

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused

1. Den som vid tidpunkten för en
olycka eller, om denna utgörs av
en serie händelser med samma
ursprung, vid tidpunkten för den

by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

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

(c) the damage 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.

4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which

första händelsen är fartygets ägare skall, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4, vara ansvarig för varje skada genom förorening som har orsakats av bunkerolja ombord på eller härrörande från fartyget.

2. Om fler än en person är ansvarig enligt punkt 1 skall ansvaret vara solidariskt.

3. Fartygsägaren skall inte vara ansvarig för skada genom förorening om fartygsägaren bevisar att

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

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

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

4. Om fartygsägaren kan bevisa att skadan genom förorening helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligen eller av vårdslöshet, kan fartygsägaren helt eller delvis befrias från ansvar mot denna person.

5. Anspråk på ersättning för skada genom förorening får inte göras gällande mot fartygsägaren på annat sätt än enligt denna konvention.

6. Bestämmelserna i denna konvention skall inte inskränka fartygsägarens regressrätt, som

exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and

föreligger oberoende av denna konvention.

Artikel 4

Undantag

1. Denna konvention skall inte tillämpas på skada genom förorening enligt definitionen i ansvarighetskonventionen, oavsett om ersättning skall betalas för skadan, enligt den konventionen eller inte.

2. Med undantag för vad som anges i punkt 3, skall bestämmelserna i denna konvention inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat och som för tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

3. En fördragsslutande stat får besluta att tillämpa denna konvention på sina örlogsfartyg och andra fartyg enligt punkt 2 och skall då underrätta generalsekreteraren om detta och ange villkoren och bestämmelserna för denna tillämpning.

4. När det gäller fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och används för kommersiella ändamål skall talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 9, och staten skall avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat.

Artikel 5

Olyckor där två eller flera fartyg är inblandade

Om en olycka med två eller flera fartyg har inträffat och orsakat skada genom förorening skall ägarna till de inblandade fartygen vara solidariskt ansvariga för all skada som inte rimligen kan sär-

Prop. 2012/13:81
Bilaga 1

severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

Article 7

Compulsory insurance or financial security

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage 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 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

skiljas, om de inte är befriade från ansvar enligt artikel 3.

Artikel 6

Ansvarsbegränsning

Denna konvention skall inte påverka fartygsägarens rätt, eller den rätt som tillkommer den eller de personers som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, att begränsa sitt ansvar i enlighet med tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser, såsom 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

Artikel 7

Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

1. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter och som är registrerat i en fördragsslutande stat är skyldig att inneha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution, för att täcka den registrerade ägarens ansvar för skada genom förorening till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella och internationella begränsningsregler, men som under alla omständigheter inte överstiger ett belopp som beräknats i enlighet med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

2. Ett certifikat som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet gäller i enlighet med denna konvention skall utfärdas för

Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined 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 certificate shall be in the form of the model set out in the Annex to this Convention and shall contain the following particulars:

(a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) name and principal place of business of the registered owner;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) 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;

(f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organisation 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

varje fartyg sedan den behöriga myndigheten i en fördragsslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts. För fartyg som är registrerade i en fördragsslutande stat skall 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 någon fördragsslutande stat. Certifikatet skall vara uppställt i överensstämmelse med förlagan i bilagan till denna konvention och skall innehålla följande uppgifter:

a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

b) Ägarens namn och den ort där ägarens huvudsakliga verksamhet bedrivs.

c) IMO-nummer.

d) Typ av säkerhet och giltighetstid.

e) När det gäller försäkringsgivare eller annan person som ställt säkerhet: dennes namn och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.

3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en institution eller organisation som den erkänner att utfärda det certifikat som avses i punkt 2. En sådan institution eller organisation skall underrätta staten om varje certifikat som utfärdas. I samtliga fall skall den fördragsslutande staten till fullo garantera att det certifikat som utfärdats på detta sätt är fullständigt och korrekt, och skall

to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

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

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

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

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

även åta sig att sörja för nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.

b) En fördragsslutande stat skall underrätta generalsekreteraren om

i) de särskilda ansvarsområden och villkor som är förknippade med de befogenheter som delegerats till en institution eller organisation som den erkänner,

ii) återkallelse av ett sådant bemyndigande, och

iii) det datum då ett sådant bemyndigande eller en sådan återkallelse får verkan.

Delegeringen av befogenheter skall träda i kraft tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats om detta.

c) Den institution eller organisation som bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt skall åtminstone ha befogenhet att återkalla dessa certifikat om de villkor enligt vilka de utfärdats inte längre uppfylls. I samtliga fall skall institutionen eller organisationen underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdats om ett sådant återkallande.

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

5. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget, och en kopia skall 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

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 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, 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, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations 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 or 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.

föreskrifterna i denna artikel om den kan upphöra att gälla av andra skäl än att den tid för försäkringens eller säkerhetens giltighet 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, om inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Dessa bestämmelser skall även gälla varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

7. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel skall registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikatet och för dess giltighet.

8. Ingenting i denna konvention skall tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar som erhållits från andra stater eller organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen hos de som tillhandahåller försäkring eller ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. I sådana fall skall den fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar inte vara befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar det certifikat som krävs enligt punkt 2.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av en fördragsslutande stat skall godtas av övriga parter och skall av övriga fördragsslutande stater anses ha samma giltighet som certifikat som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade i någon fördrags-

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 insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, 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 pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

slutande stat. Om en fördragslutande stat anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får parten när som helst begära samråd med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

10. Talan om ersättning för skada genom förorening får föras direkt mot försäkringsgivaren eller annan person som har ställt ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar för skada genom förorening. I sådant fall får svaranden göra gällande de invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande, inklusive ansvarsbegränsning enligt artikel 6, med undantag för invändning grundad på att ägaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Även om fartygsägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning enligt artikel 6 får svaranden vidare begränsa ansvaret till ett belopp som motsvarar beloppet för den försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som krävs enligt punkt 1. Dessutom får svaranden göra invändning om att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv, men han får inte göra gällande andra invändningar som han skulle varit berättigad att göra i rättegång i vilken ägaren för talan mot svaranden. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämnd i målet.

