

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och om ändring av sjölagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen ska godkänna 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. I propositionen föreslås det också att riksdagen ska anta en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt en lag om ändring av sjölagen.

Konventionen gäller föroreningsskador som uppkommit inom en fördragsslutande stats territorium eller inom dess ekonomiska zon samt åtgärder för förebyggande av sådana skador, oavsett var åtgärderna har vidtagits. Fartygsägaren har strikt ansvar för skador som orsakats av bunkerolja. De ansvariga aktörerna kan begränsa sitt ansvar på basis av fartygets storlek, till det belopp som föreskrivs i de tillämpliga ansvarsbegränsningsbestämmelserna. Om fartyget har en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter är fartygets registrerade ägare skyldig att ta en

försäkring som täcker det ansvar som föreskrivs i konventionen. Anspråk på ersättning för skador får enligt konventionen göras gällande direkt mot försäkringsgivaren. Konventionen förbättrar således ställningen både för de skadelidande och för de myndigheter som svarar för oljebekämpningen. Konventionen träder internationellt i kraft den 21 november 2008.

Konventionens bestämmelser ska tas in i sjölagen.

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och lagen om ändring av sjölagen avses träda i kraft samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del. Detta sker tre månader efter det att Finland deponerat godkännandeinstrumentet hos generalsekreteraren för Internationella sjöfartsorganisationen. Deponeringen avses ske så snart som möjligt efter det att lagstiftningen godkänts och stadfästs.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning	3
2.2 Den internationella situationen och gemenskapslagstiftningen	4
<i>Den internationella situationen</i>	4
<i>Gemenskapslagstiftningen och de nordiska länderna</i>	4
2.3 Bedömning av nuläget	5
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	5
3.1 Målsättning.....	5
3.2 De viktigaste förslagen.....	5
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
4.1 Ekonomiska konsekvenser	5
4.2 Organisatoriska konsekvenser och personalkonsekvenser.....	6
4.3 Konsekvenser för miljön	6
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
5.1 Det internationella utarbetandet av konventionen.....	6
5.2 Beredningen av propositionen i Finland	6
DETALJMOTIVERING	8
1 KONVENTIONENS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL FINLANDS LAGSTIFTNING.....	8
2 LAGFÖRSLAG	11
2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och om tillämpning av konventionen	11
2.2 Sjölagen.....	11
10 kap. Ansvar för oljeskada	11
10 a kap. Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja	11
19 kap. Preskription av fordringar	15
21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål.....	15
22 kap. Verkställighet	15
3 IKRAFTTRÄDANDE	16
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH LAGSTIFTNINGSDRNING ..	16
LAGFÖRSLAG	18
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och om tillämpning av konventionen	18
om ändring av sjölagen.....	19
om ändring av sjölagen.....	25
BILAGA	28

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja, nedan bunkerkonventionen, godkändes vid Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s diplomatkonferens i London den 23 mars 2001.

Enligt konventionen har fartygsägaren strikt ansvar för skador som orsakas av bunkerolja. Som fartygsägare betraktas bl.a. fartygets registrerade ägare, den som hyr fartyget utan besättning samt redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift. Fartygsägaren är endast i vissa särskilda situationer befriad från ansvar, på samma sätt som inom det gällande ansvarssystemet angående oljetankfartyg. Fartygsägaren har rätt att på basis av fartygets storlek begränsa sitt ansvar i enlighet med de tillämpliga ansvarsbegränsningsbestämmelserna. Om fartyget har en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter är fartygets registrerade ägare skyldig att ta en försäkring som täcker det ansvar som föreskrivs i konventionen. Anspråk på ersättning för föroreningskakador får göras gällande direkt mot försäkringsgivaren.

Konventionen tillämpas på sådana skador orsakade genom förorening av bunkerolja som uppkommit inom en fördragsslutande stats territorialhav eller ekonomiska zon. Konventionen tillämpas också på förebyggande åtgärder som är avsedda att förhindra eller begränsa sådana skador, oavsett var de förebyggande åtgärderna har vidtagits.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning

Finlands sjörättsliga lagstiftning grundar sig i väsentlig utsträckning på de internationella konventioner som Finland har anslutit sig till. Bestämmelserna i de olika konventioner som är bindande för Finland har tagits

in i den gällande sjölagen (674/1994). Sjölagen har utarbetats i nära samarbete med de övriga nordiska länderna. Bestämmelserna i de nordiska ländernas sjölagar överensstämmer således i stor utsträckning med varandra.

Sjölagens 7 kap. innehåller allmänna bestämmelser om redarens ansvar. I 9 kap. finns bestämmelser om redarens allmänna ansvarsbegränsningsrätt, som grundar sig på 1996 års protokoll om ändring av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, nedan 1996 års ansvarighetskonvention (FördrS 32/2004).

I 10 kap. i sjölagen finns bestämmelser om det ansvar och de försäkringar som gäller oljetankfartyg. Dessa bestämmelser grundar sig på den år 1969 ingångna konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, sådan den lyder ändrad genom 1992 års protokoll om ändring av konventionen, nedan 1992 års ansvarighetskonvention (FördrS 43/1996). I lagen bestäms det att finska fartyg och fartyg som anlöper en finsk hamn ska ha en obligatorisk försäkring. Den skadelidande har med stöd av 10 kap. rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren. Fartygsägarens ansvar är begränsat och fastställs på basis av fartygets dräktighet. Ansvaret uppgår som högst till 89,7 miljoner SDR (special drawing right, särskild dragningsrätt), vilket motsvarar ca 106 miljoner euro. Om det maximibelopp som fartygsägaren ansvarar för inte räcker till för att täcka skadan, betalas det överstigande beloppet ur den internationella oljeskadefonden och den därmed anknutna tilläggsfonden. Finland har också anslutit sig till fondkonventionen och protokollet gällande tilläggsfonden. Enligt det system som gäller ansvaret för ersättande av oljeskakador är det maximala ersättningsbeloppet för en olycka 750 miljoner SDR, dvs. ca 780 miljoner euro.

Finlands gällande lagstiftning innehåller redan för närvarande bestämmelser om fartygets registrerade ägares ansvar för skador

som orsakats av sådan olja som använts som bränsle för fartyget. Detta ansvar gäller sådana fartyg som inte omfattas av ansvarighetskonventionerna. Enligt 10 kap. 2 § 3 mom. och 16 § 2 mom. i sjölagen har fartygets registrerade ägare strikt ansvar också för skador orsakade av olja som använts som bränsle för fartyget, då skadorna har uppkommit inom Finlands territorialhav eller Finlands ekonomiska zon. Dessa bestämmelser grundar sig inte på 1992 års ansvarighetskonvention utan hör till den nationella regleringen.

I den gällande lagstiftningen finns det inte något krav på att fartygets registrerade ägare ska ha en obligatorisk försäkring eller några bestämmelser om att den skadelidande skulle ha rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren.

Utöver de ovan nämnda bestämmelserna i sjölagen innehåller också 1 kap. 25 § i den gällande vattenlagen (264/1961) bestämmelser om farkostens ägares ansvar för skador. Detta ansvar gäller skador som uppkommit genom en stöt eller genom vågsvall som orsakats av en farkost, genom gnistor från ångfartyg eller skador som trafikerandet av vattendrag annars förorsakat någon annans mark, inrättning, upplag, flottningsanstalt, fångstredskap eller övriga egendom. Farkostens ägare ska ersätta en sådan skada, med beaktande av det som särskilt bestäms om begränsning av redarens ansvarighet och sjöpanträtt, även om skadan inte har vållats genom fartygets manövrering eller skötsel.

Syftet med lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) är att förhindra förorening av miljön till följd av fartygs ordinarie drift genom att förbjuda att från fartyg släppa ut skadliga ämnen i vattnet eller luften. Lagen tillämpas enligt dess 1 § 3 mom också på bränslet som används på fartyg. Lagen innehåller emellertid inga skadeståndsrättsliga regler om skador som förorsakas av bränslet.

2.2 Den internationella situationen och gemenskapslagstiftningen

Den internationella situationen

Inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO har det utarbetats flera interna-

tionella konventioner som gäller redarens ansvar. Fartygsägarens ansvar regleras bl.a. i 1992 års ansvarighetskonvention samt i den år 1996 ingångna internationella konventionen om ansvarighet och kompensation för skador i samband med frakt av farliga och giftiga ämnen till havs, nedan HNS-konventionen. Vid IMO:s diplomatkonferens som ordnades i Kenya i maj 2007 godkändes dessutom en konvention om fartygsägarens ansvar för bärgning av vrak. Alla dessa konventioner har vissa gemensamma drag. Var och en av konventionerna innehåller bestämmelser om fartygsägarens strikta ansvar för skador och om obligatoriska försäkringar samt om rätten att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren. Ansvarighetskonventionen från år 1992 som gäller oljeskador, fondkonventionen från samma år samt det därmed anknutna protokollet angående tilläggsfonden från år 2003 är redan gällande för Finlands del. Lagstiftningen angående dessa konventioner ingår i 10 kap. i sjölagen. Bunkerkonventionen och HNS-konventionen har inte ännu trätt i kraft internationellt.

