

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen samt till vissa lagar i anslutning till det

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen samt till vissa lagar i anslutning till det (RP 50/2019 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Tiina Ranne, kommunikationsministeriet
- regeringssekreterare Merja Huhtala, miljöministeriet
- specialsakkunnig Jyrki Vähätalo, Transport- och kommunikationsverket
- utvecklingschef Kimmo Silvo, Finlands miljöcentral
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- ledande expert Eliisa Irpola, Kemiindustrin KI rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Rederierna i Finland rf.

Inget yttrande av

- justitieministeriet.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. I propositionen föreslås det också att riksdagen godkänner en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen och en lag om ändring av sjölagen, genom vilken den nationella lagstiftningen ändras så att den motsvarar protokollet.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

I protokollet ingår bestämmelser om ansvar för skada som orsakas av farliga ämnen vid sjötransport. Genom protokollet strävar man efter att säkerställa en lämplig, snabb och effektiv ersättning till personer som orsakas skada av farliga ämnen. Fartygsägaren har enligt protokollet det primära ansvaret för skada upp till en viss ansvarsgräns, och ansvaret är strikt. För att täcka sitt ansvar är fartygsägaren skyldig att teckna en försäkring eller ställa annan säkerhet. Den som lidit skada har rätt att framställa anspråk på ersättning för skada direkt till försäkringsgivaren. Om fartygsägarens ansvar inte räcker till för att täcka skadan, har den skadelidande möjlighet att få ersättning från den internationella ersättningsfond som upprättas genom protokollet. Fondens verksamhet finansieras genom avgifter som betalas av mottagare av farliga och skadliga ämnen i konventionsstaterna. Till sin basstruktur motsvarar protokollet sålunda det internationella konventionssystemet om ersättningsansvar vid oljeskador.

Det föreslås att de ändringar som protokollet förutsätter ska göras i lagen om tillsyn över fartygs-säkerheten och i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador. Dessutom föreslås det att det ska stiftas en lag om skyldighet att rapportera om mottagande av farliga och skadliga ämnen som transporteras till sjöss. I lagen åläggs betalningsskyldiga mottagare av farliga och skadliga ämnen en skyldighet att till den behöriga myndigheten rapportera den mängd farliga ämnen som mottagits under kalenderåret.

Protokollet träder i kraft 18 månader efter den dag då 12 stater har anslutit sig till det. Vidare förutsätter ikraftträdandet att de personer som är skyldiga att betala avgifter i de staterna under det föregående kalenderåret har mottagit en total mängd av minst 40 miljoner ton last som är avgifts-pliktig till det allmänna kontot och att fyra av dessa staters bruttotonnage uppgår till minst två miljoner enheter. Avsikten är att de lagar som ingår i propositionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som protokollet träder i kraft för Finlands del. Avsikten är dock att lagen om skyldighet att rapportera om mottagande av farliga och skadliga ämnen som transporteras till sjöss ska träda i kraft tidigare än detta, den 1 januari 2020, för att Finland i samband med sin anslutning till protokollet ska kunna lämna de uppgifter om avgifts-pliktig last som förutsätts i protokollet till Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare. I fråga om tidpunkten för deponeringen av anslutningsinstrumentet är avsikten att beakta tidpunkten för när stater av betydelse ur konkurrenssynvinkel ratificerar konventionen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet välkomnar att det system som avses i propositionen förbättrar ställningen för dem som lidit skada på grund av farliga och skadliga ämnen i samband med sjötransporter och att systemet skärper mottagarens ansvar och minskar statens, kommunernas och räddningsväsendets kostnader för bekämpning och återställande av skador. Enligt utredning har antalet frakter och fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen ökat i flera år, och propositionen kan bedömas ha positiva effekter också med tanke på miljön.

Det ersättningssystem som avses i propositionen motsvarar i stor utsträckning det nuvarande ersättningssystemet för oljeskador, där fartygsägarens primära ansvar kompletteras med en ersättningsfond som inrättas för det ändamålet. Enligt uppgift har propositionen inga betydande ekonomiska konsekvenser för rederierna. Fartygsägarens ansvar, som bestäms enligt fartygets stor-

Betänkande KoUB 8/2019 rd

lek, täcks i praktiken med en försäkring. Utskottet anser dock att det är bra att små fartyg i inrikes fart som endast transporterar förpackade ämnen utesluts från tillämpningsområdet.

Det är enligt utskottet ytterst viktigt att utgångspunkten i propositionen är att anslutningen till konventionen samordnas internationellt så att Finland inte tillträder konventionen förrän tillräckligt många stora stater som tar emot farliga ämnen har ratificerat konventionen eller uppenbart har för avsikt att ratificera den. Därigenom säkerställs det att avgifterna för finländska företag inte blir oskäligt höga.

Sammantaget anser utskottet att propositionen behövs och fyller sitt syfte. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med ändringar.

