

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av 1989 års internationella konvention om bärgning och med förslag till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen och om ändring av sjölagen, samt om godkännande av uppsägning av 1910 års konvention angående förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om assistans och bärgning

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner den konvention som 1989 ingåtts av Internationella sjöfartsorganisationen IMO om bärgning av fartyg och annan egendom. I propositionen föreslås dessutom att riksdagen skall anta en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen samt en lag om ändring av sjölagen så att den nationella lagstiftningen överensstämmer med bärgningskonventionen.

1989 års bärgningskonvention ersätter 1910 års internationella konvention angående förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om assistans och bärgning. Finland är part i 1910 års konvention och de på den baserade bestämmelserna ingår i 16 kap. i den gällande sjölagen.

Bärgningskonventionen gäller i huvudsak avtalsförhållandet mellan bärgaren och fartygsägaren. Enligt konventionen skall också miljöaspekter beaktas vid bärgning. Syftet är att genom bestämmelser om bärgarlön samt särskild ersättning, uppmuntra bärgare att vidta bärgningsåtgärder också för att hindra och begränsa miljöskador. Dessutom innehåller konventionen bestämmelser som syftar till att förbättra bärgarens ställning.

Förslaget till ändring av sjölagen, som baserar sig på konventionen, innehåller bestämmelser om i vilka situationer och till vem bärgarlön skall betalas, om bärgningsav-

talet, hur bärgarlönen fastställs och om olika aktörers skyldigheter. Med några få undantag är bestämmelserna dispositiva.

Den grundläggande principen inom bärgningsinstitutet, enligt vilken bärgarlön betalas bara för sådan bärgning som varit framgångsrik, är fortfarande en utgångspunkt. Med stöd av de nya bestämmelserna kan bärgare emellertid få särskild ersättning, om bärgningsåtgärderna har gällt ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka miljöskada, även om fartyget eller lasten skulle ha förolyckats.

I propositionen föreslås att Finland vid godkännande av bärgningskonventionen utnyttjar den däri ingående möjligheten att förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionsbestämmelserna när den egendom som berörs är sjöfartskulturell egendom.

Det föreslås vidare i propositionen att riksdagen godkänner att Finland säger upp 1910 års konvention.

För Finlands vidkommande träder bärgningskonventionen i kraft ett år efter det att Finland har deponerat godkännandeinstrumentet. Avsikten är att uppsägningen av 1910 års konvention skall träda i kraft vid samma tidpunkt.

Lagarna avses träda i kraft samtidigt som konventionen vid en tidpunkt som bestäms genom förordningar av republikens president och statsrådet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÄN MOTIVERING	4
1. Inledning	4
2. Nuläge	4
2.1. Lagstiftning och praxis	4
2.2. Den internationella utvecklingen	6
2.3. Bedömning av nuläget	8
3. Målsättning och de viktigaste förslagen	8
3.1. Målsättning	8
3.2. Godkännande av konventionen och förnyande av 16 kap. i sjölagen	8
3.3. Reservation i enlighet med konventionen	9
3.4. Uppsägning av 1910 års Brysselkonvention	9
3.5. Ansvarsbegränsning	9
4. Propositionens konsekvenser	9
4.1. Ekonomiska konsekvenser	9
4.2. Miljökonsekvenser	10
5. Beredningen av propositionen	10
5.1. Förhandlingarna om 1989 års internationella konvention om bärgning	10
5.2. Beredning i Finland	10
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	10
DETALJMOTIVERING	12
1. Bärgningskonventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland ...	12
Kapitel I. Allmänna bestämmelser	12
Kapitel II. Utförande av bärgningsföretag	14
Kapitel III. Bärgarnas rättigheter	15
Kapitel IV. Fordringar och rättsliga åtgärder	19
Kapitel V. Slutbestämmelser	21
2. Lagförslag	21
2.1. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1989 års internationella konvention om bärgning	21
2.2. Sjölagen	21
9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning	21
14 kap. Befraktning av fartyg	21
16 kap. Bärgning	22
19 kap. Preskription av fordringar	32
21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål	32
3. Närmare bestämmelser och föreskrifter	33
4. Ikraftträdande	33

5. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning.....	33
5.1. Behovet av riksdagens samtycke	33
5.2. Behandlingsordning	34
LAGFÖRSLAGEN	36
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i	
1989 års internationella konvention om bärgning	36
om ändring av sjölagen	37
FÖRDRAGSTEXT	43
BILAGA.....	58
PARALLELLTEXTER.....	58
om ändring av sjölagen	58