Gemenskapslagstiftningen och de nordiska länderna

Ur gemenskapsrättens synvinkel hör bunkerkonventionen till området för delad behörighet. Dess materiella bestämmelser hör till medlemsstaternas behörighet, med undantag för artiklarna 9 och 10. Dessa artiklar påverkar nämligen gemenskapens sekundärrätt angående domstolars behörighet samt erkännande och verkställighet av domar, som har reglerats i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

Enligt bunkerkonventionen kan endast suveräna stater vara parter i konventionen. Gemenskapen kan således inte ratificera bunkerkonventionen eller ansluta sig till den. Europeiska unionens råd fattade därför den 19 september 2002 beslutet 2002/762/EG, där medlemsstaterna bemyndigas att för gemenskapens del underteckna, ratificera eller ansluta sig till bunkerkonventionen.

De nordiska ländernas sjölagar överensstämmer i stor utsträckning med varandra,

både till sin struktur och till sitt innehåll. Vid beredningen av propositionen om ikraftsättande av konventionen har man därför i mån av möjlighet strävat efter att regleringen ska överensstämma med den enhetliga nordiska sjölagstiftningen.

2.3 Bedömning av nuläget

I och med att bunkerkonventionens bestämmelser sätts i kraft utsträcks ansvaret för skador orsakade av bunkerolja till flera aktörer än vad som föreskrivs i det gällande 10 kap. 16 § 2 mom. i sjölagen. Bunkerkonventionens definition av en fartygsägare skiljer sig nämligen från motsvarande definition som ingår i 1992 års ansvarighetskonvention. Bunkerkonventionens definition omfattar också de aktörer som handhar fartygets drift. Med fartygets ägare avses utöver den registrerade ägaren även den som hyr fartyget utan besättning (bare-boat befraktare), redaren och den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

Det strikta ansvaret berör således fler aktörer än 1992 års ansvarighetskonvention, där endast fartygets registrerade ägare betraktas som ansvarig aktör. Det faktum att bunkerkonventionen omfattar en större krets av ansvariga aktörer motiveras med att det inte finns någon internationell ersättningsfond i anslutning till bunkerkonventionen, vilket är fallet för ansvarighetskonventionens del. Den försäkringsplikt som föreskrivs i bunkerkonventionen gäller emellertid inte alla de aktörer som nämns i konventionens ovan angivna omfattande definition av en fartygsägare, utan endast fartygets registrerade ägare.

I och med godkännandet av bunkerkonventionen kompletteras de gällande lagbestämmelserna om fartygsägarens ansvar, i synnerhet de bestämmelser om ansvar för oljeskador som ingår i 10 kap. i sjölagen. Konventionens väsentligaste bidrag till det gällande systemet utgörs av att fartygets registrerade ägare enligt konventionen ska ha en obligatorisk ansvarsförsäkring med avseende på oljeskador och av att den skadelidande ges möjlighet att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren. Detta förbättrar avsevärt de skadelidandes ställning. Ersättningssystemet omfattar också kostnaderna för åtgärder som gäller

förebyggande av skador och återställande av miljön.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med denna proposition är att 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja ska godkännas och att dess bestämmelser ska sättas i kraft nationellt.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att riksdagen ska godkänna den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.

I propositionen föreslås det också att den nationella lagstiftningen ska ändras så att den överensstämmer med konventionen. Detta betyder att sjölagen ska ändras så att lagen utökas med ett nytt 10 a kap., som gäller fartygsägarens ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja. Den nationella lagstiftningen måste ändras eftersom 10 kap. i sjölagen redan för närvarande innehåller bestämmelser om fartygsägarens ansvar för skador som orsakats av oljetransporter och av bunkerolja. Bunkerkonventionens bestämmelser kompletterar på ett väsentligt sätt de gällande bestämmelserna i 10 kap. i sjölagen. Bestämmelser som motsvarar bunkerkonventionens ska inkluderas i 10 a kap. sjölagen. Därutöver finns det också ett behov av att reglera vissa nationella frågor som kompletterar konventionen, såsom kanaliseringen av ansvaret. Efter den föreslagna ändringen av sjölagen kommer lagen fortfarande att harmoniera med den enhetliga nordiska sjölagstiftningen.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen medför inte någon ökning av statens eller kommunernas utgifter. Däremot medför den en minskning av vissa kostnader, eftersom konventionens ersättningssystem

också omfattar kostnader för bekämpning av skador. Man kan således uppskatta att statens och kommunernas ansvar för kostnaderna för bekämpning av sådana skador som faller inom ramen för konventionens tillämpningsområde och för återställande av miljön kommer att minska, eftersom talan om ersättning kan riktas direkt till försäkringsgivaren. Konventionens ersättningssystem innebär också att trycket på den nationella oljeskyddsfonden minskar.

Enligt bunkerkonventionen är även vissa andra aktörer vid sidan av fartygsägaren ansvariga för skador orsakade genom förorening av bunkerolja och i konventionen ges dessutom den skadelidande rätt att väcka talan direkt mot fartygsägarens försäkringsgivare. Detta förbättrar de skadelidandes skadeståndsrättsliga ställning.

Fartygen har normalt en ansvarsförsäkring, en s.k. P&I-försäkring, som också täcker ansvaret för skador orsakade genom förorening av bunkerolja. Därför kan man uppskatta att kravet på en obligatorisk försäkring inte kommer att orsaka rederierna några särskilda tilläggskostnader, med undantag för mindre administrativa kostnader.

Det finns drygt 130 finska fartyg som kommer att omfattas av kravet på en obligatorisk försäkring då lagen träder i kraft.

4.2 Organisatoriska konsekvenser och personalkonsekvenser

Enligt propositionen är Sjöfartsverket den myndighet som ska utfärda certifikat över att en obligatorisk försäkring är gällande för fartyget. Myndigheterna ges också i uppgift att kontrollera att utländska fartyg som kommer till Finland har ett sådant certifikat. Då konventionen träder i kraft internationellt kommer ibruktagandet av det nya certifikatet åtminstone i viss mån att öka sjöfartsmyndigheternas arbete. Detta uppskattas emellertid inte medföra några organisatoriska konsekvenser eller personalkonsekvenser för Sjöfartsverkets del.

4.3 Konsekvenser för miljön

Den nya lagstiftningen förbättrar systemet för ansvar och ersättningar för skador orsa-

kade av bunkerolja, vilket har positiva konsekvenser också för miljön.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Det internationella utarbetandet av konventionen

IMO:s juridiska kommitté började utarbeta konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja år 1996. Kommittén slutförde sitt arbete vid sitt 82:a möte som hölls år 2000.

Konventionen godkändes vid IMO:s diplomatkonferens i London den 23 mars 2001 och öppnades för undertecknande den 1 oktober 2001. Enligt artikel 14 träder konventionen i kraft ett år efter det att arton stater, av vilka fem stater var och en har fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om minst 1 miljon enheter, antingen har undertecknat konventionen utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos IMO:s generalsekreterare.

Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande den 26 september 2002 och med en förklaring om att om att domar som en EG-medlemsstats domstol meddelat i frågor som hör till konventionens tillämpningsområde ska erkännas och verkställas i enlighet med gemenskapens interna bestämmelser om saken.

Sierra Leone blev den 21 november 2007 den artonde staten som anslöt sig till konventionen. Konventionen träder därmed i kraft internationellt den 21 november 2008.

5.2 Beredningen av propositionen i Finland

Efter att konventionen hade färdigställts informerades riksdagen genom skrivelsen E 140/2001 rd om kommissionens förslag till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska gemenskapens intresse ratificera bunkerkonventionen. Stora utskottet förenade sig den 19 februari 2002 med den uppfattning statsrådet presenterat i skrivelsen.

Regeringspropositionen har utarbetats som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Propositionen har också behandlats i den lagstiftningssektion som är underställd delegationen för sjöfart.