DETALJMOTIVERING

Lagförslag 1

6 §. Utskottet har gjort en lagteknisk korrigering i paragrafen. Ändringen påverkar inte den svenska språkdräkten.

Lagförslag 2

Ingressen. Utskottet har gjort en lagteknisk korrigering i ingressen.

10 kap.

16 §. Tillämpning av lagen i vissa fall. Utskottet har gjort lagtekniska korrigeringar i paragrafen. Ändringarna påverkar inte den svenska språkdräkten.

11 kap.

1 §. Definitioner. Utskottet har gjort en lagteknisk korrigering i paragrafen. Ändringen påverkar inte den svenska språkdräkten.

Lagförslag 3

7 §. Utskottet har gjort en lagteknisk korrigering i paragrafen.

8 §. Utskottet har gjort en lagteknisk korrigering i paragrafen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Betänkande KoUB 8/2019 rd

Riksdagen godkänner konventionsprotokollet i proposition RP 50/2019 rd till den del det hör till Finlands behörighet och godkänner att den förklaring som avses i propositionen avges och det förbehåll som avses i propositionen görs.

Riksdagen godkänner lagförslag 4 och 5 i proposition RP 50/2019 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1—3 i proposition RP 50/2019 rd med ändringar.

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, upprättat i London den 30 april 2010, nedan *2010 års HNS-konvention*, ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Med mottagare enligt artikel 1.4 i 2010 års HNS-konvention avses den person som fysiskt sett tar emot i artikel 1.10 avsedd last som lossas i en finsk hamn eller terminal. Om dock vid tiden för mottagandet den person som fysiskt sett tar emot lasten handlar som mellanman för en annan person som är föremål för en konventionsstats domsrätt ska huvudmannen anses som mottagare, om mellanmannen avslöjar huvudmannens identitet för den i artikel 13 i 2010 års HNS-konvention avsedda internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (HNS-fonden).

3 §

HNS-fonden får återkräva det belopp som den har betalat i ersättning med stöd av artikel 14 i 2010 års HNS-konvention av personer som avses i 11 kap. 4 § i sjölagen (674/1994) endast när de förutsättningar som anges i den paragrafen är uppfyllda. I annat fall får fonden återkräva betald ersättning av andra än fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet endast i de fall som avses i 75 § 1 mom. i lagen om försäkringsavtal (543/1994).

Betänkande KoUB 8/2019 rd

4 §

Talan om ersättning för skada orsakad vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen och som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i 2010 års HNS-konvention kan väckas vid den finsk domstol ska väckas vid en domstol som enligt 21 kap. 3 e § i sjölagen är behörig att behandla talan om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen.

5 §

Parterna i en rättegång har rätt att underrätta HNS-fonden om en rättegång som är anhängig. Underrättelsen ska delges bevisligen och i övrigt med iakttagande av artikel 39.7 i 2010 års HNS-konvention.

6 §

På verkställighet av domar som gäller ersättning för skada orsakad av sjötransport av farliga och skadliga ämnen enligt artikel 40.3 i 2010 års HNS-konvention tillämpas 22 kap. 9 § i sjölagen.

7 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i 2010 års HNS-konvention som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i sjölagen (674/1994) 10 kap. 16 §, 11 kap., 11 a kap. 1 § 3 mom., 12 kap. 1 § 1 mom., 19 kap. 1 § 1 mom. 8 punkten, 20 kap. 9 a och 9 b § och 21 kap. 3 a §,

av dem 10 kap. 16 § och 21 kap. 3 a § sådana de lyder i lag 686/2008, 11 a kap. 1 § 3 mom. och 19 kap. 1 § 1 mom. 8 punkten sådana de lyder i lag 860/2016, 12 kap. 1 § 1 mom. sådant det lyder i lag 421/1995, 20 kap. 9 a § sådan den lyder i lagarna 860/2016 och 249/2017 och 20 kap. 9 b § sådan den lyder i lag 249/2017, samt

fogas till 7 kap. 1 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 421/1996, 860/2016 och 249/2017, ett nytt 5 mom., varvid det nuvarande 5 mom. blir 6 mom., till 9 kap. 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 421/1996 och 1363/2006, en ny 2 a-punkt, till 12 kap. 2 §, sådan den lyder delvis

Betänkande KoUB 8/2019 rd

ändrad i lag 421/1995, ett nytt 3 mom., till 19 kap. 1 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 860/2016 och 249/2017, en ny 9 punkt och till paragrafen, sådan den lyder i ~~de ovannämnda~~ lagarna 860/2016 och 249/2017, ett nytt 8 mom., till 21 kap. en ny 3 e § och till 22 kap., en ny 10 § som följer:

7 kap.

