

# Implementering av vrakkkonventionen

---

**Nationell konferens för oljeskadeskydd 2024**

*Måns Jacobsson*

# 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak

- Konventionen antogs år 2007, trädde i kraft år 2015
  - Ratificerad av 68 stater, bland dem Sverige.
  - Danmark, Estland, Finland, Ryska Federationen och Tyskland har också tillträtt konventionen,
  - men inte Lettland, Litauen, Norge och Polen.
- Sverige tillträdde konventionen år 2017.



Bärgning av fartyget Marina av Hanö. Foto: Robert Göransson

# Införlivande av traktaer

---

- En konvention som Sverige tillträder blir inte genom tillträdet del av svensk rätt.
- Konventionen måste införlivas med svensk rätt.
- Två metoder används
  - transformering
  - inkorporering
- Vrakkonventionen införlivad i 11 a kap. sjölagen genom transformering.
  - prop. 2016/17:178.

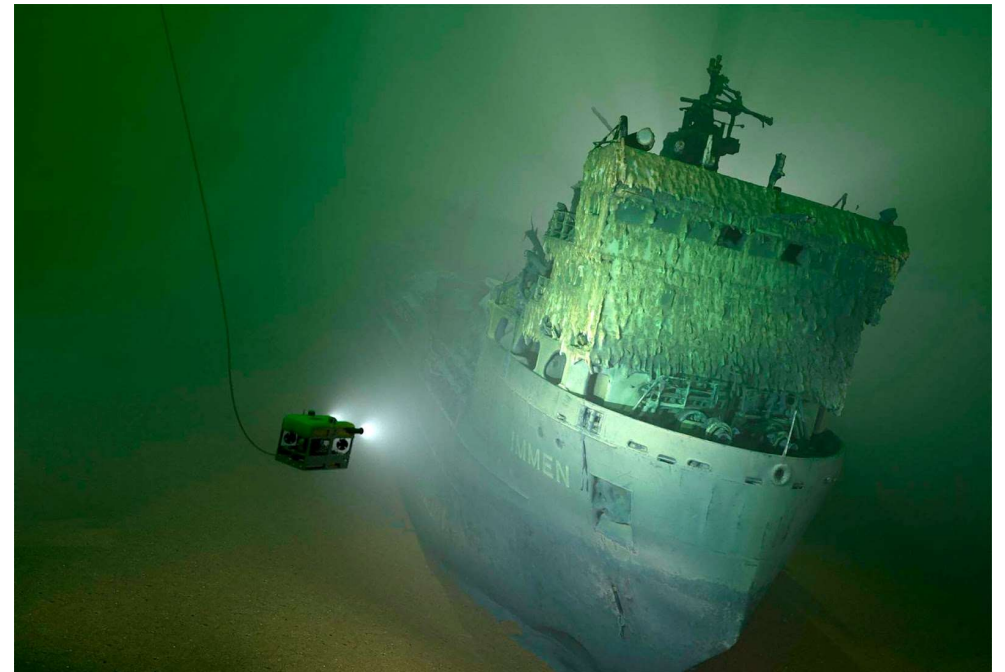
# Andra konventioner rörande rätt att ingripa utanför en stats territorialhav

---

- 1969 års internationella konvention om ingripande på fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja
- 1973 års protokoll till 1969 års konvention som avser andra förorenande ämnen än olja
- Förenta Nationernas havsrättskonvention (art. 221)

# Begreppet vrak i 11 a kap. sjölagen

- Begreppet mer omfattande än i vanligt språkbruk och omfattar
  1. ett till följd av en sjöolycka sjunket eller strandat fartyg, **inbegripet varje föremål som finns eller funnits ombord på fartyget;**
  2. **föremål som** till följd av en sjöolycka **kommit bort från ett fartyg** och som har sjunkit, strandat eller är på drift till sjöss;
  3. ett fartyg som håller på att, eller **rimligen kan förväntas**, sjunka eller stranda till följd av en sjöolycka, om effektiva räddningsinsatser inte redan pågår.



Fartyget Immen. Fotomontage: Ocean Discovery

# Begreppet sjöolycka

---

- En sammanstötning mellan fartyg, en strandning eller en annan händelse vid sjöfart, om händelsen **orsakar en skada** på ett fartyg eller dess last eller **framkallar ett omedelbart förestående hot om en sådan skada**.