Utlåtanden angående propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, miljöministeriet, finansministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, Ålands landskapsregering, statskontoret, Sjö-

fartsverket, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömansunion rf, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf, Finlands Näringsliv rf samt Finansbranschens Centralförbund rf. Remissvaren har i mån av möjlighet beaktats i propositionens fortsatta beredning.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionens innehåll och dess förhållande till Finlands lagstiftning

Det finns ett behov att justera sjölagen på grund av bunkerkonventionen. Det föreslås att sjölagen ska utökas med ett nytt 10 a kap. som innefattar de nya bestämmelserna om fartygsägarens ansvar för skador orsakade av förorening. Bestämmelser som motsvarar ansvarighetskonventionen från år 1992 har på motsvarande sätt inkluderats i 10 kap. i sjölagen.

Artikel 1. Definitioner. Artikel 1 innehåller definitioner av de centrala termer som används i konventionen. Till dessa termer hör bl.a. fartyg, person, fartygsägare, registrerad ägare, bunkerolja, ansvarighetskonventionen, förebyggande åtgärder samt olycka. Med fartyg avses enligt artikel 1.1 ett fartyg eller någon annan flytande anordning som kan användas till sjöss. Med fartygsägare avses enligt artikel 1.3 fartygets ägare, inklusive den registrerade ägaren, den som hyr fartyget utan besättning ("bare-boat befraktare"), redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift. Dessa definitioner ska inkluderas i det nya 10 a kap. i sjölagen.

Artikel 2. Räckvidd. I denna artikel definieras konventionens tillämpningsområde. Konventionen ska tillämpas på skador orsakade av förorening och på förebyggande åtgärder som är avsedda att förhindra eller begränsa sådana skador. Skadan ska ha uppkommit inom en fördragsslutande stats territorium, inklusive dess territorialvatten, eller inom en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon som fastställts i enlighet med folkrättens regler. Om staten inte har fastställt någon ekonomisk zon, tillämpas konventionen på sådana skador orsakade av förorening som har uppkommit inom ett område utanför och angränsande till den statens

territorialvatten, 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 territorialvatten mäts. På förebyggande åtgärder tillämpas konventionen var de än har vidtagits. Det föreslås att bestämmelser som motsvarar föreskrifterna om konventionens tillämpningsområde ska inkluderas i sjölagen.

Artikel 3. Fartygsägarens ansvar. I denna artikel definieras fartygsägarens ansvar. Enligt artikel 3.1 ansvarar den som vid tidpunkten för en olycka är fartygets ägare för varje skada som har orsakats genom förorening av bunkerolja ombord på eller härrörande från fartyget. Om olyckan utgörs av en serie händelser med samma ursprung, ansvarar den som är fartygets ägare vid tidpunkten för den första händelsen för skadan. Om fler än en person är ansvarig för skadan ska ansvaret enligt artikel 3.2 vara solidariskt.

I de fall som uppräknas i artikel 3.3 är fartygsägaren emellertid inte ansvarig för den skada som orsakats genom förorening. Ägaren är inte ansvarig för skadan om den har orsakats av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror, eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller om skadan helt och hållet har orsakats av en tredje persons handling eller underlåtenhet i avsikt att vålla skada. Ägaren är inte heller ansvarig för en skada orsakad av förorening om skadan helt och hållet har orsakats genom vårdslöshet eller någon annan försummelse av en regering eller en annan myndighet vid fullgörandet av skyldigheten att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Dessutom kan fartygsägaren helt eller delvis befrias från ansvar mot den skadelidande om fartygsägaren kan bevisa att den skadelidan-

de helt eller delvis har orsakat skadan uppsåtligt eller av vårdslöshet.

Enligt artikel 3.5 får anspråk på ersättning för skador som orsakats genom förorening inte göras gällande mot fartygsägaren på annat sätt än enligt konventionen. Enligt artikel 3.6 inskränker bestämmelserna i konventionen inte fartygsägarens regressrätt som föreligger oberoende av denna konvention.

Med stöd av artikeln om fartygsägarens ansvar utökas kretsen av ansvariga aktörer i förhållande till vad som bestäms i Finlands gällande lagstiftning. Därför måste sjölagen ändras på denna punkt.

Artikel 4. Undantag. Enligt denna artikel ska konventionen inte tillämpas på sådana skador orsakade av förorening som definierats i 1992 års ansvarighetskonvention, oavsett om ersättning ska betalas för skadan enligt den konventionen eller inte. 10 kap. i sjölagen innehåller bestämmelser som motsvarar 1992 års ansvarighetskonvention.

Konventionens bestämmelser tillämpas inte på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat och som endast används i icke-kommersiell tjänst. En fördragsslutande stat får emellertid besluta att tillämpa konventionen på sådana fartyg. När det gäller fartyg som används för kommersiella ändamål kan emellertid talan väckas mot staten vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 9, varvid staten måste avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat. En utvidgning av tillämpningsområdet till andra fartyg som ägs av den fördragsslutande staten, med undantag för fartyg som används för kommersiella syften, ska ske genom nationell lagstiftning.

Artikel 5. Olyckor där två eller flera fartyg är inblandade. I denna artikel regleras ansvaret i sådana situationer där två eller flera fartyg är inblandade i en olycka. Om olyckan har orsakat en skada genom förorening är ägarna till de inblandade fartygen solidariskt ansvariga för all skada som inte rimligen kan särskiljas. Ägarna kan befrias från ansvar med stöd av artikel 3.

Artikel 6. Ansvarsbegränsning. Enligt denna artikel påverkar konventionens bestämmelser inte fartygsägarens rätt eller den rätt som tillkommer den eller de personer

som tillhandahåller en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet att begränsa sitt ansvar i enlighet med tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser. I Finland regleras fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i 1996 års ansvarsbegränsningskonvention. Bestämmelser som motsvarar denna konvention har inkluderats i 9 kap. i sjölagen.

Artikel 7. Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Denna artikel innehåller bestämmelser om obligatoriska försäkringar och andra ekonomiska säkerheter. Den registrerade ägaren till ett fartyg som har en bruttodräktighet på över 1000 enheter och som är registrerat i en fördragsslutande stat är skyldig att ha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet. Försäkringen eller den ekonomiska säkerheten kan t.ex. utgöras av en garanti från en bank eller någon annan finansiell institution. Garantin ska täcka den registrerade ägarens ansvar för skador orsakade av förorening, till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella och internationella begränsningsregler. Ansvaret ska under alla omständigheter som mest motsvara det belopp som beräknats i enlighet med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar och konventionens senare ändringar. För Finlands del gäller 1996 års ansvarsbegränsningskonvention och de maxibelopp för ansvarsbegränsningen som föreskrivs i den.

Enligt artikel 7.2 ska det för varje fartyg utfärdas ett certifikat som intygar att en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet gäller för fartyget. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. Om fartyget inte är registrerat i någon fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i vilken fördragsslutande stat som helst. Certifikatet ska vara upprättat i enlighet med förlagan i bilagan till konventionen. En fördragsslutande stat får också bemyndiga en institution eller organisation som den erkänner att utfärda certifikatet. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska deponeras hos myndigheten. Sjöfartsverket utfärdar

ett motsvarande certifikat inom det system som gäller ansvaret för oljeskador enligt 10 kap. i sjölagen. Därför har man för avsikt att utöka sjölagen med liknande bestämmelser om certifikaten över sådana försäkringar som avses i bunkerkonventionen.

Enligt artikelns 6 punkt kan försäkringen eller annan säkerhet upphöra att gälla tidigast tre månader från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i punkt 5 i samma artikel om inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats för fartyget.

Artikelns 8 punkt innehåller bestämmelser om användning av upplysningar, som erhållits för tillämpningen av konventionen, om den persons ekonomiska ställning som tillhandahåller försäkring eller ekonomisk säkerhet.

Punkt 9 i artikeln innehåller bestämmelser om ömsesidigt godkännande av certifikat mellan de behöriga myndigheterna i de fördragsslutande staterna.

Enligt bestämmelsen i artikelns 10 punkt, som berör rätten att föra talan direkt mot försäkringsgivaren, kan talan om ersättning för skada genom förorening föras direkt mot försäkringsgivaren eller annan person som har tillhandahållit ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar för skada genom förorening. I ett sådant fall får svaranden göra gällande de invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande. Därutöver har han rätt att begränsa sitt ansvar enligt artikel 6. Vidare kan svaranden göra invändning om att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv. En motsvarande bestämmelse om rätten att föra talan direkt mot försäkringsgivaren finns också i oljeansvarssystemet i 10 kap. i sjölagen.

Artikel 8. Tidsfrister. I denna artikel finns föreskrifter om tidsfristerna för sådana ersättningsanspråk som grundar sig på konventionen. Enligt artikeln upphör rätten till ersättning om talan inte har väckts 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 ska sexårsperioden räknas från dagen för den första händelsen. Det föreslås att

en motsvarande bestämmelse om tiden för väckande av talan ska inkluderas i 19 kap. i sjölagen.