11. En fördragslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och för vilket denna artikel gäller om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkt 2 eller 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 specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving 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 ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, 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 the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

12. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel skall varje fördragsslutande stat med tillämpning av sin nationella lag se till att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 gäller för varje fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter, var det än är registrerat, som anlöper eller lämnar en hamn inom dess territorium eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

13. Trots vad som sägs i punkt 5 får en fördragsslutande stat underätta generalsekreteraren om den för de ändamål som avses i punkt 12 inte kräver att fartyg skall medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2 när de anlöper eller lämnar hamnar eller icke landbaserade anläggningar inom dess territorium, under förutsättning att den fördragsslutande stat som utfärdar certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekreteraren att den för register i elektroniskt format som är tillgängliga för alla fördragsslutande stater och som bekräftar att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 12.

14. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en fördragsslutande stat skall de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller ekonomisk säkerhet inte tillämpas i fråga om ett sådant fartyg, men fartyget skall medföra ett certifikat om obligatorisk försäkring utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat där det anges att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som anges i punkt 1. Ett sådant certifikat om obligatorisk

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this Article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

försäkring skall så nära som möjligt överensstämma med förlagan enligt punkt 2.

15. Vid tidpunkten för ratificering, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention, eller vid varje tidpunkt därefter, kan en stat förklara att denna artikel inte gäller fartyg som uteslutande färdas inom det område som anges i artikel 2 a i och som tillhör denna stat.

Artikel 8

Tidsfrister

Rätt till ersättning enligt denna konvention skall upphöra om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i konventionen inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock inte i något fall väckas sedan sex år har gått från dagen för den olycka som orsakade skadan. Om olyckan utgörs av en serie av händelser skall sexårsperioden räknas från dagen för den första händelsen.

Artikel 9

Behörig domstol

1. Om en olycka har orsakat skada genom förorening inom en eller flera fördragsslutande staters territorium, inklusive deras territorialvatten, eller områden som avses i artikel 2 a ii, eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa skada genom förorening inom ett sådant territorium, inbegripet territorialvattnet, eller sådant område, får talan om ersättning mot fartygsägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar endast väckas

2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 11

Supersession clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the

vid domstol i någon av dessa stater.

2. Varje svarande skall inom skälig tid underrättas om att sådan talan har väckts enligt punkt 1.

3. Varje fördragsslutande stat skall se till att dess domstolar har behörighet att pröva talan om ersättning enligt denna konvention.

Artikel 10

Erkännande och verkställighet

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 9 skall, om den är verkställbar i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel, erkännas av alla parter utom

a) om domen erhållits genom svikligt förfarande, eller

b) om svarande inte getts skälig tid och rimlig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns enligt punkt 1 skall vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart som de formella förutsättningar som föreskrivits i den staten har uppfyllts. Dessa föreskrifter får inte tillåta en ny prövning av den sak som avgjorts genom domen.

Artikel 11

Förhållandet till andra konventioner

Denna konvention ersätter alla konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknande, men endast i den utsträckning sådana konventioner skulle strida mot densamma. Denna bestämmelse skall emeller-

obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

tid inte inverka på de fördragslutande staternas förpliktelser enligt sådana konventioner mot stater som inte är parter i denna konvention.

Article 12

Artikel 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter från och med den 1 oktober 2001 till och med den 30 september 2002 och skall därefter förbli öppen för anslutning.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

2. Stater kan uttrycka sitt samtycke till att vara bunden av denna konvention genom

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

a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande,

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

b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller

(c) accession.

c) anslutning.

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

3. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning verkställs genom deponering av ett instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

4. Alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponeras efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft med avseende på alla befintliga fördragslutande stater, eller efter det att alla åtgärder har vidtagits som krävs för att denna ändring skall träda i kraft med avseende på dessa stater, skall anses gälla konventionen i dess ändrade lydelse.

*States with more than one system of law**Stater med fler än ett rättssystem*

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratificeringen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter, eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och uttryckligen ange de territoriella enheter där denna konvention är tillämplig.

3. När det gäller en fördragslutande stat som har avgett en sådan förklaring skall

a) hänvisningar till en stat i definitionen av "registrerad ägare" i artikel 1.4 tolkas som hänvisningar till en sådan territoriell enhet,

b) hänvisningar till fartygets registreringsstat och, när det gäller certifikat om obligatorisk försäkring, till utfärdande eller bestyrkande stat, tolkas som hänvisningar till den territoriella enhet där fartyget är registrerat respektive certifikatet har utfärdats eller bestyrkts,

c) hänvisningar i denna konvention till krav i nationell lagstiftning tolkas som hänvisningar till kraven i lagstiftningen i den berörda territoriella enheten, och

d) hänvisningar i artiklarna 9 och 10 till domstolar och domar som måste erkännas i de fördragslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som måste erkännas i den

be recognised in, the relevant territorial unit.

berörda territoriella enheten.

Article 14

Artikel 14

Entry into force

Ikraftträdande

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, 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.

1. Denna konvention träder i kraft ett år efter det att arton stater, av vilka fem stater var och en har fartyg med en sammanlagd brutto-dräktighet om minst 1 miljon enheter, antingen har undertecknat den utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos general-sekreteraren.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

2. För en stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention efter det att villkoren för ikraftträdande i punkt 1 har uppfyllts träder denna konvention i kraft tre månader efter det att staten har deponerat det relevanta instrumentet.

Article 15

Artikel 15

Denunciation

Uppsägning

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

1. Denna konvention får sägas upp av en fördragsslutande stat när som helst efter det att den trätt i kraft för den staten.

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

2. Uppsägningen skall verkställas genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos generalsekreteraren.

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

3. En uppsägning får verkan tolv månader efter deponeringen hos generalsekreteraren eller vid den senare tidpunkt som har angetts i uppsägningsinstrumentet.

*Revision or amendment**Översyn eller ändring*

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

1. Organisationen får sammankalla en konferens för att se över eller ändra denna konvention.

2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens med de fördragsslutande staterna för att se över eller ändra konventionen.

Article 17

Artikel 17

*Depositary**Depositarie*

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

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. The Secretary-General shall:

2. Generalsekreteraren skall

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

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

(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument samt datum för detta,

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

ii) dagen för denna konventions ikraftträdande,

(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

iii) varje deponering av uppsägningsinstrument som rör denna konvention samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan, och

(iv) other declarations and notifications made under this Convention.

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

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

b) översända bestyrkta kopior av denna konvention till alla stater som har undertecknat konventionen och alla stater som ansluter sig till den.

Article 18

Transmission to United Nations

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

Article 19

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 AT LONDON this twenty-third day of March, two thousand and one.

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

Artikel 18

Överlämnande till Förenta nationerna

Så snart som denna konvention träder i kraft skall general-sekreteraren överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel 19

Språk

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

SOM SKEDDE I LONDON den tjugotredje mars tvåtusenett.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat denna konvention.