Allmänna stadganden om ansvar

1 §

Redarens ansvar

Bestämmelser om fartygsägarens ansvar för skada som i samband med sjötransport orsakas av farliga och skadliga ämnen samt om ansvarsbegränsning för fartygsägaren finns i 11 kap.

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

2 a) en sådan fordran med anledning av skada som i samband med sjötransport orsakas av farliga och skadliga ämnen som omfattas 11 kap. 2 § 1 mom.

10 kap.

Ansvar för oljeskada

16 §

Tillämpning av lagen i vissa fall

Har ett fartyg som inte omfattas av 1 mom. och 2 § 1 mom. i detta kapitel eller av 10 a eller 11 kap. orsakat en oljeskada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits, tillämpas 1 §, 2 § 4 mom., 3 § och 8 § 3 mom. i detta kapitel samt 19 kap. 1 § 1

Betänkande KoUB 8/2019 rd

mom. 7 punkten och 4 mom. samt 21 kap. 3 a § 3 och 4 mom. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar i dessa fall tillämpas 9 kap. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 §.

11 kap.

Ansvar för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 1) *fartyg* varje flytande farkost som kan användas till sjöss,
- 2) *fartygsägare* den som är registrerad som fartygets ägare eller, om fartyget inte är registrerat, den som äger fartyget; om ett företag som bedriver rederiverksamhet med fartyg som tillhör staten är registrerat, betraktats företaget som fartygsägaren,
- 3) *farliga och skadliga ämnen*
 - a) oljor som transporteras i bulk och som anses i regel 1 till bilaga I till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan *MARPOL 73/78-konventionen*,
 - b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som avses i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i den bilagan II,
 - c) farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i kapitel 17 i Internationella sjöfartsorganisationens, nedan *IMO*, internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) samt farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har angetts av flaggstatens myndighet och hamnmyndigheter i enlighet med stycke 1.1.6 i den koden,
 - d) farliga och skadliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av IMO:s internationella sjökod för farligt gods (IMDG-koden), nedan *IMDG-koden*,
 - e) gaser i vätskeform som avses i kapitel 19 i IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har angetts av flaggstatens myndighet och hamnmyndigheter i enlighet med stycke 1.1.6 i den koden,
 - f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius mätt med prov i slutet kärl,
 - g) fasta bulkvaror som har sådana skadliga, kemiska verkningar som avses i IMO:s internationella sjökod för fasta bulkklaster (IMSBC-koden), nedan *IMSBC-koden*, i den utsträckning som dessa ämnen också omfattas av bestämmelserna i 1996 års IMDG-kod, och
 - h) lastrester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g,
- 4) *farliga och skadliga ämnen som transporteras i bulk* de farliga och skadliga ämnen som avses i punkt 3 underpunkterna a–c och e–h,
- 5) *förpackade farliga och skadliga ämnen* de farliga och skadliga ämnen som avses i punkt 3 underpunkt d,
- 6) *skada*

Betänkande KoUB 8/2019 rd

- a) personskada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen,
- b) sakskada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen och som har uppkommit utanför det fartyg som transporterar ämnena,
- c) förlust eller skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga och skadliga ämnen, annan skada i samband med en försämring av miljön än utebliven vinst omfattar dock endast kostnader för skäliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras,
- d) kostnader för förebyggande åtgärder samt förluster och skador som orsakas av sådana åtgärder,

7) *förebyggande åtgärder* varje ändamålsenlig åtgärd som efter en olycka har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada,

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

9) *sjötransport* tiden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med fartygets utrustning till dess att de vid lossning inte längre har sådan kontakt med fartygets utrustning. Om fartygets utrustning inte används börjar respektive slutar tiden när de farliga och skadliga ämnena korsar fartygets reling,

10) *HNS-konventionen* 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (/),

11) *konventionsstat* en stat som har tillträtt HNS-konventionen,

12) *Finlands ekonomiska zon* det område som avses i lagen om Finlands ekonomiska zon,

13) *fartygets dräktighet* bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention.

Om skador som orsakats av farliga och skadliga ämnen inte skäligen kan särskiljas från skador som orsakats av andra faktorer, ska alla sådana skador anses vara orsakade av farliga och skadliga ämnen.

Vad som föreskrivs i 2 mom. ska inte tillämpas till den del som det är fråga om en oljeskada enligt 10 kap. 1 § eller en skada som orsakats av ett i IMDG-koden eller IMSBC-koden avsett radioaktivt ämne av klass 7.