Artikel 9. Behörig domstol. Denna artikel innehåller bestämmelser om vilken domstol som är behörig att behandla sådana ersättningsärenden som avses i konventionen. Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område innehåller sådana föreskrifter om den behöriga domstolen som är bindande för Finland. Beträffande de frågor som regleras i förordningen anses behörigheten ha övergått till gemenskapen.

Artikel 10. Erkännande och verkställighet. I denna artikel finns föreskrifter om övriga fördragsslutande staters erkännande och verkställighet av domar som utfärdats med stöd av konventionens bestämmelser. Den ovan nämnda förordningen 44/2001 innehåller också sådana föreskrifter om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område som är bindande för Finland. Beträffande de frågor som regleras i förordningen anses behörigheten ha övergått till gemenskapen. Detta ska beaktas i den nationella lagstiftningen.

Artikel 11. Förhållandet till andra konventioner. Då konventionen träder i kraft ersätter den enligt denna artikel alla andra konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, i den mån de strider mot denna. Artikelns bestämmelser inverkar emellertid inte på sådana förpliktelser i konventionerna som gäller mot stater som inte är parter i denna konvention.

Artikel 12. Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning. Denna artikel innehåller sedvanliga bestämmelser om undertecknande och ratificering av konventionen samt om dess godkännande och om anslutning till den.

Artikel 13. Stater med fler än ett rättssystem. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får staten enligt denna artikel vid godkännandet av konventionen förklara att konventionen ska omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem. Förklaringen får också när som helst ändras genom en ny förklaring.

Artikel 14. Ikraftträdande. Enligt denna artikel träder konventionen i kraft ett år efter det att arton stater, av vilka fem stater var och en har fartyg med en sammanlagd brutodräktighet om minst 1 miljon enheter, antingen har undertecknat konventionen utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekretären för IMO. För en stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention efter dess ikraftträdande träder konventionen i kraft tre månader efter det att staten har deponerat det relevanta instrumentet.

Artikel 15—artikel 19. Artiklarna 15—19 innehåller sedvanliga bestämmelser om uppsägning, översyn, ändring och deposition av konventionen samt om dess språk.

2 Lagförslag

2.1 Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och om tillämpning av konventionen

Enligt 95 § i Finlands grundlag ska sådana bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft nationellt genom en särskild lag. De bestämmelser i en internationell förpliktelse som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft genom en blankettlag eller en blandad lag också i det fall då det finns behov av att se över innehållet i den nationella lagstiftningen med anledning av förpliktelsen. Denna proposition innehåller ett förslag till en blankettlag.

1 §. Denna paragraf innehåller en bestämmelse genom vilken de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. En redogörelse för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ingår nedan i det avsnitt som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Bestämmelser om lagens ikraftträdande ska utfärdas genom förordning av republikens president. Lagen avses träda i kraft sam-

tidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del.

2.2 Sjölagen

10 kap. Ansvar för oljeskada

1 §. *Definitioner.* Lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004) trädde i kraft den 1 februari 2005. Den ekonomiska zonen definieras i lagens 1 §. Till följd av detta föreslås det att de bestämmelser i 10 kap. i sjölagen där det hänvisas till ett område som motsvarar Finlands ekonomiska zon ska ändras så att hänvisningarna istället gäller Finlands ekonomiska zon. Sådana bestämmelser som ska ändras finns i 10 kap. 1 § 10 punkten, 2 § 1 mom. samt i 16 § 1 och 2 mom.

16 §. *Tillämpning av lagen i vissa fall.* Enligt 10 kap. 16 § 2 mom. i den gällande sjölagen tillämpas 10 kap. också på en del skador som faller utanför tillämpningsområdet för 1992 års ansvarighetskonvention. I och med att bunkerkonventionen sätts i kraft föreslås det att momentet ska ändras så att lagen bara ska omfatta sådana oljeskador som faller utanför 1992 års ansvarighetskonventionens och bunkerkonventionens tillämpningsområde. I dessa fall är endast fartygets registrerade ägare ansvarig för skadan och det föreligger inte heller någon sådan försäkringsplikt eller rätt att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren som föreskrivs i konventionen.

10 a kap. Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

1 §. *Definitioner.* I denna paragraf definieras de begrepp som används i 10 a kap. Definitionerna överensstämmer huvudsakligen med de definitioner som ingår i artikel 2 i bunkerkonventionen.

Med ett fartyg avses enligt paragrafens 1 punkt vilken flytande farkost som helst som kan användas till sjöss. Kapitlet tillämpas på alla fartyg som inte genom en begränsning av dess tillämpningsområde har uteslutits från kapitlet. Enligt 2 § som gäller kapitlets tillämpningsområde faller de oljetankfartyg som omfattas av bestämmelserna i lagens 10 kap. utanför tillämpningsområdet för detta

kapitel. De bestämmelser om obligatoriska försäkringar som ingår i det föreslagna 10 a kap. ska tillämpas på fartyg som har en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter. Den föreslagna definitionen avviker från bunkerkonventionen så att den gäller också insjöfartyg.

I paragrafens 2 punkt finns en omfattande definition av en fartygsägare, som avviker från den definition som ingår i 10 kap. 1 § 6 punkten i sjölagen. Genom bunkerkonventionen har man uttryckligen velat utvidga kretsen av ansvariga aktörer t.ex. i förhållande till de bestämmelser om ansvar för oljeskador som ingår i 10 kap., där det endast bestäms att fartygets registrerade ägare är ansvarig för skador. Genom att utvidga ansvaret strävar man bl.a. efter att påverka verksamheten bland de aktörer som i praktiken påverkar fartygets drift.

Med en fartygsägare avses i 10 a kap. förutom fartygets registrerade ägare även den som hyr fartyget utan besättning, dvs. den s.k. bare-boat befraktaren, redaren samt den som i redarens ställe handhar fartygets drift. I konventionens engelskspråkiga version används termen ”manager” om den som i redarens ställe handhar fartygets drift. Ledningen av fartygets verksamhet kan vara fördelad mellan flera aktörer, så att vissa aktörer t.ex. svarar för fartygets tekniska skick och sjöduglighet medan andra aktörer sköter frågor som gäller fartygets besättning. Dessa aktörer hör till dem som enligt 9 kap. 1 § i sjölagen ”har hand om fartygets drift”. Därför föreslås det att den definition av en fartygsägare som ska iakttas vid tillämpningen av 10 a kap. ska överensstämma med den nämnda definitionen i 9 kap. 1 §. I praktiken utvecklar man inom sjöfarten ständigt nya ledningsmodeller för fartygen, vilket betyder att man i sista hand inom rättspraxis måste ta ställning till huruvida en viss aktör de facto har kunnat påverka fartygets drift eller inte.

Paragrafens 3 punkt föreslås innehålla en särskild definition av fartygets registrerade ägare. En sådan definition behövs eftersom endast fartygets registrerade ägare är skyldig att ta en försäkring för att täcka ansvaret för eventuella skador och att hålla försäkringen i kraft. Om fartyget ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat är registrerat

som fartygets brukare, betraktas detta bolag enligt bunkerkonventionen som fartygets registrerade ägare.

I 4 punkten finns en definition av bunkerolja. Med bunkerolja avses varje mineralolja som innehåller kolväte och som används eller är avsedd att användas för drift eller framdrivning av ett fartyg, samt rester av sådan olja. Den gällande sjölagen innehåller inte någon definition av bunkerolja.

Definitionen av förebyggande åtgärder i 5 punkten, definitionen av en olycka i 6 punkten och definitionen av en skada genom förorening i 7 punkten överensstämmer med de motsvarande bestämmelser om ansvar för oljeskador som ingår i 10 kap. i sjölagen.

2 §. Tillämpningsområde. Enligt paragrafens 1 mom. tillämpas bestämmelserna i detta kapitel på skador som har uppkommit på grund av förorening genom bunkerolja i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller i en annan stat som anslutit sig till bunkerkonventionen eller inom dess ekonomiska zon.

Enligt 2 mom. tillämpas kapitlets bestämmelser också på skador och kostnader som har förorsakats av förebyggande åtgärder, oavsett var åtgärderna har vidtagits.