C P P G Z "
EGT V H H E C V G Q H I P U W T C P E G Q T Q V J G T H R P C P E I C N U G E W T K V ["
R P T G U R G E V Q H E K K N N C D R N K V [H Q T D W P M G T Q K N R Q N N W K Q P F C O C I G "
Kuufg 'lp'ceeqtf cpeg'y kj 'yj g'r tqxkukpu'qh'ict veng'9'qh'yj g'f'ogvt pcvkqpenE qpxgpvkap'qp'EkxklNcdklkv' 'hqt "
Dvpngt'QklRqmwwkp'F co ci g.'4223"

Table with 5 columns: P co g'qh'Uj kr ", F kuipcvkxg" P wo dgt'qt'rgwgtu", KO Q'Uj kr " K gpv h l e c v k q p " P wo dgt", Rqitv'qh" Tgi kvt {", P co g'c'p'f'hm'ic'f'f'tguu'qh'yj g" r t l p e k r c n r n e g ' q h ' d w k p g u u ' q h ' y j g " t g i k n g t g f ' q y p g t 0"

Vj ku'ku'q'egt v h h ['y cv'yj gt g'ku'lp'hteg'lp't gur gev'qh'yj g'cdqxg'pco gf 'uj kr 'c'r qre { 'qh'kpwt cpeg'qt'qy gt' h k p e k r n ' u g e w k v (' u c v k h (k p i ' y j g ' t s w k g o g p u ' q h ' i c t v e n g ' 9 ' q h ' y j g ' f ' o g v t p c v k q p e n E q p x g p v k a p ' q p ' E k x k l N c d k l k v (' h q t ' D v p n g t ' Q k l R q m w w k p ' F c o c i g . ' 4 2 2 3)

V { r g ' q h ' U g e w k v (")

F w t c v k q p ' q h ' U g e w k v (")

P co g'c'p'f'cf'ftguu'qh'yj g'kpwt g'x'c'p'f'kt'i' wtc'p'q'x'u'

P co g' ")

C f f t g u u (")

Vj ku'egt v h h e c v g ' k u ' x c r k f ' v p k r (")

Kuufg 'qt'egt v h h g f ' d { ' y j g ' I q x g t p o g p v ' q h ' (")

"Hant'f guli pcvkq'qh'yj g'Ubcvq+"

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)

Vj g'r t g u p v e g t v h h e c v g ' k u ' k u u f g ' v p f g t ' y j g ' c w j q t k v (' q h ' y j g ' I q x g t p o g p v ' q h (")

d { (")

C v (")

"Uki pcvwg'c'p'f'Vkrq'qh'kuwkp'i'qt'egt v h h (k p i ' q h ' h e k n i "

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

BILAGA

CERTIFIKAT FÖR FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET OM ANSVAR
FÖR SKADA ORSAKAD AV FÖRORENING GENOM BUNKEROLJA

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 7 i
2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

Fartygets namn	Bokstäver eller siffror som identifierar fartyget	IMO-nummer	Registreringsort	Den registrerade ägarens namn samt fullständig adress där denne bedriver sin huvudsakliga verksamhet

Härmed intygas att det för ovan angivna fartyg finns en gällande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 7 i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.

Typ av säkerhet

Säkerhetens giltighetstid.....

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

Namn

Adress

Detta certifikat gäller till

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

ELLER

Följande text bör användas när en fördragsslutande stat tillämpar artikel 7.3

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 denna (dessa) person(er) bedriver sin huvudsakliga verksamhet. Om det är lämpligt ska den plats där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts anges.

Sammanfattning av promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14)

Prop. 2012/13:81
Bilaga 2

Promemorian har föranletts av ett uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige ska tillträda två konventioner: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention; HNS står för Hazardous and Noxious Substances) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). I ett betänkande, Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92), föreslogs att Sverige skulle tillträda en tidigare version av HNS-konventionen från 1996. Denna konvention trädde emellertid inte i kraft, eftersom inte tillräckligt många länder tillträtt den. År 2010 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen med vissa förändringar; efter ändringarna kallas den 2010 års HNS-konvention. – Bunkerkonventionen har däremot trätt i kraft den 21 november 2008.

Vad först angår *HNS-konventionen*, innebär den ett skadeståndsansvar som väsentligen är oberoende av vållande – ett strikt ansvar – för föroreningar och andra skador orsakade av sjötransport av farliga ämnen (HNS-ämnen). Reglerna motsvarar i stora delar bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1994:1009) om oljeskador från tankfartyg, vilka grundas på den s.k. ansvarighetskonventionen av 1992. När det gäller skador orsakade av annat än olja är rättsläget däremot oklart i svensk rätt.

Ansvaret enligt HNS-konventionen omfattar personskada, sakskada, ren förmögenhetsskada, vissa andra skador på miljön som motiverar återställande samt förebyggande åtgärder. Ansvaret bärs av fartygsägaren, som kan krävas på skadestånd enbart på grund av konventionens regler. Skadeståndet är begränsat till vissa belopp beroende på fartygets bruttodräktighet. Fartygsägaren är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen och att inneha ett certifikat som styrker detta. En skadelidande har rätt att kräva ersättning för sin skada direkt av försäkringsgivaren (eller annan som ställt säkerhet enligt konventionen); går det inte att få ut hela skadeståndet kan han begära ytterligare ersättning från en internationell fond, HNS-fonden. Denna betalar också ersättning när inte det fartyg som orsakat skadan kunnat identifieras. Fonden har regressrätt bl.a. mot fartygsägaren och dennes försäkringsbolag. Den finansieras genom att avgifter tas ut från dem som i en konventionsstat tar emot HNS-gods efter sjötransport. – Genom 2010 års konvention förändrades avgiftssystemet på vissa punkter; bl.a. slopades avgifterna för förpackat HNS-gods, samtidigt som ansvarsbeloppet för fartyg som transporterar sådant gods höjdes. Vissa ändringar gjordes också bl.a. i fråga om avgifter för kondenserad naturgas (LNG).

I SOU 2006:92 tillstyrktes att Sverige skulle tillträda HNS-konventionen i 1996 års version. Promemorian intar samma ståndpunkt. Bl.a. åberopas att de ändringar som år 2010 skett i reglerna inte leder till några andra slutsatser och att hänsyn till konventionens fördelar från miljösynpunkt talar för ett tillträde; övriga nordiska länder är också

inställda på att tillträda konventionen. Enligt promemorian ska konventionen inkorporeras med svensk rätt genom att en särskild lag hänvisar till dess regler om HNS-fonden, medan i övrigt bestämmelserna ska införlivas genom ett nytt kapitel 11 i sjölagen, där även några kompletterande regler föreslås. Lagstiftningen bör träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer.