2 §

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas

1) på skada som uppkommit i Finland eller en annan konventionsstat vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen som last,

2) på skada som uppkommit på grund av förorening av miljön enligt 1 § 1 mom. 6 punkten underpunkt c inom Finlands eller en annan konventionsstats ekonomiska zon och som orsakats vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen som last,

3) på andra skador än skador på grund av förorening av miljön enligt 1 § 1 mom. 6 punkten underpunkt c som uppkommit utanför en stat, om skadan har orsakats av ett ämne som transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Finland eller i en annan konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, ett fartyg som för finsk flagg eller en annan konventionsstats flagg, samt

4) på skada och kostnader som orsakats av åtgärder för att förebygga skador som avses i 1–3 punkten, oavsett var dessa åtgärder har vidtagits.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

Vad som i 1 mom. föreskrivs om en annan konventionsstats ekonomiska zon gäller även ifall en stat inte har upprättat en sådan zon men enligt folkrättens regler har bestämt ett område utanför och angränsande till statens territorialhav som inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer från vilka statens territorialhav mäts.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas dock inte

- 1) på oljeskador som avses i 10 kap. i de fall som avses i 2 § 1 mom. i det kapitlet,
- 2) på skada som orsakats av ett i IMDG-koden eller IMSBC-koden avsett radioaktivt ämne av klass 7,
- 3) på fartyg vars bruttodräktighet är högst 200 och som transporterar farliga och skadliga ämnen endast i förpackad form, när sådana fartyg används för resor mellan hamnar i Finland.
- 4) på anspråk som bygger på avtal om transport av passagerare och gods, eller
- 5) till den del som de är oförenliga med tillämplig lagstiftning om ersättning till anställda och socialskyddsbestämmelser.

Bestämmelserna i 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 icke-kommersiella ändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat skador enligt detta kapitel i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits, tillämpas dock bestämmelserna i 1 och 3–5 § i detta kapitel, 19 kap. 1 § 1 mom. 8 punkten och 5 mom. samt 21 kap. 3 e § 3 och 4 mom.

Detta kapitel tillämpas inte om tillämpningen skulle strida mot Finlands åtaganden enligt internationella fördrag.

3 §

Ansvar för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen

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 av händelser med samma ursprung är den ansvarig för skadan som var ägare till fartyget vid den första av dessa händelser.

Om fler än en fartygsägare med stöd av 1 mom. är ansvariga för skadan, svarar de solidariskt.

Fartygsägaren är dock inte ansvarig om denne visar

- 1) att skadan har orsakats av krigshandlingar, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en exceptionell, oundviklig och övermäktig naturhändelse,
- 2) att skadan i sin helhet har orsakats genom en handling eller försummelse av tredje man med avsikt att orsaka skada,
- 3) att skadan i sin helhet har orsakats genom ett fel eller en försummelse av en myndighet vid fullgörandet av skyldigheten att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller
- 4) underlåtelse hos avlastaren eller en annan person att ge sådana upplysningar om farliga eller skadliga egenskaper hos de transporterade ämnena som antingen har orsakat skadan helt eller delvis eller lett till att fartygsägaren inte har tecknat en försäkring i enlighet med 10 eller 11 §; fartygsägaren är dock fri från ansvar endast om varken fartygsägaren eller dennes anställda eller ställföreträdare hade eller skäligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaper hos de transporterade ämnena.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

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

4 §

Kanalisering av ansvar och regressrätt

Talan om ersättning för i 2 § avsedd skada får väckas mot en fartygsägare endast med stöd av detta kapitel.

Ersättning för i 2 § avsedd skada 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) en redare som inte är ägare av fartyget, eller den som i fartygsägarens ställe nyttjar fartyget, befraktare, avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
- 4) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på uppdrag av en myndighet,
- 5) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- 6) den som är anställd hos eller företrädare för en person som avses i 2–5 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.

Med avvikelse från 2 mom. får ersättning dock krävas av avlastaren eller en annan person som har försummat sin skyldighet att ge upplysningar om farliga och skadliga egenskaper hos de transporterade ämnena, och detta har lett till att fartygsägaren är fri från ansvar i enlighet med 3 § 3 mom. 4 punkten.

Ersättning som enligt detta kapitel har betalats för skada som orsakats av en i 2 mom. 1, 2 och 4–6 punkten avsedd person 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 ersättning som en arbetstagare eller tjänsteman ska betala tillämpas dock vad som i skadeståndslagen och arbetsavtalslagen föreskrivs om ersättningsskyldighet för arbetstagare och tjänstemän.

5 §

Ansvarsbegränsning och ansvarsbeloppen

Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel i fråga om skador som orsakats av farliga och skadliga ämnen som transporteras i bulk för varje olycka till ett belopp som motsvarar 10 000 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet är högst 2 000. Om dräktigheten är högre än 2 000 höjs ansvarsgränsen med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2001 till 50 000. Om dräktigheten är högre än 50 000 höjs ansvarsgränsen ytterligare med 360 SDR för varje dräktighetstal som överstiger 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel i fråga om skador som orsakats av förpackade farliga och skadliga ämnen för varje olycka till ett belopp som motsvarar 11 500 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet är högst 2 000. Om dräktigheten är högre än 2 000 höjs ansvarsgränsen med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från 2001 till 50 000. Om dräktighe-

Betänkande KoUB 8/2019 rd

ten är högre än 50 000 höjs ansvarsgränsen ytterligare med 414 SDR för varje dräktighetstal som överstiger 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Vad som föreskrivs i 2 mom. ska också tillämpas på skador som orsakats både av förpackade farliga och skadliga ämnen och av farliga och skadliga ämnen som transporteras i bulk samt på skador i fråga om vilka det inte är möjligt att fastställa om de orsakats av förpackade farliga och skadliga ämnen eller av farliga och skadliga ämnen som transporteras i bulk.