Enligt 3 mom. tillämpas det som i 1 och 2 mom. bestäms om en annan fördragsslutande stats ekonomiska zon också på det område som motsvarar fördragsslutande stats ekonomiska zon. I momentet klargörs vad som avses med det område som motsvarar en fördragsslutande stats ekonomiska zon. Definitionen motsvarar bestämmelsen i konventionens artikel 2.a.ii. Den hänvisar till zoner, som staterna har infört för att utöva kuststatens rättigheter och jurisdiktion i den ekonomiska zonen i enlighet med Förenta Nationernas havsrättskonvention (FördrS 49—50/1996) möjliggör. En sådan zon kan likom den ekonomiska zonen sträcka sig 200 sjömil från baslinjerna för beräkning av territorialhavets bredd.

Enligt artikel 4.2 i bunkerkonventionen tillämpas konventionens bestämmelser inte på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat och som för tillfället endast används i icke-kommersiell tjänst. Enligt artikel 4.3 får en fördragsslutande stat emellertid besluta att

tillämpa denna konvention på sina örlogsfartyg och andra fartyg som avses i artikel 4.2. Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla ett uttryckligt omnämnande av att 10 a kap. tillämpas på sådana fartyg som nämns ovan. Dock föreslås på ett sätt som motsvarar ersättningssystemet i 10 kap i sjölagen att bestämmelserna i 10 a kap om strikt ansvar, kanalisering av ansvaret, ansvarsbeloppet och rätten till ansvarsbegränsning tillämpas även på statens ovan nämnda fartyg. Bestämmelsen rör såväl finska fartyg som en främmande statens fartyg.

Enligt paragrafens 5 mom. tillämpas bestämmelserna i 10 a kap. inte på sådana oljeskador som avses i 10 kap. 2 § 1 mom. i sjölagen.

De föreslagna bestämmelserna överensstämmer med artiklarna 2 och 4 i bunkerkonventionen som innehåller föreskrifter om konventionens tillämpningsområde och om begränsningarna av tillämpningsområdet.

Paragrafens 6 mom. föreslås innehålla en lagvalsbestämmelse, där det föreskrivs att kapitlets bestämmelser ska tillämpas utan hinder av vad som bestäms om tillämpning av utländsk lag vid en finsk domstol.

I 7 mom. finns en förtydligande bestämmelse om sådana potentiella situationer där lagen står i konflikt med internationella fördrag. Bestämmelsen motsvarar 10 kap. 2 § 5 mom. i sjölagen.

3 §. Fartygsägarens ansvar för skada som orsakats genom förorening av bunkerolja. Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla föreskrifter om fartygsägarens strikta ansvar för skador som orsakats genom förorening av bunkerolja. Om olyckan utgörs av en serie händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare till fartyget vid den första händelsen.

Om fler än en person är ansvarig för skadan ska ansvaret enligt 2 mom. vara solidariskt.

Enligt 3 mom. föreligger däremot inget ansvar för fartygsägaren om denne visar att skadan 1) har orsakats av krigshandlingar, fiendtligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en exceptionell, oundviklig och övermäktig naturtilldragelse, 2) i sin helhet har orsakats genom en handling eller försummelse av en tredje person med avsikt att orsaka skada, el-

ler 3) i sin helhet har orsakats genom ett fel eller en försummelse av en myndighet vid fullgörandet av en skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Motsvarande grunder för befrielse från ansvar i samband med skador som orsakats av oljetankfartyg anges i 10 kap.

Enligt 4 mom. kan skadeståndet jämkas om den skadelidande har medverkat till skadan. De föreslagna bestämmelserna motsvarar de föreskrifter om strikt ersättningsansvar och om grunderna för befrielse från ansvar som ingår i artikel 3 i bunkerkonventionen.

4 §. Kanalisering av ansvar och regressrätt. Enligt denna paragraf får talan angående ersättning för en sådan skada orsakad av förorening som avses i 10 a kap. 2 § väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel. Paragrafen föreslås också innehålla en bestämmelse om kanalisering av ansvaret, som i huvudsak är uppbyggd på samma sätt som 10 kap. 4 §. Ett undantag utgörs dock av att den bestämmelse som föreslås ingå i 10 a kap. inte gäller redaren eller den som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget.

Bunkerkonventionen innehåller inte någon bestämmelse om hur ansvaret kanaliseras. I enlighet med den beslutsresolution som godkändes vid IMO:s diplomatkonferens rekommenderar man att fördragslutande staterna ska införa nationella bestämmelser om kanalisering av ansvaret. I Danmark och Norge har man infört motsvarande bestämmelser i samband med ikraftsättandet av konventionen.

5 §. Ansvarsbegränsning. Enligt denna paragraf påverkar bestämmelserna i 10 a kap. inte rätten för fartygsägaren eller den som utfärdar en försäkring eller någon annan säkerhet att begränsa sitt ansvar i enlighet med de allmänna ansvarsbegränsningsbestämmelserna i 9 kap. Bestämmelsen motsvarar artikel 6 i bunkerkonventionen, där det föreskrivs att konventionen inte påverkar tillämpningen av nationella eller internationella ansvarsbegränsningssystem. Talan om ersättning för skador som orsakats av bunkerolja och eventuella övriga ersättningskrav som gäller samma händelse riktas mot en sådan begränsningsfond som avses i 9 kap. 7 §.

6 §. Försäkringsplikt för finska fartyg. I paragrafens 1 mom. bestäms det att ägaren till ett fartyg som registrerats i Finland ska ta en försäkring eller ställa någon annan ekonomisk säkerhet som täcker det ansvar som föreskrivs för fartygsägaren i 10 a kap. eller i motsvarande lagstiftning i en annan stat som anslutit sig till bunkerkonventionen. Försäkringsplikten gäller fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter.

Fartyg som ägs av staten eller av landskapet Åland och som är i kommersiellt bruk omfattas också av försäkringsplikten enligt 1 mom. Detta gäller t.ex. vissa affärsverks fartyg. Med kommersiell sjöfart avses verksamhet som bedrivs i förtjänstsyfte, såsom transport av last och passagerare, bärgning, isbrytning, fiske samt räddnings- och undsättningsverksamhet.

7 §. Försäkringsplikt för utländska fartyg. Denna paragraf föreslås innehålla sådana bestämmelser om försäkringsplikt för utländska fartyg som motsvarar bestämmelserna i den föreslagna 6 §. Försäkringsplikten gäller utländska fartyg som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde och som har en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter.

Enligt paragrafens 2 mom. ska ett utländskt fartyg medföra ombord ett certifikat om uppfyllt försäkringsplikt, vilket har utfärdats av en behörig myndighet eller av en institution som en fördragsslutande stat har bemyndigat enligt artikel 7.3 i bunkerkonventionen.

8 §. Certifikat angående försäkring eller säkerhet. Enligt paragrafen utfärdar Sjöfartsverket ett certifikat över att försäkring som avses i 6 § 1 mom. finns. Sjöfartsverket kan även utfärda motsvarande certifikat för fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat.

Enligt paragrafens 2 mom. ska fartygets registrerade ägare ge en utredning till Sjöfartsverket av vilken framgår att försäkringen eller säkerheten täcker det ansvar som avses i 1 mom. och att försäkringen kan upphöra att gälla tidigast tre månader från den dag då Sjöfartstyrelsen har fått skriftlig anmälan om att försäkringen upphört.

I paragrafens 3 mom. bestäms att Sjöfartsverket ska återta certifikatet om förutsättningarna för dess utfärdande inte längre före-

ligger. Enligt 4 mom. ska certifikatet medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska deponeras hos Sjöfartsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

I 5 mom. bestäms att avgift uppbärs för utfärdande av de i paragrafen och i 6 § 2 mom. avsedda certifikaten i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Enligt 6 mom. kan närmare bestämmelser om certifikat angående försäkringar eller säkerheter ges genom förordning av statsrådet.

Bestämmelserna i den föreslagna paragrafen motsvarar de föreskrifter om obligatoriska försäkringar som ingår i artikel 7 i bunkerkonventionen.

9 §. Ersättningskrav mot försäkringsgivaren. Enligt paragrafens 1 mom. har den som är berättigad till ersättning rätt att rikta sådana ersättningskrav som grundar sig på en föroreningskada som avses i 6 och 7 § direkt mot försäkringsgivaren eller den som har utfärdat säkerhet.

Enligt paragrafens 2 mom. är försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet emellertid inte ansvarig för skadan i de fall som avses i det föreslagna 3 § 3 mom. eller då fartygsägaren själv uppsåtligen har orsakat skadan. För försäkringsgivarens del tillämpas dessutom de ansvarsbegränsningsbestämmelser som ingår i 9 kap.

För att befria sig från ansvarighet mot någon annan än fartygsägaren kan försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet enligt 3 mom. endast åberopa sådana omständigheter som avses i det föreslagna 2 mom.

Enligt 4 mom. har försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet alltid rätt att få ägaren instämd i målet.