ALLMÅN MOTIVERING

1. Inledning

På grund av sjöfartens internationella karaktär har lagstiftningen om den genom tiderna harmoniserats genom internationella konventioner i den mån det varit möjligt. Sjölagen (674/1994) baserar sig i stor utsträckning på internationell reglering. Också de bestämmelser om bärgning som finns i 16 kap. i sjölagen grundar sig på 1910 års internationella konvention angående förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om assistans och bärgning, nedan Brysselkonventionen (FördrS 23/1923). Brysselkonventionen efterträddes av 1989 års internationella konvention om bärgning, nedan bärgningskonventionen.

Brysselkonventionen gäller rätten till bärgarlön för bärgning av fartyg eller last som är i fara. Bärgarlönens storlek bestäms antingen genom avtal mellan redaren och bärgaren eller, vid avsaknad av ett avtal, genom beslut av domstol. Konventionen grundar sig på principen om "no cure – no pay", som innebär att det inte är möjligt att få bärgarlön om bärgningsföretaget inte har varit framgångsrikt. Om bärgningsföretaget lyckas är bärgarlönen i regel ansenlig. Konventionen innehåller dessutom bestämmelser om bland annat bärgningsavtal, jämkning och ogiltigförklaring av bärgningsavtalet, omständigheter som skall beaktas vid fastställande av bärgarlön samt fördelningen av bärgarlön mellan flera bärgare.

Bristerna i Brysselkonventionen accentuerades vid de stora tankfartygsolyckor som inträffade i slutet av 1970-talet. Den största bristen ansågs vara att bärgarna inte hade vare sig något intresse av eller något som skulle ha sporrat dem att handla i tid för att undvika miljöskador när det var ovisst om egendom alls skulle gå att rädda och bärgarlön alltså skulle kunna erhållas. Det ansågs också finnas behov av att se över bestämmelserna om ingående av bärgningsavtal för att onödiga dröjsmål skulle kunna undvikas vid

ingåendet av sådana.

Ett centralt mål för 1989 års bärgningskonvention består i att, genom grunderna för fastställande av bärgarlön, uppmuntra bärgarna att vidta bärgningsåtgärder också i syfte att hindra och undvika miljöskador. Principen om "no cure – no pay" utgör fortfarande utgångspunkten. I bärgningskonventionen har man dock gjort ett principiellt viktigt avsteg från denna princip på grund av miljöaspekter. Även om en bärgare inte lyckats bärga egendom har han rätt till särskild ersättning, om bärgningsåtgärderna gällt ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att föranleda miljöskada. Om bärgaren i den ovan avsedda situationen genom sina åtgärder har hindrat eller begränsat uppkomsten av en miljöskada, kan den särskilda ersättningen höjas. Också i det fall att bärgningsföretaget har varit framgångsrikt även i övrigt skall vid fastställandet av bärgarlön beaktas i vilken utsträckning bärgaren har lyckats hindra eller minska miljöskador. I bärgningskonventionen ingår dessutom sådana bestämmelser om ingåendet av bärgningsavtal, parternas skyldigheter mot varandra och frågor kring betalningen av bärgarlön som är mera detaljerade än i Brysselkonventionen.

I bärgningskonventionen ges de fördragslutande staterna möjlighet att förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionen när egendomen i fråga är en del av det sjöfarts-kulturella arvet. I propositionen föreslås att Finland skall göra en sådan reservation.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Bestämmelserna om bärgarlön finns i 16 kap. i sjölagen. De baserar sig på Brysselkonventionen.

Enligt 16 kap. i sjölagen har den som bärgar ett fartyg som är förolyckat eller i fara eller ombordvarande gods eller något som hört till ett sådant fartyg eller gods, samt var och

en som medverkar vid bärgningen rätt till bärgarlön. Rätt till andel i bärgarlön har även den som i samband med den händelse som föranlett bärgningen har räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Tillämpningsområdet för sjölagens bestämmelser är mera omfattande än för Brysselkonventionen. Konventionen förutsätter nämligen att fartyget är "i fara", med andra ord att faran fortfarande är överhängande. I samband med ikraftsättandet av konventionen ansågs det i Danmark, Finland, Norge och Sverige vara ändamålsenligt att bredda tillämpningsområdet för den på så sätt att rätten till bärgarlön existerar också när ett fartyg som förolyckats bärgas.