Rätten att begränsa ansvaret gäller inte ränta eller rättegångskostnader.

Fartygsägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

6 §

Upprättande av en begränsningsfond

Fartygsägaren får begränsa sitt ansvar på det sätt som anges i 5 § 1 och 2 mom. endast om ägaren eller dennes försäkringsgivare eller någon annan på dennes vägnar enligt 12 kap. eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat upprättar en begränsningsfond som uppgår till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar.

I Finland upprättas en begränsningsfond vid den domstol där talan om ersättning enligt 21 kap. 3 e § har väckts eller kan väckas. När en begränsningsfond har upprättats kan fartygsägaren eller någon annan sakägare väcka talan i begränsningsmål för att få ansvaret fastslaget och begränsningsfonden fördelad.

7 §

Fördelning av en begränsningsfond

Om det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 och 2 mom. inte räcker till gottgörelse till dem som är berättigade till skadestånd, fördelas begränsningsfondens medel mellan dem i förhållande till beloppet på deras fordringar. Anspråk med anledning av dödsfall och personskada ska dock ha företräde i förhållande till övriga anspråk till den del som deras sammanlagda belopp uppgår till högst två tredjedelar av det ansvarsbelopp som anges i 5 § 1 och 2 mom.

8 §

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

Om någon innan begränsningsfonden fördelats har betalat ersättning för en i 2 § avsedd skada orsakad av sjötransport av farliga och skadliga ämnen träder personen i fråga om det belopp som denne har betalat enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat i den skadelidandes ställe.

Om fartygsägaren eller någon annan visar att ägaren framdeles blir skyldig att betala ersättning som ägaren, om ersättningen skulle ha betalats före fondens fördelning, kunde ha krävt att ska betalas ur begränsningsfonden enligt 1 mom., kan domstolen bestämma att tillräckliga medel ska avsättas för detta så att fartygsägaren senare kan framställa sina krav mot fonden.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

Om fartygsägaren har betalat kostnader frivilligt eller lidit skada med anledning av förebyggande åtgärder, har fartygsägaren samma rätt till ersättning ur begränsningsfonden som en annan skadelidande.

9 §

Verkan av en begränsningsfond

Om en begränsningsfond har upprättats i enlighet med 6 § och det inte är fråga om ett fall som avses i 5 § 5 mom. ansvarar fartygsägaren inte med sin övriga egendom för skadestånd som kan krävas bli utbetalt ur begränsningsfonden. Vad som föreskrivs i detta moment gäller dock inte ränta eller rättegångskostnader.

Om egendom som tillhör fartygsägaren har blivit föremål för kvarstad eller en annan säkringsåtgärd för tryggnad av utsökning i fråga om en fordran för vilken betalning kan krävas endast ur begränsningsfonden, ska kvarstaden eller säkringsåtgärden av annat slag upphävas när begränsningsfonden har upprättats. Om fartygsägaren ställt säkerhet för att undvika kvarstad eller en säkringsåtgärd av annat slag, ska säkerheten återställas till fartygsägaren.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, tillämpas 1 och 2 mom. endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och den skadelidande har möjlighet att av fondens medel få ut den andel som tillkommer denne.

10 §

Försäkringsplikt för finska fartyg

Ägaren av ett finskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa en annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat, intill det belopp som anges i 5 § 1 och 2 mom.

11 §

Försäkringsplikt för utländska fartyg

Ett utländskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last och som anlöper en finsk hamn eller nyttjar en hamnanläggning på finskt vattenområde ska inneha en försäkring eller någon annan ekonomisk säkerhet som täcker fartygsägarens ansvar enligt detta kapitel, intill det belopp som anges i 5 § 1 och 2 mom.

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. Om fartyget är statsägt ska ombord medföras 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 5 § 1 och 2 mom.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

12 §

Certifikat över försäkring eller säkerhet

Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat över den försäkring eller säkerhet som avses i 10 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i trafik- och transportregistret eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland. Transport- och kommunikationsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfyllt försäkringsplikt i fall som avses i 11 § 1 mom., om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Till ansökan ska det fogas en utredning av vilken framgår att försäkringen eller säkerheten

1) täcker det ansvar som avses i detta kapitel, och

2) under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens eller säkerhetens upphörande kom in till Transport- och kommunikationsverket, om inte certifikatet har lämnats till Transport- och kommunikationsverket eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett certifikat, om de villkor enligt vilka det har utfärdats inte längre uppfylls.