De föreslagna bestämmelserna motsvarar föreskrifterna i artikel 7.10 i bunkerkonventionen.

10 §. Övervakning av försäkringsplikten. Enligt paragrafens 1 mom. är Sjöfartsverket den myndighet som ska övervaka att bestämmelserna i 6 och 7 § följs.

Enligt 2 mom. ska Sjöfartsverket ha rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat som krävs över en försäkring eller annan säkerhet. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar artikel 7.11 i bunkerkonventionen.

Motsvarande bestämmelse finns i 10 kap. 15 § 2 mom. sjölagen.

11 §. Hänvisningsbestämmelser. Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla en hänvisningsbestämmelse där det föreskrivs att 19 kap. 1 §, som gäller preskription av fordringar enligt sjölagen, också ska tillämpas på preskription av sådana fordringar som avses i 10 a kap.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en hänvisningsbestämmelse enligt vilken den behöriga domstolen i ärenden som avses i 10 a kap. bestäms enligt 21 kap. 3 c §.

Enligt den hänvisningsbestämmelse som föreslås ingå i 3 mom. ska verkställigheten av en utländsk dom i ärenden som avses i 10 a kap. regleras i 22 kap. 8 §.

19 kap. Preskription av fordringar

1 §. Preskription av fordringar. De preskriptionstider som anges i artikel 8 i bunkerkonventionen överensstämmer i sak med preskriptionstiderna i 1992 års ansvarighetskonvention. Därför föreslås det att 1 mom. 7 punkten i denna paragraf ska ändras så att den innehåller en hänvisning förutom till 10 kap. även till 10 a kap. i sjölagen.

21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 a §. Behörig domstol vid oljeskada. Med hänvisning till vad som anförts ovan i motiveringen till 10 kap. 1 § föreslås det att också 21 kap. 3 a § i sjölagen ska ändras så att det i paragrafen hänvisas till Finlands ekonomiska zon istället för till det område som motsvarar Finlands ekonomiska zon.

3 c §. Behörig domstol vid skador som orsakats av bunkerolja. Enligt paragrafens 1 mom. kan talan om ersättning i ärenden som avses i 10 a kap. väckas vid en finsk domstol om skadan har uppkommit inom Finlands havsområde eller Finlands ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder för att förhindra eller begränsa skadan har vidtagits inom nämnda områden.

Enligt paragrafens 2 mom. kan talan om ersättning för andra skador som uppkommit till följd av samma olycka också väckas vid en finsk domstol.

Enligt 3 mom. är Helsingfors tingsrätt behörig domstol i ärenden som gäller sådana ersättningar som avses i 10 a kap.

Paragrafens 4 mom. innehåller en bestämmelse om de fall där en sådan begränsningsfond som avses i 9 kap. 7 § och i 12 kap. har upprättats i Finland efter olyckan. Helsingfors tingsrätt ska behandla de frågor som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till ersättning. Det är motiverat att behandlingen av dessa ärenden koncentreras till en och samma domstol, eftersom sådana ärenden troligtvis kommer att behandlas mycket sällan.

De föreslagna bestämmelserna motsvarar de föreskrifter om den behöriga domstolen som ingår i artikel 9.1 i bunkerkonventionen.

22 kap. Verkställighet

8 §. Erkännande och verkställighet av en dom som gäller skada orsakad av bunkerolja. Enligt paragrafens 1 mom. kan en laga-kraftvunnen och verkställbar dom som gäller ersättning för en sådan skada orsakad genom förorening av bunkerolja som avses i 10 a kap., vilken meddelats i en annan fördragslutande stat, utan ny behandling verkställas i Finland. På verkställigheten av domen tillämpas bestämmelserna i 22 kap. 6 § i sjölagen i tillämpliga delar. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar föreskrifterna i artikel 10 i bunkerkonventionen.

Då Europeiska unionens råd fattade beslut om att bemyndiga medlemsstaterna att underteckna och ratificera bunkerkonventionen för gemenskapens del krävde rådet att medlemsstaterna skulle ge en förklaring om att domar som en medlemsstats domstol meddelat i frågor som hör till konventionens tillämpningsområde ska erkännas och verkställas i enlighet med gemenskapens interna bestämmelser om saken. Detta beror på att de bestämmelser i artiklarna 9 och 10 i konventionen som gäller den behöriga domstolen och erkännande och verkställighet av domar hör till gemenskapens exklusiva behörighet. Därför föreslås paragrafens 2 mom. innehålla en bestämmelse där det föreskrivs att rådets förordning (EG) nr 44/2001 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område ska till-

lämpas på en dom som har meddelats i en av Europeiska gemenskapens medlemsstater i ett sådant ärende som avses i 10 a kap.

3 Ikraftträdande

Bunkerkonventionen träder i kraft ett år efter det att arton stater, av vilka fem stater har fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om minst 1 miljon enheter, antingen har undertecknat konventionen utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekreteraren. Konventionen träder internationellt i kraft den 21 november 2008. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president, samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del. Lagen om ändring av sjölagen avses träda i kraft vid samma tidpunkt, genom förordning av statsrådet. De åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får dock vidtas redan tidigare.

Konventionen innehåller inga avvikelser från självstyrelselagen för Åland (1144/1991), och den omfattar inte heller bestämmelser som faller under landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt 27 § punkt 13 i självstyrelselagen för Åland har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

4 Behovet av riksdagens samtycke och lagstiftningsordning

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna

Ur gemenskapsrättens synvinkel är bunkerkonventionen ett avtal med s.k. delad behörighet. Konventionen hör till medlemsstaternas behörighet, med undantag för artiklarna 9 och 10. Dessa artiklar påverkar nämligen gemenskapens sekundärrätt angående domstolars behörighet samt erkännande och verkställighet av domar, som har reglerats i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar

på privaträttens område. Gemenskapen har således exklusiv behörighet i frågor som ansluter sig till artiklarna 9 och 10 i bunkerkonventionen, till den del artiklarna påverkar de regler som fastställts i förordning (EG) nr 44/2001. De frågor som omfattas av konventionen men som inte påverkar gemenskapsrätten hör till medlemsstaternas behörighet.

Enligt konventionen får endast suveräna stater uppträda som parter i konventionen. Europeiska gemenskapen kan således inte vara part i konventionen. Europeiska unionens råd har därför fattat ett beslut om att medlemsstaterna för gemenskapens del bemyndigas att underteckna eller ratificera protokollet till den del det omfattar artiklar som hör till gemenskapens behörighet.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen ska riksdagen godkänna fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla sådana materiella bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser, eller 4) om det finns gällande lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om saken i lag. Detta är fallet oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/200 rd). Dessutom har grundlagsutskottet konstaterat att definitionerna av sådana begrepp i ett fördrag som gäller frågor som hör till området för lagstiftningen indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Därför hör också dessa definitioner till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

I artikel 1 i bunkerkonventionen definieras de begrepp som används i konventionen.

Sådana bestämmelser som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis också till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i konventionen hör således till området för lagstiftningen och kräver godkännande av riksdagen.

De bestämmelser i bunkerkonventionen som gäller konventionens tillämpningsområde och begränsningarna av tillämpningsområdet, fartygsägarens strikta skadeståndsansvar och rätten att begränsa ansvaret, obligatoriska försäkringar och ekonomiska säkerheter samt preskriptionstiderna för ersättningskrav påverkar direkt grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I artiklarna 2-8 i konventionen finns civil- och processrättsliga bestämmelser om dessa frågor. Bestämmelserna i dessa artiklar ska anses höra till området för lagstiftningen och de kräver därmed riksdagens godkännande.

Artiklarna 12—19 i konventionen innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Artiklarna

påverkar inte grunderna för de skadelidandes rättigheter eller de ersättningsskyldigas skyldigheter och de anses därmed inte höra till området för lagstiftningen.

Bunkerkonventionen innehåller inte sådana bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. i grundlagen. Konventionen kan enligt regeringens uppfattning godkännas genom enkel majoritet och förslaget om sättande i kraft av konventionen kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

Riksdagen godkänner den i London den 23 mars 2001 ingångna konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja, till den del konventionen omfattas av Finlands behörighet.

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

1.**Lag**

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja och om tillämpning av konventionen

1 §
De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i London den 23 mars 2001 ingångna konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bun-

kerolja gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §
Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

2.

Lag**om ändring av sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 10 kap. 1 § 10 punkten, 2 § 1 mom. och 16 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten samt 21 kap. 3 a §, sådana de lyder i lag 421/1995, samt *fogas* till lagen ett nytt 10 a kap, till 21 kap. en ny 3 c § och till 22 kap. en ny 8 § som följer:

10 kap.