Bunkerkonventionen reglerar ansvaret för föroreningar genom olja som används för fartygets drift; den kompletterar på detta vis bestämmelserna i nuvarande 10 kap. sjölagen, som avser föroreningar genom olja från oljetankers. Reglerna i konventionen motsvarar också till stora delar 10 kap. Sålunda föreskrivs ett i princip strikt skadeståndsansvar, något som redan idag gäller för oljeskador av detta slag (10 kap. 19 § 2 st.). Det strikta ansvaret enligt konventionen åvilar emellertid inte bara fartygsägaren utan också andra kategorier som likställs med honom – redare, befraktare m.fl. Denna utvidgning sammanhänger med att konventionen inte innebär att någon fond i sista hand ska stå för skadeståndet. Däremot föreskrivs en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring eller ställa särskild säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen. Också här har en skadelidande rätt att kräva försäkringsbolaget (eller annan som ställt säkerhet) direkt på ersättning på grund av försäkringen. Några särskilda regler om ansvarsbegränsning förekommer inte i detta fall, utan allmänna bestämmelser tillämpas (9 kap. i den svenska sjölagen).

Enligt promemorian talar liknande skäl som anförts för ett tillträde till HNS-konventionen också för att Sverige bör tillträda bunkerkonventionen. Även om skyddet för den skadelidande till en del är ofullständigt, främst genom att regler om ersättningsfond saknas, innebär det internationella försäkringssystem som konventionen föreskriver en avsevärd förbättring av den skadelidandes ersättningsmöjligheter. För sjöfarten innebär den inte någon ytterligare belastning av betydelse. Också vikten av nordisk rättslikhet talar för ett tillträde; Danmark, Finland och Norge har redan infört regler motsvarande konventionens bestämmelser.

I promemorians lagförslag har regler i stort sett motsvarande bunkerkonventionen tagits in i en senare avdelning av 10 kap. sjölagen. Vissa tillåtna avsteg från konventionen föreslås, bl.a. genom att ansvaret väsentligen kanaliseras till fartygsägaren och likställda kategorier.

Förslaget till ändrad lagtext omfattar bl.a. vissa bestämmelser i sjölagen som ändrats genom lagen (2010:976) om ändring i sjölagen. Dessa ändringar har ännu inte trätt i kraft. Den föreslagna lagtexten har därför uppdelats på dels ändringar i sjölagen, dels ändringar i den nämnda lagen av 2010. Motsvarande uppdelning har skett i författningskommentaren.

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

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 10 kap. 1, 2, 4–8, 12, 13, 15, 17–19 §§, 12 kap. 1 §, 19 kap. 1 §, 20 kap 15 § samt 21 kap. 6 och 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fjorton nya paragrafer, 10 kap. 20–32 §§ och 21 kap. 5 a § samt närmast före 10 kap. 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 och 32 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ny rubrik närmast före underrubriken till 10 kap. 2 § av följande lydelse,

10 kap.¹

1 §

I detta kapitel avses med
olja: *beständig* mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,

I detta kapitel avses med
olja: mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,

bunkerolja: *olja*, *inbegripet smörjolja*, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift och alla rester av sådan *olja*,

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

bunkeroljeskada: *oljeskada* orsakad av förorening genom *bunkerolja* som har läckt ut eller tömts från ett fartyg,

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

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

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

¹ Kapitlet har erhållit ny lydelse genom 1995:1081.

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

1969 års ansvarighetskonvention: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention som den har ändrats i London den 19 november 1976,

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet, *och*

konventionsstat: en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel *skall* med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

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

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet,

bunkerkonventionen: 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja, *och*

konventionsstat: vid tillämpning av 2–19 §§ en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention; vid tillämpning av 20–32 §§: en stat som har tillträtt bunkerkonventionen.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel *ska* med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

Regler om annan oljeskada än bunkeroljeskada

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *skall bestämmelserna* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *skall* bestämmelserna dock inte tillämpas, om

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och orsakats av *beständig olja från* ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *ska dessa bestämmelser* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *ska* bestämmelserna dock inte

det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

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

I fråga om *kapitlets* tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

I fråga om tillämplighet av 2–18 §§ på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

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

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada ska betalas enligt 2–19 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

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

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

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

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

4 §

Anspråk på ersättning för en oljeskada som omfattas av *ersättningsbestämmelserna i detta kapitel* får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i *kapitlet*.

Anspråk på ersättning för en oljeskada får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i 2–19 §§.

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

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

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

c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

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

5 §²

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *skall* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *ska* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

6 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det

² Senaste lydelse 2002:610.

tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet *skall* räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *detta kapitel skall* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i *detta kapitel* upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden *skall* bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § *skall* i stället gälla verkan som avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *skall* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket. Prop. 2012/13:81
Bilaga 3

Ansvarsbeloppet *ska* räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *första stycket ska* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden *ska* bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § *ska* i stället gälla verkan som avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *ska* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

7 §

En begränsningsfond som avses i *detta kapitel* fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

En begränsningsfond som avses i 6 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

8 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare

blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare *skall* sättas av för att han senare *skall* kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för detta från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare *ska* sättas av för att han senare *ska* kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

12 §

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

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

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

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *ska* ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

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

13 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *skall* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget *skall* ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, *skall* det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *ska* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

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

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

15 §

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

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

17 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i *detta kapitel* finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i 2–19 §§ finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5–7 §§.

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

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

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *oljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

Bestämmelserna i 2–18 §§ gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, *ska* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *annan oljeskada än bunkeroljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

Regler om bunkeroljeskada

Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas på bunkeroljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess

ekonomiska zon. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna gäller dock inte sådan oljeskada som avses i 2 § första stycket.

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

Vid tillämpning av 21–24 och 28 §§ likställs med ägare av ett fartyg en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

I fråga om tillämplighet av bestämmelserna om bunkeroljeskada på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller 32 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt 20–32 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Skadestånd

Ansvar för en bunkeroljeskada

21 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ansvar enligt första stycket inträder dock inte om det visas att skadan

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

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

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

Kanalisering av ansvaret och regressrätt

22 §

Anspråk på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygsägaren eller annan som avses i 20 § tredje stycket endast med stöd av bestämmelserna i 20–32 §§.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

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

c) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

e) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

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

Ansvarsbegränsning

23 §

Bestämmelserna i 20–32 §§ påverkar inte rätten för fartygsägaren eller annan att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap.