Fartygets befälhavare ska se till att certifikatet medförs ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Transport- och kommunikationsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

För certifikat som avses i denna paragraf tas det ut en avgift. Bestämmelser om avgiften finns i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Närmare bestämmelser om i denna paragraf avsedda certifikat och om hur de ansöks får utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 §

Ersättningskrav mot försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet

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 ställt den säkerhet som avses i 10 eller 11 §.

Försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet är dock inte skyldig att ersätta skadan i de fall som avses i 3 § 3 mom. eller om fartygsägaren själv uppsåtligt har orsakat skadan. Ansvaret för försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet ska inte i något fall överstiga det belopp som anges i 5 § 1 och 2 mom.

Försäkringsgivaren eller den som ställt 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 ställt säkerhet har i vart fall rätt att få fartygsägaren instämnd i målet.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

14 §

Hänvisningsbestämmelser

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

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

Bestämmelser om verkställighet av en utländsk dom i ärenden som avses i detta kapitel samt om verkan av en i utlandet upprättad begränsningsfond på verkställigheten av en dom som getts i Finland i ärenden som avses i detta kapitel finns i 22 kap. 9 och 10 §.

Bestämmelser om rätt att få ersättning ur den i artikel 13 i HNS-konventionen avsedda internationella fonden för farliga och skadliga ämnen finns i lagen om 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (/).

11 a kap.

Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka

1 §

Tillämpning av Nairobi konventionen i Finland

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas till den del som bestämmelserna i 10, 10 a eller 11 kap. tillämpas på avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka.

12 kap.

Begränsningsfond och begränsningsmål

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (begränsningsfond) och sådana begränsningsfonder som upprättas enligt 10 kap. 6 § eller 11 kap. 6 §.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

2 §

Fondens storlek

En begränsningsfond för skador orsakade av farliga och skadliga ämnen ska motsvara ansvarsbeloppet enligt 11 kap. 5 §.

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

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

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

9) för fordran på ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen enligt 11 kap. inom tre år från den dag då den skadelidande hade eller skäligen borde ha haft vetskap om skadan och identiteten på fartygsägaren.

I de fall som avses i 1 mom. 9 punkten får talan dock inte väckas efter det att tio år förflutit från dagen för olyckan eller, om skadan orsakats av en serie händelser, från den dag då den sista av dessa inträffade.

20 kap.

Straffstadganden

9 a §

Försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen

En redare, fartygsägare, registrerad ägare eller transportör som uppsåtligen försummar en i 7 kap. 2 §, 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom., 11 kap. 10 § eller 11 § 1 mom., 11 a kap. 6 §, 15 kap. 23 a § i denna lag eller i artikel 4 a i bilaga I till Atenförordningen föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet eller en på 15 kap. 1 § 2 mom. i denna lag grundad försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, ska för försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen dömas till böter.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

För försummelse av försäkringsplikten enligt sjölagen döms även en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att den i 10 kap. 10 § eller 11 § 1 mom., 11 kap. 10 § eller 11 § 1 mom. eller 11 a kap. 6 § föreskrivna försäkringsplikten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som i fartygsägarens ställe har hand om fartygets drift samt fartygets befälhavare.

9 b §

Försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat

Ett fartygs befälhavare som uppsåtligt försummar skyldigheten enligt 7 kap. 3 § 3 mom., 10 kap. 10 § 3 mom. eller 11 § 2 mom., 11 kap. 11 § 2 mom. eller 12 § 4 mom., 11 a kap. 7 § 3 mom. eller 15 kap. 24 § 3 mom. att se till att ett certifikat över försäkring eller säkerhet medförs ombord på fartyget, ska för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringscertifikat dömas till böter.

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 a §

Behörig domstol vid oljeskada

En finsk domstol är behörig att pröva ett skadeståndsärende enligt 10 kap., om oljeskadan har uppkommit i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.

Om en finsk domstol är behörig enligt 1 mom., kan ett yrkande om ersättning för en annan oljeskada som orsakats av samma olycka prövas av samma domstol.

Den finska domstol som är behörig i ärenden som avses i 1 och 2 mom. är Helsingfors tingsrätt.

Om en sådan begränsningsfond som avses i 10 kap. 6 § har upprättats i Finland efter olyckan och fartygsägaren eller försäkringsgivaren, mot vilken talan har väckts vid en domstol i Finland eller i en annan konventionsstat, har rätt att begränsa sitt ansvar, ska Helsingfors tingsrätt pröva de krav som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till ersättning.