Den grundläggande principen i bärgningsrätten är att rätten till bärgarlön kan uppkomma endast om egendom har bärgats. Om företaget misslyckas, får bärgaren ingen ersättning ens för de kostnader som företaget har föranlett.

I 16 kap. i sjölagen finns bestämmelser om på vilket sätt bärgarlönen fastställs. I bestämmelserna uppräknas de omständigheter som i första hand skall beaktas när bärgarlönen bestäms. Till dem hör bland annat i vilken utsträckning bärgningsföretaget har lyckats, den insikt och driftighet med vilken bärgningsarbetet har utförts och den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts. I andra hand bör värdet av det bärgade beaktas. Dessa omständigheter bör beaktas också när bärgarlönen fördelas mellan flera bärgare. Bärgarlönen får inte vara större än värdet av det bärgade.

Ett visst mått av frivillighet förutsätts av bärgningen. Enligt sjölagen förekommer ingen rätt till bärgarlön, om bärgningsföretaget kan anses ingå i fullgörandet av ett tidigare ingånget avtal, exempelvis ett bogseringsavtal.

I 16 kap. i sjölagen finns dessutom bestämmelser om närmare förutsättningar för rätten till bärgarlön, lastägaransvar för bärgarlön, omständigheter som kan leda till förverkande eller nedsättning av bärgarlönen, ogiltigförklarande av bärgningsavtal samt fartygets avgång och utlämnande av last innan bärgarlönen betalats eller tillräcklig säkerhet ställts.

I sjölagen har man velat säkerställa att bärgaren får betalt. Enligt 16 kap. tryggas fordringar som gäller bärgarlön genom att bärgaren har rätt att innehålla ett bärgat fartyg eller bärgat gods. I 3 kap. föreskrivs att bärgarlönen är en fordran för vilken sjöpanträtt i fartyget gäller till säkerhet. I vissa fall kan bärgaren också begära att fartyget skall beläggas med kvarstad.

Bärgningsbestämmelserna i sjölagen är till sin karaktär dispositiva, fränsett paragrafen om ogiltigförklarande av bärgningsavtal. Det innebär att de tillämpas bara om parterna inte har kommit överens om något annat. Ett avtal är således inte nödvändigt i sig, men det utgör ändå ett bevis för att bärgaren har fått ett uppdrag att utföra och att det uttryckligen är fråga om ett bärgningsföretag. Största delen av den kommersiella bärgningsverksamheten sker just på basis av bärgningsavtal. Bärgningsavtalen ingås i allmänhet utgående från standardavtal, eftersom bärgningssituationerna i regel är sådana att det är nödvändigt att handla snabbt. Bärgarlönen bestäms då enligt avtalet. För den händelse att parterna inte når samförstånd om saken ingår vanligen i avtalet bestämmelser om skiljeförfarande.

Det standardavtal som används mest i bärgningsverksamheten är Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement, som brukar benämnas Lloyd's Open Form eller LOF. Den senaste reviderade avtalsversionen trädde i kraft år 2000 (nedan LOF 2000). Skandinavisk Bergningskontrakt är en nordisk motsvarighet till LOF, men detta har nästan inte alls använts.

Såväl LOF 2000 som Skandinavisk Bergningskontrakt 1994 innefattar de lösningar som godtagits i 1989 års bärgningskonvention. Eftersom en stor del av den kommersiella bärgningsverksamheten sker på basis av standardavtal, innebär godkännandet av bärgningskonventionen och ändringen i sjölagen främst ett stadfästande av gällande praxis.

Nackdelen med standardavtalen kan dock anses vara att man i LOF hänvisar till skiljeförfarande i London och i Skandinavisk Bergningskontrakt till ett skiljeförvarande i Köpenhamn. Detta kan medföra avsevärda processkostnader för parterna. Orter för skiljeförfarandet har oftast också betydelse i frå-

ga om tillämplig lag.

2.2. Den internationella utvecklingen

Utvecklingen efter 1910 års Brysselkonvention

Det centrala i Brysselkonventionen är att det inte är möjligt att få bärgarlön om bärgningsföretaget inte har varit framgångsrikt. Bärgaren kan alltså inte få bärgarlön för åtgärder som minskar skadorna på miljön, om egendom inte har bärgats på samma gång.