Preskription

24 §

Om preskription av fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Försäkring

Försäkringsplikt för svenska fartyg

25 §

Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet av mer än 1 000 ska ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 20-31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket.

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

Försäkringsplikt för utländska fartyg

26 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som överstiger 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 20–32 §§ eller

motsvarande lagstiftning i en annan Prop. 2012/13:81
konventionsstat intill det Bilaga 3
ansvarsbelopp som anges i 9 kap.
5 §. Vad som nu har sagts gäller
inte ett fartyg som ägs av en
främmande stat.

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

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Krav mot försäkringsgivaren

27 §

En försäkring som avses i 25 eller 26 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare och de som avses i 20 § tredje stycket inte är ansvariga eller om någon av dessa har vållat skadan uppsåtligt. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han hade kunnat åberopa mot ägaren.

28 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Annan säkerhet

29 §

Vad som föreskrivs i 27 § om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 25 eller 26 §.

Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

30 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i fråga om bunkeroljeskada finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om laga domstol m.m.

31 §

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

Övriga bestämmelser

32 §

Bestämmelserna i 20–31 §§ gäller inte i fråga om en bunkeroljeskada orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder

vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 20 § fjärde stycket och 21–23 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas. Prop. 2012/13:81 Bilaga 3

12 kap.

1 §³

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §.

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § eller 11 kap. 7 §.

19 kap.

1 §⁴

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

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

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

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

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

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

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

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

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan

³ Senaste lydelse 1995:1081.

⁴ Senaste lydelse 1995:1314.

kostnad som *skall* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

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

kostnad som *ska* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

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

10. fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt bestämmelserna i 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet. Talan får dock inte i något fall väckas senare än tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den senaste av dessa.

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

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit under behandling av dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

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

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första

stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

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

20 kap.

15 §⁵

En fartygsägare, som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 *eller* 11 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i 10 kap. *eller* 11 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12, 13, 25 *eller* 26 § *eller i 11 kap. 13 *eller* 14 §* ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap.

5 a §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan har uppkommit utanför

⁵ Senaste lydelse 1995:1081.

Sverige, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och

a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, har rätt att föra svensk flagg, eller

b) ägaren har sitt hemvist eller sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller

c) begränsningsfond enligt 11 kap. 7 § har upprättats i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada orsakad av farliga ämnen som uppkommit på grund av samma olycka väckas här.

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

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

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 7 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap. (artikel 38 HNS-konventionen) och 21 kap. 5 § sjölagen.

6 §⁶

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

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller skada orsakad av farliga ämnen meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, den i samma kapitel angivna bunkerkon-

⁶ Senaste lydelse 1995:1081.

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

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

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

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

ventionen respektive den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *ska*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 §, 11 kap. 10 § eller 5 § och 5 a § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

- bestyrkts av en myndighet,
2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna HNS-konventionen* samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

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

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

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

7 §⁷

Har i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *skall* domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Har i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *respektive i 11 kap. angivna HNS-konvention* en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. *respektive 11 kap.* väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *ska* domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁷ Senaste lydelse 1995:1081.

Härigenom föreskrivs

att 9 kap. 3 §, 11 kap. och rubriken till 11 kap. sjölagen (1994:1009) istället för lydelsen enligt lagen (2010:976) om ändring i sjölagen ska ha följande lydelse,

Lydelse enligt SFS 2010:976

Föreslagen lydelse

9 kap.

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,

4. en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg,

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen,

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader, och

7. en fordran med anledning av skada orsakad av farliga ämnen vilken omfattas av 11 kap. 1 och 2 §§.

11 kap. Om ansvar för radiologisk skada

11 kap. Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

Särskilda bestämmelser om radiologisk skada finns i lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

1 §

I detta kapitel avses med farliga ämnen:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilaga 1 till bilaga

I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) i gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i gällande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

f) flytande ämnen som

transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C Bilaga 3
(uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden) i gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g,

farligt bulkämne: sådant farligt ämne som avses i a–c och e–h,

farligt förpackat ämne: sådant farligt ämne som avses i d,

skada: dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga ämnen, dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller som planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

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

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada med farliga ämnen och som vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

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

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

sjötransport: tiden från det att de farliga ämnena kommer i kontakt med fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara vid någon del av fartygets anordningar. Om inte någon av fartygets anordningar används börjar respektive slutar tidsperioden när de farliga ämnena korsar fartygets reling,

HNS-konventionen: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella fonden för farliga ämnen,

konventionsstat: en stat som tillträtt HNS-konventionen.

Är det inte möjligt att tillförlitligt särskilja skada orsakad av farliga ämnen från skada orsakad av andra omständigheter, anses all skada orsakad av de farliga ämnena. Det gäller inte om skadan omfattas av 10 kap. 1 § sjölagen eller är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods i gällande lydelse, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulklaster, i gällande lydelse.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på skador som vid sjötransport med farliga ämnen

som last har uppkommit

1. i Sverige eller i en annan konventionsstat; Bilaga 3

2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, om skadan har uppkommit genom förorening av miljön; och

3. utanför Sverige på annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett farligt ämne som har transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra svensk flagg.

Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i 1–3 ovan.

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

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 20 §.

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

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte

1. på sådan skada som utgör oljeskada enligt 10 kap. 1 § första stycket,

2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, i gällande lydelse, eller i koden för säker hantering av fasta bulklaster, i gällande lydelse,

3. på fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare, eller

4. i den omfattning de är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem.

Skadestånd

Ansvaret för en skada orsakad av farliga ämnen

4 §

En skada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

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

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

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet

av skyldighet att svara för Prop. 2012/13:81
underhåll av fyrar eller andra Bilaga 3
hjälpmedel för navigering, eller

4. orsakats genom underlåtenhet
av avsändaren eller annan person
att upplysa om den farliga
egenskapen hos de ämnen som
transporterats, och detta helt eller
delvis har förorsakat skadan eller
har lett till att fartygets ägare inte
tagit en försäkring som nämns i
13 eller 14 §. Detta gäller dock
bara om varken fartygsägaren eller
hans anställda eller ställ-
företrädare hade eller rimligen
borde ha haft vetskap om ämnets
farlighet.

5 §

Anspråk på ersättning för skada
som omfattas av ersättnings-
bestämmelserna i detta kapitel får
göras gällande mot fartygsägaren
endast med stöd av bestämmelserna
i kapitlet.