3 e §

Behörig sjörättsdomstol i mål som gäller skador orsakade av farliga och skadliga ämnen

En finsk domstol är behörig att pröva ett skadeståndsärende enligt 11 kap., om skadan har uppkommit i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

En finsk domstol är också behörig att pröva ett skadestandsärende enligt 11 kap. i de fall som avses i 2 § 1 mom. 3 punkten och 2 mom. i det kapitlet när skadan har uppkommit utanför en stat, om

- 1) fartyget är registrerat i Finland eller, om fartyget inte är registrerat, fartyget för finsk flagg,
- 2) fartygsägarens hemort eller huvudsakliga verksamhetsort är i Finland, eller
- 3) en i 6 § i det kapitlet avsedd begränsningsfond har upprättats i Finland.

Om en finsk domstol är behörig enligt 1 mom., kan ett yrkande om ersättning för annan skada som orsakats av samma olycka prövas av samma domstol.

Ärenden som med stöd av 1 och 2 mom. kan prövas av en domstol i Finland prövas av Helsingfors tingsrätt.

Om en sådan begränsningsfond som avses i 11 kap. 6 § har upprättats i Finland efter olyckan och fartygsägaren eller försäkringsgivaren, mot vilken talan har väckts vid en domstol i Finland eller i en annan konventionsstat, har rätt att begränsa sitt ansvar, ska Helsingfors tingsrätt pröva de krav som gäller fördelning av begränsningsfonden mellan dem som är berättigade till ersättning.

22 kap.

Verkställighet

10 §

Erkännande och verkställighet av domar gäller skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen

En lagakraftvunnen dom som gäller ersättande av en i 11 kap. avsedd skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen ska, när den meddelats i en fördragsslutande stat som tillrätt HNS-konventionen och är verkställbar i den staten, verkställas i Finland, om domstolen i den berörda fördragsslutande staten har varit behörig enligt konventionen. Domstolens avgörande i sakfrågan får inte tas upp till ny prövning. En dom erkänns dock inte och verkställs inte, om den erhållits med svikliga medel eller om svaranden inte fått skälig tid och rättvis möjlighet att förbereda sitt svaromål.

På verkställigheten av en dom tillämpas 6 § 2–4 mom.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av internationella överenskommelser som är bindande för Finland.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om skyldighet att rapportera om mottagande av farliga och skadliga ämnen som transporteras sjövägen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om skyldighet att rapportera om mottagande av last som innehåller farliga och skadliga ämnen som transporteras sjövägen samt bestämmelser om den behöriga myndigheten.

2 §

I denna lag avses med

1) *farliga och skadliga ämnen*

a) oljor som transporteras i bulk och som avses i regel I i bilaga I till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan *MARPOL 73/78-konventionen*,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som avses i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78-konventionen samt sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i den bilagan,

c) farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i 17 kap. i Internationella sjöfartsorganisationens, nedan *IMO*, internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) samt sådana farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har angetts av flaggstatens myndighet och hamnmyndigheter i enlighet med stycke 1.1.6 i den koden,

d) gaser i vätskeform som avses i 19 kap. i IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) samt sådana produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har angetts av flaggstatens myndighet och hamnmyndigheter i enlighet med stycke 1.1.6 i den koden,

e) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius mätt med prov i slutet kärl,

f) fasta ämnen som transporteras i bulk som har sådana skadliga kemiska verkningar som avses i IMO:s internationella sjökod för fasta bulklast (IMSBC-koden) i den utsträckning som dessa ämnen, om de i stället transporterats i förpackad form, hade omfattats av bestämmelserna i IMO:s internationella sjökod för farligt gods (IMDG-koden) i den lydelse som gällde 1996, och

g) lastrester från bulktransporter av ämnen som anges i underpunkterna a–c och e–g,

2) *mottagare* den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktig last som lossas i en finsk hamn eller terminal, on inte något annat följer av 3 §,

3) *avgiftspliktig last* farliga och skadliga ämnen som transporteras i bulk till sjöss som last till en hamn eller terminal i Finlands territorium och som lossas i Finland,

Betänkande KoUB 8/2019 rd

4) *HNS-konventionen* 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (/),

5) *HNS-fonden* den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen som avses i artikel 13 i HNS-konventionen,

6) *terminal* varje plats för lagring av farliga och skadliga ämnen som mottagits efter sjötransport, inklusive en icke-landbaserad anläggning som genom rörledning eller på annat sätt är förenad med en sådan plats.

3 §

Om mottagaren vid mottagande av last företräder en person som omfattas av behörigheten i en fördragsslutande stat som tillträtt HNS-konventionen, ska uppdragsgivaren anses som mottagare av lasten. Uppdragsgivaren anses dock som mottagare endast om företrädaren har lämnat information om uppdragsgivarens identitet till HNS-fonden eller, innan HNS-konventionen har trätt i kraft i Finland, till Finlands miljöcentral.