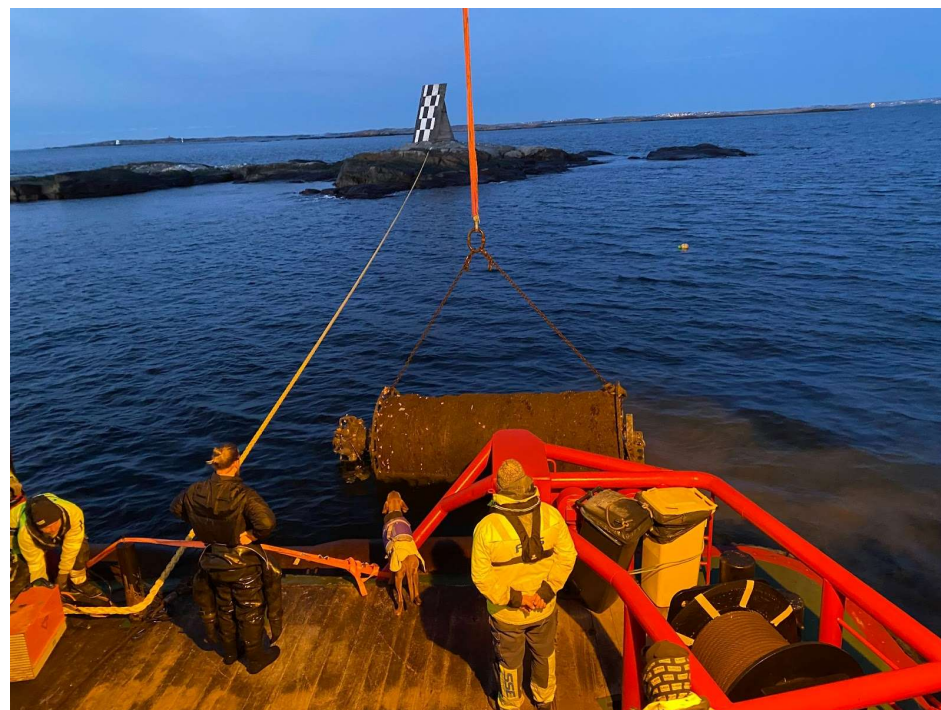
# Begreppet fara

---

- Varje förhållande som innebär eller **kan innebära en risk** eller ett hinder för sjöfart eller som **rimligen kan förväntas** leda till betydande skada på den marina miljön, skada på kusten eller skada för berörda intressen för en eller flera stater.
- Berörda intressen: en kuststats intressen som direkt påverkas eller hotas av ett vrak, t.ex.
  - verksamhet till sjöss vid kust eller i hamn, inbegripet yrkesmässigt fiske,
  - turistattraktioner och andra ekonomiska intressen i det berörda området,
  - kustbefolkningens hälsa och välbefinnande i området, inbegripet bevarande av levande marina tillgångar
  - byggnader eller anläggningar utanför kusten.
- Sjöfartsverket avgör om ett vrak utgör en fara.

# Grundläggande frågor rörande tillämpningen

- Ligger vraket i ett område som omfattas av 11 a kap. sjölagen?
- Är fartyget ett vrak enligt 11 a kap. sjölagen?
- Ska olyckan rapporteras till behörig myndighet?
- Utgör vraket en fara?
- Om vraket utgör en fara, vilka rättigheter och skyldigheter föreligger för olika parter?



Bärgning av fartyget Marina av Hanö. Foto: Fredrik Lindgren



# Geografiskt tillämpningsområde

---

- Konventionen tillämplig på vrak inom konventionsstaternas ekonomiska zon.
- Staterna kan låta konventionen gälla även för vrak i resp. stats territorialhav (s.k. opt in).
- Av Östersjöstaterna har Sverige, Danmark och Finland utnyttjat denna möjlighet.
- Följaktligen gäller 11 a kap. sjölagen också för vrak i Sveriges territorialhav och inre vatten.
- För svenska fartyg tillämpas bestämmelserna i 11 a kap. sjölagen om skyldigheter för fartygets ägare/redare/befälhavare också på vrak i andra staters konventionsområden.

# Undantag från tillämpning av 11 a kap.

---

- Vissa bestämmelser i 11 a kap. sjölagen ska inte tillämpas om åtgärder kan vidtas
  - enligt lagen om åtgärder mot förorening från fartyg, eller
  - enligt bestämmelserna om räddningstjänst i lagen om skydd mot olyckor.
- 11 a kap. sjölagen är inte tillämpligt på örlogsfartyg
- Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

# Vrakkonventionens förhållande till andra konventioner

---

- Fartygsägaren är inte ansvarig enligt vrakkonventionen i den utsträckning detta skulle stå i strid med
  - 1992 års ansvarighetskonvention
  - 2001 års bunkerkonvention,
  - 2010 års HNS-konvention, eller
  - Pariskonventionen eller Wienkonventionen om skadeståndsansvar för atomolyckor
- under förutsättning att ifrågavarande konvention är tillämplig och i kraft.

# Rätten till ansvarsbegränsning

- Vrakkonventionen innehåller inte några bestämmelser om ansvarsbegränsning.
- Konventionen påverkar inte fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar enligt nationella eller internationella bestämmelser
  - såsom 1976 års globalbegränsningskonvention med senare ändringar.
- 11 a kap. sjölagen påverkar inte rätten till ansvarsbegränsning
  - se 9 kap. sjölagen.



Bärgning av fartyget Rone. Foto: Fredrik Lindgren

# Norge och vrakkonventionen

---

- Norge har avgett en reservation mot bestämmelserna i 1976 års globalbegränsningskonvention om avlägsnande av vrak (art. 2.1(d) och (e)).
- Norge har i *lov om sjøfarten* högre ansvarsgränser för avlägsnande av vrak än som föreskrivs i 1976 års konvention (med ändringar).
- Norge har därför inte tillträtt vrakkonventionen.