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

a) anställda hos fartygsägaren,
ställföreträdare för honom eller
besättningsmedlemmar,

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

c) en redare som inte är ägare,
en befraktare eller en annan person
som i redarens ställe handhar
fartygets drift,

d) en avsändare, avlastare,
lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande
åtgärder, eller

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

Anspraak enligt första stycket får dock framställas mot en avsändare, avlastare eller lastägare som har underlåtit att ge upplysningar om farliga ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är utan ansvar för skadan enligt 4 § andra stycket 4.

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

Ansvarsbegränsning

6 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar för skada genom farligt bulkämne enligt detta kapitel till ett belopp motsvarande 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

Fartygets ägare har vidare rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för skada orsakad av farligt förpackat ämne till 11 500 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000.

Vad som sägs i andra stycket gäller också om en skada har blivit orsakad av både farligt bulkämne och farligt förpackat ämne eller av någotdera ämnet, oklart vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Begränsningsfond

7 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 6 § finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 a §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden ska bestämmelserna i 12

kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § ska i stället gälla verkan som avses i 10 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Fördelning av en begränsningsfond

8 §

En begränsningsfond som avses i 7 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Vid fördelning av fonden har anspråk i anledning av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av den totala summan som bestämts enligt 7 §.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

9 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga ämnen inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen

bestämna att medel tills vidare ska Prop. 2012/13:81
sättas av för att han senare ska Bilaga 3
kunna göra sin rätt gällande mot
fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för dessa från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

Verkan av en begränsningsfond

10 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 7 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i ett fall som avses i första stycket egendom som tillhör ägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, ska åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska första och andra styckena gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut vad som svarar mot hans fordran.

Preskription

11 §

Om preskription av fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Ersättning från HNS-fonden

12 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen.

Försäkring m.m.

Försäkringsplikt för svenska fartyg

13 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga ämnen, ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §.

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

14 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga ämnen ska det finnas en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 6 §.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Krav mot försäkringsgivaren

15 §

En försäkring som avses i 13 eller 14 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv

har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 6 § första stycket.

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

16 §

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

Annan säkerhet

17 §

Vad som föreskrivs i 15 och 16 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 13 eller 14 §.

Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

18 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om laga domstol m.m.

19 §

Om laga domstol och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador orsakade av farliga ämnen finns bestämmelser i 21 kap. 5 a–7 §§.

20 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en skada som har orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § femte stycket och 4–6 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

1 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen.

Detta gäller dock inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser.

Den engelska originaltexten till konventionen i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med en svensk översättning intagen som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet.

Fondens regressrätt

2 § Ett belopp som den internationella fonden för farliga ämnen har betalat i ersättning enligt artikel 14 i konventionen får fonden kräva åter av en person som anges i 11 kap. 5 § andra stycket a, b eller e–g sjölagen (1994:1009) endast under de förutsättningar som anges i detta lagrum. I övrigt får fonden kräva åter ett utbetalat ersättningsbelopp av någon annan än fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare eller garant endast i den utsträckning som följer av 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

Behörig domstol

3 § Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, ska väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

Underrättelse om rättegång

4 § I fråga om underrättelser som avses i artikel 39.7 i konventionen ska bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken om kungörande av rättegång tillämpas.

Erkännande och verkställighet av dom

5 § I fråga om erkännande och verkställighet av en dom mot den internationella fonden för farliga ämnen ska rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen) tillämpas, om domen har meddelats i en stat där förordningen gäller.

Leder en tillämpning av Bryssel I-förordningen till att domen inte erkänns eller verkställs här i landet, ska frågan i stället avgöras enligt artikel 40.3 i konventionen.

Prop. 2012/13:81
Bilaga 3

6 § När en fråga uppkommer om verkställighet av en dom enligt artikel 40.3 i konventionen tillämpas det förfarande som föreskrivs i 21 kap. 6 § sjölagen (1994:1009).

Har domen meddelats av en domstol i en stat där Bryssel I-förordningen gäller, tillämpas dock det förfarande som föreskrivs i förordningen och i lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I denna lag avses med *farliga ämnen*:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bilang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden), i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden), i gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i nuvarande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C (uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden) i nuvarande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g.

2 § Den som under ett visst kalenderår i en svensk hamn eller i en annan i Sverige belägen anläggning har tagit emot gods som transporterats dit sjöledes och sammanlagt utgör mer än;

350 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

20 000 ton oljor som avses i 1 § b, eller

20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

20 000 ton av fasta bulkvaror eller annan last med farliga ämnen som anges i 1 §, ska senast den 1 mars året därpå lämna den myndighet som regeringen bestämmer uppgifter om den mottagna mängden farliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket har den som mottagit flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG), om inte han visar att han överenskommit med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift för ämnet. I så fall är den tidigare ägaren också skyldig att lämna uppgifter om den lossade mängden LNG.

Med farliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämställs olja som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes och som omfattas av definitionen av avgiftspliktig olja i artikel 1.3 i 1992 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, om oljan dessförinnan har varit föremål för sjötransport och inte därefter har tagits emot i en hamn eller anläggning i en stat som har tillträtt HNS-konventionen.

3 § Uppgiftsskyldighet föreligger även för den som på sätt sägs i 2 § första stycket under visst kalenderår har mottagit högst där föreskrivna mängder, om den mängd farliga ämnen som han har mottagit tillsammans med den mängd farliga ämnen som på samma sätt under samma år har mottagits av dotterbolag eller annan gemensamt kontrollerad enhet uppgår till mer än där angivna mängder.

4 § Envar som under visst kalenderår på sätt som sägs i 2 § har tagit emot farliga ämnen eller är uppgiftsskyldig ska, efter anmodan av där angiven myndighet, lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller, i fall som avses i 2 § andra stycket sista meningen, som har lossats under året.

5 § Den som underlåter att fullgöra sin uppgiftsskyldighet eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas efter anmälan från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får förelägga uppgiftsskyldig vid vite att inom viss tid inkomma med uppgiften.

6 § Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall ska ha följande lydelse.⁸

Föreslagen lydelse

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande	Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer

72. *HNS-fonden*

Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen (HNS-konventionen)

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁸ Senaste lydelse 2011:82

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

Prop. 2012/13:81
Bilaga 3

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

Lydelse enligt SFS 2010:968

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

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

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

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

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

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

1. omfattas av 10 *eller* 11 kap. sjölagen (1994:1009),

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

3. *omfattas av lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,*

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

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

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

Förteckning över remissinstanserna (Ds 2012:14)

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Justitiekanslern, Domstolsverket, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Riksgäldskontoret, Finansinspektionen, Axel Ax:son Johnsons institut sjö- och annan transporträtt vid juridiska fakulteten, Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet), Havs- och vattenmyndigheten, Kemikalieinspektionen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Naturskyddsföreningen, Plast- & Kemiföretagen, Regelrådet, Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring,) Sjöbefälsföreningen, Sveriges dispasschör, Sveriges fiskares riksförbund och Transportindustriförbundet.