Ansvar för oljeskada

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

10) *Finlands ekonomiska zon* det område som definieras i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004).

2 §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller inom dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last ska dock bestämmelserna tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Be-

stämmelserna tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av en ovan avsedd oljeskada hotar Finland eller Finlands ekonomiska zon eller en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

16 §

Tillämpning av lagen i vissa fall

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock bestämmelserna i 1 och 3—5 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 1 mom. och 2 § 1 mom. eller av bestämmelserna i 10 a kap. orsakat en oljeskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa bestämmelser tillämpas även när en oljeska-

da har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *fartyg* varje flytande farkost som kan användas till sjöss,

2) *fartygsägare* fartygets ägare, inklusive den registrerade ägaren, den som hyr fartyget utan besättning, redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift,

3) *registrerad ägare* den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger fartyget. När ett fartyg som ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare, förstås med registrerad ägare detta bolag.

4) *bunkerolja* varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för drift eller framdrivning av ett fartyg, samt rester av sådan olja,

5) *förebyggande åtgärder* sådana skäliga åtgärder som någon vidtar efter det att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada,

6) *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,

7) *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; ersättningen för försämring av miljön, fränsett ersättningen för utebliven vinst, är dock begränsad till kostnaderna för sådana

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,

8) *fördragsslutande stat* en stat som har anslutit sig till 2001 års internationella konvention om ansvarigt för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS /), samt med

9) *Finlands ekonomiska zon* det område som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon.

2 §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på skador som har uppkommit på skada genom förorening som har orsakats av bunkerolja i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller i en annan fördragsslutande stat eller inom dess ekonomiska zon.

Detta kapitel tillämpas också på skador och kostnader som har uppstått till följd av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av en ovan avsedd olycka hotar Finland eller Finlands ekonomiska zon eller en annan fördragsslutande stat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i 1 och 2 mom. bestäms om en annan fördragsslutande stats ekonomiska zon gäller även, i fall en stat inte har fastställt en ekonomisk zon, 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 sjömil från de baslinjer från vilka statens territorialvatten mäts.

Detta kapitel tillämpas inte på krigsfartyg, flottans hjälpfartyg och andra fartyg som en stat äger eller använder och som vid den aktuella tidpunkten används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en föroreningsskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock stadgandena i 1 och 3—5 §§, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 c § 3 och 4 mom.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på sådana oljeskador som avses i 10 kap. i de fall som avses i 10 kap. 2 § 1 mom.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas utan hinder av vad som föreskrivs om tillämpning av utländsk lag vid en finsk domstol.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte om tillämpningen skulle strida mot Finlands åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

3 §

Fartygsägarens ansvar för skada som orsakats genom förening av bunkerolja

Fartygsägaren är skyldig att ersätta skada som avses i 2 §, även om varken ägaren själv eller någon som ägaren svarar för har orsakat skadan. Om olyckan utgörs av en serie händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare till fartyget vid den första av dessa händelser.

Om flera personer med stöd av 1 mom. är ansvariga för skadan, ska de svara solidriskt.

Fartygsägaren är dock inte ansvarig om denne visar att skadan

1) har orsakats av krigshandlingar, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en exceptionell, oundviklig och övermäktig naturhändelse,

2) i sin helhet har orsakats genom en handling eller försummelse av en tredje person med avsikt att orsaka skada, eller

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

Om den skadelidande uppsåtligen eller av oaktsamhet har medverkat till skadan kan skadeståndet jämkas.

4 §

Kanalisering av ansvar och regressrätt

Talan om ersättning för sådan skada genom förening som avses i 2 § får väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel.

Ersättning för sådan skada genom förening som avses i 2 § får inte krävas av

1) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren eller besättningsmedlemmar,

2) en lots eller en person som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst,

3) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på uppdrag av en myndighet,

4) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

5) den som är anställd hos eller företrädare för en person som nämns i 2–4 punkten, om inte personen i fråga har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Sådan ersättning som enligt detta kapitel har betalats för en skada genom förening som orsakats av en person som avses i 2 mom. 1—5 punkten får krävas av den som har orsakat skadan endast om denne har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I fråga om fastställande av sådan ersättning som en arbetstagare eller tjänsteman ska betala tillämpas dock det som i skadeståndslagen och arbetsavtalslagen (55/2001) bestäms om ersättningsskyldigheten för arbetstagare eller tjänstemän.

5 §

Ansvarsbegränsning

Bestämmelserna i detta kapitel påverkar inte rätten för fartygsägaren eller den som utfärdar en försäkring eller någon annan säkerhet att begränsa sitt ansvar i enlighet med bestämmelserna i 9 kap.

6 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Den registrerade ägaren av ett fartyg som är infört i det finska fartygsregistret och har en bruttodräktighet som överstiger 1000 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller inneha någon annan ekonomisk säkerhet som

täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan fördragsslutande stat, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

7 §

Försäkringsplikt för utländska fartyg

Ett utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde och som har en bruttodräktighet som överstiger 1000 ska inneha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel, intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

Ett fartyg som avses i 1 mom. ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller säkerhet som avses i 1 mom. är i kraft. Certifikatet ska vara utfärdat av en behörig myndighet eller bemyndigad organisation i den fördragsslutande stat där fartyget är registrerat. Om fartyget är statsägt ska fartyget ombord medföra ett certifikat som visar att staten i fråga äger fartyget och att dess ansvar enligt detta kapitel är täckt intill det belopp som anges i 9 kap. 5 §.

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Sjöfartsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående den försäkring eller ekonomisk säkerhet som avses i 6 § 1 mom. till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i Finland. Sjöfartsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Till ansökan ska det fogas utredning av vilken framgår att

- 1) försäkringen eller säkerheten täcker det ansvar som avses i detta kapitel, och
- 2) försäkringen eller säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäk-

ringens eller säkerhetens upphörande kom in till Sjöfartsverket, om inte certifikatet har tillställts Sjöfartsverket eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Sjöfartsverket ska återkalla ett utfärdat certifikat om de villkor enligt vilka det utfärdats inte längre uppfylls.

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas in till Sjöfartsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

För certifikat som avses i denna paragraf och i 6 § 2 mom. tas det ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i denna paragraf och i 6 § 2 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

9 §

Ersättningskrav mot försäkringsgivaren

Den som är berättigad till ersättning har rätt att rikta ersättningskrav som grundar sig på en skada som avses i detta kapitel direkt mot den som meddelat den försäkring eller utfärdat den säkerhet som avses i 6 eller 7 §.

Försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet är dock inte skyldiga att ersätta skadan i de fall som avses i 3 § 3 mom. eller om fartygsägaren själv uppsåtligen har orsakat skadan.

Försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet kan för att befria sig från ansvarighet mot någon annan än fartygsägaren endast åberopa sådana omständigheter som avses i 2 mom.

Försäkringsgivaren eller den som utfärdat säkerhet har i vart fall rätt att få fartygets ägare instämnd i målet.

10 §

Övervakning av försäkringsplikten

Sjöfartsverket övervakar att 6 och 7 § iaktas.

Sjöfartsverket har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyg-

get inte medför ett sådant certifikat som krävs enligt 6 eller 7 §.

11 §

Hänvisningsbestämmelser

Bestämmelser om preskription av en fordran som avses i detta kapitel finns i 19 kap. 1 §.

Bestämmelser om behörig domstol i ärenden som avses i detta kapitel finns i 21 kap. 3 c §.

Bestämmelser om verkställighet av en utländsk dom i ärenden som avses i detta kapitel finns i 22 kap. 8 §.

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

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

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

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 a §

Behörig domstol vid oljeskada

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid en finsk domstol om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon enligt 1 § 10 punkten i nämnda kapitel eller förebyggande åtgärder

har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.

3 c §

Behörig domstol vid skador som orsakats av bunkerolja

Talan om ersättning enligt 10 a kap. kan väckas vid en finsk domstol om skadan har uppkommit i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.

Om talan med stöd av 1 mom. kan väckas vid en finsk domstol, kan talan om ersättning för annan skada som uppkommit till följd av samma olycka väckas vid samma domstol.

En sådan talan om ersättning som med stöd av 1 eller 2 mom. kan väckas vid en finsk domstol ska handläggas av Helsingfors tingsrätt.

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

22 kap.

Verkställighet

8 §

Erkännande och verkställighet av en dom som gäller skada orsakad av bunkerolja

På verkställigheten av en dom som gäller ersättning för en genom förorening enligt 10 a kap. och som har meddelats i en annan fördragsslutande stat tillämpas i tillämpliga delar bestämmelserna i 6 § i detta kapitel, om inte något annat följer av 2 mom.