# Åtgärder vid sjöolycka

---

- Befälhavaren för ett fartyg inblandat i en sjöolycka som har orsakat ett vrak ska utan dröjsmål rapportera detta till Sjöfartsverket (eller till behörig myndighet i annan stat).
- Sjöfartsverket ska utan dröjsmål underrätta sjöfarande och berörda stater om vraket och om möjligt fastställa dess position.
- Sjöfartsverket ska fastställa om vraket utgör en fara och, om detta är fallet, utmärka vraket och underrätta fartygsägaren.
- Såvitt gäller utländska fartyg ska även behörig myndighet i registreringsstaten underrättas.

# Avlägsnande av vrak

---

- Fartygets ägare ansvarar för kostnader för åtgärder för fastställande av vrakets position och utmärkning av vraket samt för vrakets avlägsnande och andra erforderliga åtgärder.
- Sjöfartsverket ska fastställa en rimlig tidsfrist inom vilken fartygets ägare ska vidta dessa åtgärder.
- Sjöfartsverket får uppställa villkor för ägarens åtgärder.
- Om fartygets ägare inte fullgör sina skyldigheter inom den fastställda tidsfristen eller om det behövs omedelbara åtgärder, får Sjöfartsverket vidta dessa åtgärder på fartygsägarens bekostnad.

# Fartygsägarens ansvar

---

- Förutom kostnader för avlägsnande av vraket omfattar fartygsägarens ansvar kostnader för att pumpa olja eller kemikalier från ett sjunket fartyg och för bekämpning av utsläppt olja eller utsläppta kemikalier till sjöss och sanering av förorenade kustområden.
- Ansvar kan göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av 11 a kap.
- 11 a kap. tillämpas inte, om ansvaret för en åtgärd omfattas av
  - ansvaret för skada enligt 10 kap., 10 a kap. eller 11 kap.
    - som införlivar ansvarighetskonventionen, bunkerkonventionen resp. HNS-konventionen med svensk rätt,
  - lagen om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor
    - som införlivar Pariskonventionen om atomskada med svensk rätt.



# Förebyggande åtgärder

- Avlägsnande av ett vrak med olja ombord kan utgöra förebyggande åtgärder, dvs åtgärder för att förebygga oljeskador.
- Om sådana åtgärder är skäligen, kan åtgärden anses som förebyggande åtgärder enligt ansvarighetskonventionen.
- Vrakkonventionen är då inte tillämplig, och inte heller 11 a kap.



Bärgning av fartyget Thetis. Foto: Christer Larsson

# Fartygsägarens strikta ansvar

---

- Fartygsägarens ansvar för kostnader är strikt.
- Detta ansvar är ett ansvar för vissa kostnader, inte ett skadeståndsansvar.

# Ansvarsfrihetsgrunder

---

- Fartygsägaren är fri från ansvar om sjöolyckan
  - **orsakats av** 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,
  - **i sin helhet vållats** av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller
  - **i sin helhet orsakats** genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörande av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

# Regresstalan

---

- 11 a kap. inskänker inte fartygsägarens rätt till regresstalan mot tredje man.



Bärgning av fartyget Sandön. Foto: Fredrik Lindgren

# Bärgning

---

- Om åtgärden utgör bärgning, bestäms ersättningen till bärgaren enligt 16 kap. sjölagen.
  - 16 kap. implementerar 1989 års bärgningskonvention
  - Bärgning: varje åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara.

# Försäkringsskyldighet

---

- Ett svenskt fartyg med en dräktighet av minst 300 ska ha försäkring för att täcka sitt ansvar enligt 11 a kap. sjölagen som godkänns av Transportstyrelsen.
- Motsvarande försäkring ska finnas för utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn.
- Försäkring krävs inte för statsfartyg.
- Försäkringen ska ge de skadelidande rätt att föra talan direkt mot försäkringsgivaren.

# Försäkringscertifikat

- Fartyget ska medföra ett certifikat utfärdat av Transportstyrelsen (eller beträffande utländska fartyg av behörig myndighet i registreringsstaten) som bekräftar att föreskriven försäkring finns.



Bärgning av fartyget Skyttaren. Foto: Fredrik Lindgren

# Straffbestämmelser

- Straffbestämmelser om åsidosättande av försäkringsskyldigheten finns i 20 kap. 14 § sjölagen.



Bärgning av fartyget Skyttaren. Foto: Frida Åberg



# Referenser

---

- Prop. 2016/17:178 Skärpt ansvar för fartygsvrak
- Colin de la Rue, Charles B Andersson, Jonathan Hare: Shipping and the Environment Law and Practice (3rd ed.), Chapter 27, 2022
- Patrick Griggs: Law of Wrecks, The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II, Shipping Law, Chapter 19, 2016
- Jan de Boer: The Nairobi Perspective – Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, CMI Yearbook 2007-2008