Naturvårdsverket, Svenskt Näringsliv, Sveriges Redareförening, Svenska Bankföreningen, Näringslivets transportråd, SEKO-Sjöfolk, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöfartsforum, Skärgårdsredarna, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet, Svenska Sjörättsföreningen, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Ångfartygs Assuransförening (The Swedish Club), Sweboat och Världsnaturfonden har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

IMO:s resolution LEG.5(99) av den 19 april
2012 om antagande av ändringar av
begränsningsbeloppen i 1996 års protokoll till
1976 års konvention om begränsning av
sjörättsligt skadeståndsansvar

Prop. 2012/13:81
Bilaga 5

ADOPTION OF AMENDMENTS OF THE LIMITATION AMOUNTS IN THE PROTOCOL OF 1996 TO THE CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

ANTAGANDE AV ÄNDRINGAR AV BEGRÄNSNINGSBELOPPEN I 1996 ÅRS PROTOKOLL TILL 1976 ÅRS KONVENTION OM BEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

THE LEGAL COMMITTEE at its ninety-ninth session,

JURIDISKA KOMMITTÉN vid sitt nittionionde möte,

RECALLING Article 33(b) of the Convention on the International Maritime Organization (hereinafter referred to as the "IMO Convention") concerning the functions of the Committee,

SOM ERINRAR OM artikel 33 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad *IMO-konventionen*) avseende kommitténs uppgifter,

MINDFUL of Article 36 of the IMO Convention concerning rules governing the procedures to be followed when exercising the functions conferred on it by or under any international convention or instrument,

SOM UPPMÄRKSAMMAR artikel 36 i IMO-konventionen avseende regler för de förfaranden som ska tillämpas när den utför de uppgifter som har ålagts den enligt internationella konventioner och instrument,

TAKING INTO CONSIDERATION article 8 of the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (hereinafter referred to as the "1996 LLMC Protocol") concerning the procedures for amending the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol,

SOM BEAKTAR artikel 8 i 1996 års protokoll om ändring av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (nedan kallat *1996 års ändringsprotokoll*) avseende förfaranden för att ändra begränsningsbeloppen enligt artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll,

HAVING CONSIDERED amendments to the limitation amounts proposed and circulated in accordance with the provisions of

SOM HAR BEAKTAT de ändringar av begränsningsbeloppen som har föreslagits och spridits i enlighet med bestämmel-

1. ADOPTS, in accordance with article 8(4) of the 1996 LLMC Protocol, amendments to the limitation amounts set out in article 3 of the 1996 LLMC Protocol, as set out in the annex to this resolution;

1. ANTAR i enlighet med artikel 8.4 i 1996 års ändringsprotokoll, ändringarna av begränsningsbeloppen enligt artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll, i enlighet med bilagan till denna resolution,

2. DETERMINES, in accordance with article 8(7) of the 1996 LLMC Protocol, that these amendments shall be deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after the date of notification unless, prior to that date, not less than one-fourth of the States that were Contracting States on the date of the adoption of these amendments have communicated to the Secretary-General that they do not accept these amendments;

2. BESLUTAR i enlighet med artikel 8.7 i 1996 års ändringsprotokoll att dessa ändringar ska anses godtagna vid utgången av en tidsperiod av 18 månader efter dagen för notifikationen om inte, före detta datum, minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater den dag då dessa ändringar antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar dessa ändringar,

3. FURTHER DETERMINES that, in accordance with article 8(8) of the 1996 LLMC Protocol, these amendments deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above shall enter into force 18 months after their acceptance;

3. BESLUTAR VIDARE att, i enlighet med artikel 8.8 i 1996 års ändringsprotokoll, dessa ändringar som anses godtagna enligt punkt 2 ovan, träder i kraft 18 månader efter att de har godtagits,

4. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 14(2)(a)(v) of the 1996 LLMC Protocol, to transmit certified copies of the present resolution and the amendments contained in the annex thereto to all States which have signed or acceded to the 1996 LLMC Protocol;

4. UPPMANAR generalsekreterarna att, i enlighet med artikel 14.2 a led v i 1996 års ändringsprotokoll, översända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna som dess bilaga innehåller till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till 1996 års ändringsprotokoll,

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to the Members of the Organization which have not signed or acceded to the 1996

5. UPPMANAR VIDARE generalsekreteraren att översända kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte har undertecknat eller anslutit sig till

ANNEX

BILAGA

AMENDMENTS OF THE LIMITS OF LIABILITY IN THE PROTOCOL OF 1996 TO AMEND THE CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

ÄNDRINGAR AV ANSVARSBELOPPEN I 1996 ÅRS PROTOKOLL OM ÄNDRING AV 1976 ÅRS KONVENTION OM BEGRÄNSNING AV SJÖRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR

Article 3 of the 1996 LLMC Protocol is amended as follows:

Artikel 3 i 1996 års ändringsprotokoll ändras enligt följande.

in respect of claims for loss of life or personal injury, the reference to:

När det gäller ersättningsanspråk vid dödsfall eller personskada ska hänvisningen till

- "2 million Units of Account" shall read "3.02 million Units of Account";

- "2 miljoner beräkningsenheter" lyda "3,02 miljoner beräkningsenheter",

- "800 Units of Account" shall read "1,208 Units of Account";

- "800 beräkningsenheter" lyda "1 208 beräkningsenheter",

- "600 Units of Account" shall read "906 Units of Account";

- "600 beräkningsenheter" lyda "906 beräkningsenheter",

- "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";

- "400 beräkningsenheter" lyda "604 beräkningsenheter",

in respect of any other claims, the reference to:

När det gäller övriga anspråk ska hänvisningen till

- "1 million Units of Account" shall read "1.51 million Units of Account";

- "1 miljon beräkningsenheter" lyda "1,51 miljoner beräkningsenheter",

- "400 Units of Account" shall read "604 Units of Account";

- "400 beräkningsenheter" lyda "604 beräkningsenheter",

- "300 Units of Account" shall read "453 Units of Account";

- "300 beräkningsenheter" lyda "453 beräkningsenheter",

- "200 Units of Account" shall read "302 Units of Account".