På en dom som har meddelats i en av Europeiska gemenskapens medlemsstater tillämpas rådets förordning (EG) nr 44/2001 om domstols behörighet och om erkännande

och verkställighet av domar på privaträttens område.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 19 september 2008

Republikens president

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Suvi Lindén*

*Bilaga
Parallelltext*

2.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 10 kap. 1 § 10 punkten, 2 § 1 mom. och 16 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten samt 21 kap. 3 a §, sådana de lyder i lag 421/1995, samt *fogas* till lagen ett nytt 10 a kap, till 21 kap. en ny 3 c § och till 22 kap. en ny 8 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap

10 kap.

Ansvar för oljeskada

Ansvar för oljeskada

1 §

1 §

Definitioner

Definitioner

I detta kapitel avses med

I detta kapitel avses med

10) *område motsvarande Finlands ekonomiska zon* det område som definieras i lagen om Finlands fiskezon (839/74), i den 1985 ingångna Överenskommelsen med Sovjetunionen om gränsen för den ekonomiska zonen, fiskezonen och kontinentalsockeln i Finska viken och i nordöstra delen av Östersjön (FördrS 88/86) och i den 1994 ingångna överenskommelsen med Sverige om avgränsningen i Ålands hav och norra Östersjön av Finlands kontinentalsockel och fiskezon samt Sveriges ekonomiska zon (FördrS 39/95).

10) **Finlands ekonomiska** zon det område som definieras i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004).

2 §

2 §

Tillämpningsområde

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats

Detta kapitel tillämpas på oljeskador som har uppkommit i Finland eller *inom Finlands ekonomiska zon* eller i en annan konventionsstat eller inom dess ekonomiska zon till följd av att beständig olja har läckt ut från ett fartyg som har konstruerats eller anpassats för

eller anpassats för att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last skall dock stadgandena tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Stadgandena tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av ovan avsedd oljeskada utgör ett hot i Finland eller inom området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller i dess ekonomiska zon.

16 §

Tillämpning av lagen i vissa fall

Stadgandena i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock stadgandena i 1 och 3—5 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av stadgandena i 1 mom. och 2 § 1 mom. orsakat en oljeskada i Finland eller i området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa stadganden tillämpas även när en oljeskada har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

att transportera beständig olja som bulklast. I fråga om ett fartyg som kan transportera både beständig olja och annan last ska dock bestämmelserna tillämpas endast när fartyget transporterar beständig olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport, om det inte visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från en sådan transport av beständig olja i bulk. Bestämmelserna tillämpas också på skador och kostnader som förorsakats av förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada genom förorening som på grund av en ovan avsedd oljeskada hotar Finland eller Finlands ekonomiska zon eller en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

16 §

Tillämpning av lagen i vissa fall

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte krigsfartyg eller andra fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas dock bestämmelserna i 1 och 3—5 §, 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 1 mom. och 2 § 1 mom. eller av bestämmelserna i 10 a kap. orsakat en oljeskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1 mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. Dessa bestämmelser tillämpas även när en oljeskada har orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

19 kap

19 kap.

Preskription av fordringar**Preskription av fordringar**

1 §

1 §

*Preskription av fordringar**Preskription av fordringar*

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

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

7) för fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. inom tre år från skadans uppkomst.

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

21 kap

21 kap.

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

3 a §

3 a §

*Behörig domstol vid oljeskada**Behörig domstol vid oljeskada*

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid finsk domstol endast om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom det i 1 § 10 punkten i nämnda kapitel avsedda området motsvarande Finlands ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom ovan nämnda område.

Talan om ersättning enligt 10 kap. kan väckas vid en finsk domstol om oljeskadan har uppkommit i Finland eller *inom Finlands ekonomiska zon* enligt 1 § 10 punkten i nämnda kapitel eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Finland eller inom *Finlands ekonomiska zon*.

(Svensk översättning)

BILAGA
2001 ÅRS INTERNATIONELLA KON-
VENTION OM ANSVARIGHET FÖR
SKADA ORSAKAD AV FÖRORENING
GENOM BUNKEROLJA

Text som godkänts av konferensen

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATER-
NA,

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,

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,

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 bulklaster ombord på fartyg till sjöss,

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, 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 ge-

ANNEX
INTERNATIONAL CONVENTION ON
CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL
POLLUTION DAMAGE, 2001

Text approved by the Conference

THE STATES PARTIES TO THIS CON-
VENTION,

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,

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,

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,

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, 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 pol-

nom 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:

lution 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:

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 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

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. 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 minimise 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

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.

11. Bruttodräktighet: bruttodräktighet som beräknats enligt bestämmelserna om mätning av dräktighet i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

12. Organisation: Internationella sjöfartsorganisationen.

13. Generalsekreterare: organisationens generalsekreterare.

Artikel 2

Räckvidd

Denna konvention gäller endast

a) skada genom förorening som uppkommit

i) inom en fördragsslutande stats territorium, inklusive dess territorialvatten, och

ii) inom en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, inom ett område utanför och angränsande till den statens territorialvatten, 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 territorialvatten mäts,

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

Artikel 3

Fartygsägarens ansvar

1. Den som vid tidpunkten för en olycka eller, om denna utgörs av en serie händelser med samma ursprung, vid tidpunkten för den första händelsen är fartygets ägare skall, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4, vara ansvarig för varje skada genom förorening

ment 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 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.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

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

(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;

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

Article 3

Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the

som har orsakats av bunkerolja ombord på el- 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 uppsåtligt 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 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 hjälp-

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 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

fartyg 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 särskiljas, 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 personer 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 fördrags-

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 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 in-

slutande 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 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 förslaget 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 full-

surance 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 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

ständig och korrekt, och skall 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 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 be-

to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

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

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation 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 organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation 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 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.

stämmelser 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 fördragsslutande stat. Om en fördragsslutande 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 gällan-

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 Organisation 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. 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 mis-

de 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 fördragsslutande 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. 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 underrätta generalsekretären 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 generalsekretären 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 försäkring skall så nära som möjligt överensstämma med förlagan enligt punkt 2.

conduct 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.

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.

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 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

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.

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

Article 10

Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which

är verkställbar i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinarie rättsmedel, erkänns av alla parter utom

- a) om domen erhållits genom svikligt förfarande, eller
- b) om svarande inte getts skäligen 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 emellertid inte inverka på de fördragsslutande staternas förpliktelser enligt sådana konventioner mot stater som inte är parter i denna konvention.

Artikel 12

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

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

- a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande,
- b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller
- c) anslutning.

3. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning verkställs genom deponering

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 reopened.

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

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

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

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

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an

av ett instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.

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 fördragsslutande 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.

Artikel 13

Stater med fler än ett rättssystem

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 fördragsslutande 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 besträckt,

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 fördragsslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som måste erkännas i den berörda territoriella en-

instrument to that effect with the Secretary-General.

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.

Article 13

States with more than one system of law

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 be recognised

heten.

in, the relevant territorial unit.

Artikel 14

Article 14

Ikraftträdande

Entry into force

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 bruttodräktighet 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 generalsekreteraren.

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.

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.

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.

Artikel 15

Article 15

Uppsägning

Denunciation

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

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.

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument 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.

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.

Artikel 16

Article 16

Översyn eller ändring

Revision or amendment

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

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

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.

2. The Organisation 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.

Artikel 17

Depositarie

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall

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

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

ii) dagen för denna konventions ikraftträdande,

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

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

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

Article 17

Depositary

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

2. The Secretary-General shall:

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

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

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

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

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

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

Artikel 18

Överlämnande till Förenta nationerna

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

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.

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.

BILAGA

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

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

Fartygets namn	Signalbokstäver	IMO-nummer	Registeringsort	Den registrerare ägarens namn samt fullständig adress där denne bedriver sin huvudsakliga verksamhet

Härmed intygas att det för ovannämnda 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 försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn.....

Adress.....

Detta certifikat är giltig till och med den.....

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

ELLER

Följande text bör användas när en fördragsslutande stat utnyttjar artikel 7.3

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

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

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

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

Förklarande anmärkningar

1. Om så önskar kan det på den plats där statens namn anges även tas in en uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdats.
2. Om säkerhet ställts av mer än en person skall det belopp som sällts av var och en av dem anges.
3. Om det har ställts flera slags säkerhet skall dessa anges.
4. Under rubriken "säkerhetens giltighetstid" skall även anges den dag från vilken säkerheten gäller.
5. Under rubriken "adress" för försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet skall det anges var denna (dessa) person(er) bedriver sin huvudsakliga verksamhetsadress anges där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

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.