Företrädaren ska sända den i 1 mom. avsedda information som denne sänt till HNS-fonden för kännedom till Finlands miljöcentral.

Närmare bestämmelser om hur den information som avses i denna paragraf ska lämnas till HNS-fonden och till Finlands miljöcentral får utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 §

Mottagare som tar emot en avgiftspliktig last i Finland ska före utgången av februari varje år lämna Finlands miljöcentral uppgifter om mängder av mottagen avgiftspliktig last under föregående kalenderår, om personen i fråga under det aktuella kalenderåret har tagit emot

a) mer än 150 000 ton sådan olja som avses i artikel 1.3 i 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, som den lyder ändrad genom 1992 års protokoll (FördrS 41 och 42/1996), och för vilken mottagaren är skyldig att betala avgift till den internationella oljeskadefonden enligt artikel 10 i den konventionen,

b) mer än 17 000 ton andra än i a punkten avsedda oljor som transporteras i bulk och som avses i bilag I till bilaga I till MARPOL 73/78-konventionen,

c) mer än 17 000 ton gasol (LPG), eller

d) mer än 17 000 ton i 2 § 1 punkten avsedda farliga och skadliga ämnen, med undantag av flytande naturgas (LNG) och de ämnen som avses i a-c punkten i detta moment.

Rapporteringsskyldigheten enligt 1 mom. gäller även en mottagare som har tagit emot en avgiftspliktig last med flytande naturgas (LNG). Om mottagaren dock med en person som har äganderätten till en sådan last omedelbart före lasten lossas ingått avtal om att lastägaren svarar för avgifterna till HNS-fonden och Finlands miljöcentral har underrättats om avtalet, har lastägaren rapporteringsskyldighet. Mottagaren har emellertid även i det fallet rapporteringsskyldighet, om lastägaren inte rapporterar.

En avgiftspliktig last som under transporten från den ursprungliga lastningshamnen eller lastningsterminalen till destinationshamnen eller destinationsterminalen överförs från fartyget direkt eller via hamnen eller terminalen till ett annat fartyg anses ha blivit mottagen i Finland endast om den slutliga destinationshamnen eller destinationsterminalen finns i Finland.

Finlands miljöcentral ska skicka de uppgifter som avses i denna paragraf till HNS-fondens direktör i enlighet med artikel 21.2 i HNS-konventionen och till generalsekreteraren för Internationella sjöfartsorganisationen i enlighet med artikel 45 i HNS-konventionen.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

Närmare bestämmelser om hur de uppgifter som avses i denna paragraf ska lämnas till Finlands miljöcentral får utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 §

Den skyldighet som anges i 4 § tillämpas också på mottagare som under kalenderåret tagit emot högst i 3 § föreskrivna mängder avgiftspliktig last, om mängden på den last som personen i fråga tagit emot sammanräknat med den mängd last som ett bolag som hör till samma koncern under samma kalenderår tagit emot överstiger den angivna mängden

6 §

Trots sekretessbestämmelserna i tullagen (304/2016), får tullmyndigheten till Finlands miljöcentral för skötseln av i denna lag föreskrivna uppgifter lämna ut nödvändiga uppgifter om avgiftspliktig last och mottagare.

7 §

Om en mottagare försummar rapporteringsskyldigheten enligt 4 §, kan Finlands miljöcentral ålägga mottagaren att lämna uppgifterna inom en viss tid och förena åläggandet med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

Om mottagaren trots att ett vite har dömts ut inte inom utsatt tid fullgör sin rapporteringsskyldighet, har Finlands miljöcentral rätt att genom uppskattning fastställa mängden avgiftspliktig last som mottagaren i fråga tagit emot för att kunna fullgöra sin skyldighet enligt 4 § 4 mom.

8 §

Ändring i beslut som Finlands miljöcentral har meddelat med stöd av denna lag får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 5 punkten, sådan den lyder i lagarna 861/2016 och 170/2019, som följer:

Betänkande KoUB 8/2019 rd

2 §

Definitioner

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

5) *internationella konventioner*

- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen*, jämte ändringar,
- b) 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, *MARPOL 73/78*),
- c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*,
- d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, *COLREG*),
- e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
- f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
- g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
- h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
- i) 2006 års konvention om arbete till sjöss (FördrS 51 och 52/2013),
- j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 92 och 93/2010),
- k) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 3 och 4/2009),
- l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen) (FördrS 13 och 14/2017),
- m) 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (/),

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

5.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009) 1 § 2 mom. 4 punkten, som föl-
jer:

1 §

Denna lag tillämpas inte, om skadan har föranletts av

4) en händelse som omfattas av 10, 10 a och 11 kap. i sjölagen (674/1994),

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Helsingfors 14.11.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Ano Turtiainen saf.

Betänkande KoUB 8/2019 rd

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.