- "200 beräkningsenheter" lyda "302 beräkningsenheter".

Lagförslaget i promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar

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

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 5 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

5 §²³

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

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

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 400 SDR.

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

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

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

för varje dräktighetstal över

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

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

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

för varje dräktighetstal över 70 000 med 604 SDR.

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

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

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

²³ Senaste lydelse 2012:353.

70 000 med 200 SDR.

för varje dräktighetstal över
70 000 med 302 SDR.

Prop. 2012/13:81
Bilaga 6

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

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

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

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Om den händelse som ansvaret grundas på har inträffat före ikraftträdandet, gäller 9 kap. 5 § i sin äldre lydelse.

Förteckning över remissinstanserna (promemorian Höjda gränser för redares m.fl. skadeståndsansvar)

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Justitiekanslern, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Axel Ax:son Johnsons institut sjö- och annan transporträtt vid juridiska fakulteten, Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet), Havs- och vattenmyndigheten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Konsumentverket, Sveriges Redareförening, Svenska Bankföreningen, Regelrådet, Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring), Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsforum, Skärgårdsredarna, Svenska sjörättsföreningen, Sveriges dispaschör, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges Hamnar och Sveriges Ångfartygs Assuransförening (The Swedish Club).

Svenskt Näringsliv, Näringslivets transportråd, SEKO-Sjöfolk och Sjöfartsforum har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

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

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

1 §²⁴

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

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

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

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

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

2 a §

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

10 kap.

2 §²⁵

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan

Detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat

²⁴ Senaste lydelse 1995:1081.

²⁵ Senaste lydelse 1995:1081.

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

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

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av *bestämmelserna* i första stycket gäller *bestämmelserna* i 19 §.

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

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

Bestämmelserna i detta kapitel

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

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

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av första stycket gäller 19 §.

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

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

Kapitlet tillämpas inte i den ut-

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

sträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Prop. 2012/13:81
Bilaga 8

2 a §

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

12 §²⁶

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

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att *dess* ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

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

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

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

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

²⁶ Senaste lydelse 1995:1081.

Avgift vid certifiering

13 a §

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

19 §²⁷

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

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

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

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

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

²⁷ Senaste lydelse 2012:353.

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

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

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

olycka: sådan händelse eller
serie av händelser med samma ur-
sprung som orsakar en bunkerolje-
skada eller framkallar ett allvar-
ligt och omedelbart förestående
hot om en sådan skada,

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

ägare av fartyg: den som är
registrerad som fartygets ägare
eller, om registrering inte har
skett, den som äger fartyget; i
fråga om ett fartyg som ägs av en
stat och brukas av ett bolag, vilket
i den staten är registrerat som
fartygets brukare, ska dock bolag-
et anses som ägare, och

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

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

2 §

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

Tillämpningsområde

3 §

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

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

4 §

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

vidta åtgärderna.

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

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

5 §

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

6 §

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

Skadestånd

Ansvar för en bunkeroljeskada

7 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som han eller hon svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.

Ägaren är dock fri från ansvar om han eller hon visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väp-

nad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

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

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

8 §

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

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

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

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

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

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

Det som har betalats i ersättning för en bunkeroljeskada får inte

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

Ansvarsbegränsning

9 §

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

Preskription

10 §

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

Försäkring

Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

11 §

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

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

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

att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

12 §

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

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

Avgift vid certifiering

13 §

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

Krav mot försäkringsgivaren

14 §

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

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

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

15 §

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

16 §

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

Åsidosättande av försäkrings-
skyldighet m.m.

17 §

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

Behörig domstol m.m.

18 §

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

19 kap.

1 §²⁸

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

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

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

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

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

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om

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

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

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

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

5. *en* fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. *en* fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om

²⁸ Senaste lydelse 1995:1314.

passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

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

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

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

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

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit under behandling av dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

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

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

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

Om en fordran som avses i första eller andra stycket *har* kommit under behandling av dispaschör, anses talan om fordringen väckt.

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

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om

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

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

20 kap.

14 §²⁹

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

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

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

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

Till samma straff döms en
redare som låter använda ett fartyg
för sjöfart, trots att han *eller hon*
insett eller *borde ha insett* att
försäkringsskyldigheten eller *skyl-
digheten* att ställa säkerhet *enligt*
10 eller 10 a kap. inte har full-
gjorts. Detsamma gäller den som
handhar fartygets drift i redarens
ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i
10 kap. 12 eller 13 § *eller i*
*10 a kap. 11 eller 12 § inte med-
förs* ombord på ett fartyg, när det
används för sjöfart, döms befäl-
havaren till böter.

21 kap.

5 §³⁰

Talan om ersättning för en olje-
skada enligt 10 kap. får väckas i

Talan om ersättning för en olje-
skada enligt 10 kap. *eller bunker-*

²⁹ Senaste lydelse 2012:353.

³⁰ Senaste lydelse 1995:1081.

Sverige endast om *oljeskadan* har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en *oljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon.

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

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

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

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

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

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

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

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

6 §³¹

Har en dom i ett mål om ersättning för *oljeskada* meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention och *var* domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *skall*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel.

Om en dom i ett mål om ersättning för *oljeskada eller bunkeroljeskada* har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen* och om domstolarna i den staten *var* behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *ska*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte

³¹ Senaste lydelse 1995:1081.

Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

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

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

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

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

annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte *någon* skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2013-02-07

Närvarande: F.d. justitierådet Leif Thorsson, f.d. regeringsrådet Lars Wennerström och justitierådet Per Virdesten.

Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Enligt en lagrådsremiss den 24 januari 2013 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Mikael Hjort.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Enligt förslaget införs ett nytt kapitel, 10 a kap., i sjölagen till följd av att Sverige ska tillträda 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. I 10 kap. 19 § 1 miljöbalken finns en bestämmelse som från tillämpning av det kapitlet i balken undantar miljöskador som omfattas av 10 kap. sjölagen. Denna bestämmelse bör kompletteras så att även miljöskador omfattade av 10 a kap. sjölagen undantas.

Övrigt lagförslag

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Justitiedepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 mars 2013

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Erlandsson, Hägglund, Carlsson, Borg, Billström, Adelsohn Liljeroth, Björling, Ohlsson, Norman, Attefall, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Ek, Löf, Enström

Föredragande: statsrådet Billström

Regeringen beslutar proposition 2012/13:81 Skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande
---------------------------	---

Lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	10 kap. 12 och 13 a §§, 10 a kap. 11–13 §§
---------------------------------------	---

Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg	7 kap. 6 §
--	------------