Tidigare har bärgningen i första hand ansetts som ett sätt att rädda egendom med ett ekonomiskt värde. Utgångspunkten återspeglades också i rättsnormerna, som närmast reglerade förhållandet mellan bärgaren och ägarna till egendomen. Med tiden har man emellertid insett att det också kan vara förenligt med tredje mans och samhällets intressen att bärgningsföretaget utförs effektivt. Så förhåller det sig särskilt vid transport av olja och andra miljöfarliga ämnen, varvid miljöskadorna kan vara allvarliga om en olycka inträffar.

Olyckan utanför Bretagne i mars 1978, då oljetankfartyget Amoco Cadiz havererade, belyste betydande brister i Brysselkonventionen. Möjligheterna att bärga fartyget var små, och ingen var redo att ens försöka utan säkerhet om hur kostnaderna skulle ersättas vid ett misslyckande. Miljöskadorna var avsevärt allvarligare än den ekonomiska förlust som förlusten av fartyget och lasten medförde, och olyckan visade klart hur viktiga intressen kuststaterna kan ha att bevaka vid ett fartygshaveri.

Det ifrågasattes allt oftare att den omständigheten att ansträngningar för att skydda miljön inte ansågs vara framgångsrik bärgning och därför inte berättigade till ersättning. Ersättningsbestämmelserna gjorde bärgarna mindre villiga att bärga fartyg med miljöfarlig last när det var sannolikt att fartyget skulle gå förlorat. Vanligen är det miljöfarliga ämnets ekonomiska värde i det skadade fartyget lågt, och det måste ställas i proportion till sannolikheten för att bärgningen skall lyckas. Bestämmelsen gav bärgarna inte heller någon anledning att särskilt beakta miljöskyddsintressena i samband med bärg-

ningen. Dessutom kan ett framgångsrikt bärgningsföretag förutsätta att fartyget som utföra bärgningföretaget förfogar över dyrbar specialutrustning som bärgarna inte vill investera i så länge det inte är säkert att ersättning kan fås.

De inträffade haverierna ledde till förändringar i den internationella avtalspraxisen. Standardavtalet LOF reviderades några gånger så att man beaktade frågor i anslutning till miljöskyddet. Avtalet kompletterades med en bestämmelse om att fartygsägarna var skyldiga att betala en särskild kostnadsersättning till bärgare som begränsade oljeutsläppen under bärgningsföretaget men som helt eller delvis misslyckades med att bärga fartyget och annan värdefull egendom. Dessutom ålades bärgarna en skyldighet att skydda miljön under ett pågående bärgningsföretag.

I synnerhet Amoco Cadiz-olyckan ledde till den nya internationella konventionen om bärgning. Inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO utarbetades en rapport om Amoco Cadiz-olyckan och liknande olyckor. I den konstaterades att Brysselkonventionen behövde revideras. Comité Maritime International (nedan CMI) började bereda ett förslag till en ny bärgningskonvention. Utkastet färdigställdes vid en konferens i Montreal i maj 1981 och sändes därefter till IMO:s juridiska kommitté för behandling. 1989 års internationella konvention om bärgning (International Convention on Salvage, 1989) antogs vid en diplomatkonferens i London den 17–28 april 1989. I konferensen deltog företrädare för 66 stater samt observatörer från internationella och fackliga sjöfartsorganisationer.

1989 års bärgningskonvention

1989 års bärgningskonvention ersatte Brysselkonventionen. Också den nya konventionen utgår från principen om "no cure – no pay". Den viktigaste nyheten i bärgningskonventionen består i att syftet med den förutom att bärga egendom är att uppmuntra bärgarna att beakta miljöintressen. Revideringsarbetet bottnade i tanken att bärgaren bör veta att han alltid får ersättning för sina kostnader när det är fråga om att hindra uppkomsten av miljöskador. Då behöver bärgaren inte be-

döma sannolikheten för att bärgningsarbetet skall vara framgångsrikt innan han vidtar bärgningsåtgärder. Också i det fall att fartyget eller lasten går förlorad bör bärgaren kunna uppmuntras till att förhindra miljöförorening.

Bärgningskonventionen uppmuntrar bärgarna på två sätt till att skydda miljön. För det första är det enligt bärgningskonventionen så att en bärgare som har utfört ett bärgningsföretag avseende ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka skada på miljön är berättigad till ersättning av ägaren till fartyget motsvarande sina kostnader. I utgångspunkt skall den särskilda ersättningen motsvara de kostnader som åsamkats bärgaren. Om bärgaren genom sitt bärgningsföretag har hindrat eller begränsat skada på miljön, kan den särskilda ersättningen normalt höjas med högst 30 procent av de kostnader som bärgaren har ådragit sig och, om en domstol eller skiljemän finner det rättvist och skäligt, med så mycket som 100 procent av kostnaderna. Om också egendom går att bärga betalas särskild ersättning bara till den del den överstiger bärgarlönen. En bärgare kan förverka sin rätt till särskild ersättning, om han har varit vårdslös och därigenom har underlåtit att hindra eller begränsa skada på miljön. För det andra bör bärgarens skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa skada på miljön beaktas som en omständighet när bärgarlönen bestäms, enligt bärgningskonventionen.

Bärgningskonventionens tillämpningsområde är mer omfattande än Brysselkonventionens. Begreppet egendom som bärgningen avser är mera vidsträckt än tidigare, och bärgningsåtgärderna behöver inte längre genomföras utifrån ett fartyg, utan de kan också vidtas från luften eller från land.

Bärgningskonventionen baserar sig i likhet med Brysselkonventionen på avtalsfrihet. Detta nämns uttryckligen i den nya bärgningskonventionen. Avtalsfriheten får dock inte påverka skyldigheten att försöka hindra eller begränsa skador på miljön. Konventionen innehåller också tvingande bestämmelser om ogiltigförklaring och jämkning av avtal.

Nytt är också att befälhavaren har getts rätt att ingå bärgningsavtal på fartygsägarens vägnar. Dessutom har befälhavaren och far-

tygsägaren rätt att ingå bärgningsavtal på vägnar av ägaren till egendom ombord på fartyget. Avsikten med dessa bestämmelser är att påskynda ingåendet av avtal så att det skall gå att undgå skador som följer av onödiga dröjsmål.

Bärgningskonventionen innehåller fler bestämmelser än förr om utförandet av bärgningsföretag, medan bestämmelserna i Brysselkonventionen framför allt gällde bärgarlön. Bärgningskonventionen innefattar bland annat bestämmelser om bärgarens, fartygsägarens och befälhavarens inbördes skyldigheter. Det gäller att notera att parterna, utöver de privaträttsliga kraven, åläggs att visa tillbörlig aktsamhet för att hindra eller begränsa skada på miljön.

Utöver miljöaspekterna är ett av målen för konventionen att stärka den ställning som i synnerhet professionella bärgare har. När bärgarlönen bestäms ägnas större uppmärksamhet än tidigare åt bland annat om bärgningen har utförts med sådan utrustning som är avsedd för bärgningsföretag samt graden av beredskap och effektivitet vad avser utrustningen och utrustningens värde. Ytterligare innehåller konventionen bestämmelser som syftar till att trygga bärgarnas ekonomiska ställning. Avtalet inbegriper bland annat bestämmelser om ställande av säkerhet för bärgarens fordringar samt andra bestämmelser som tryggar erhållandet av betalning.

Bärgningskonventionen möjliggör vissa reservationer. Av betydelse för Finland är möjligheten att låta bli att tillämpa konventionsbestämmelserna på sådan egendom som är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt intresse och finns på havsbotten.

Bärgningskonventionen har trätt i kraft internationellt den 14 juli 1996.

1996 års protokoll om ansvarsbegränsning

Med anledning av den i bärgningskonventionen ingående bestämmelsen om särskild ersättning togs i 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 32/2004), nedan *1996 års protokoll om ansvarsbegränsning*, in en bestämmelse som ändrade artikel 3 punkt a i den sistnämnda

konventionen. Artikel 1 upptar bestämmelser om fordringar som rätten till ansvarsbegränsning inte omfattar. Undantaget gäller också bärgarlön. I sin ändrade lydelse gäller rätten till ansvarsbegränsning enligt artikeln inte heller sådan särskild ersättning som betalas enligt bärgningskonventionen.

Läget i Danmark, Norge och Sverige

Bärgningsbestämmelserna i sjölagarna som trätt i kraft i Danmark, Finland, Norge och Sverige år 1994 ingår i 16 kap. i respektive lands sjölag.

Bärgningskonventionen har trätt i kraft 1996 för Danmarks och Sveriges vidkommande och 1997 för Norges vidkommande. På bärgningskonventionen baserade bestämmelser om bärgning har införts i dessa länders sjölagar.

Norge och Sverige har gjort en reservation enligt artikel 30 punkt 1 d, enligt vilken konventionen inte tillämpas på sjöfartskulturell egendom. Danmark har inte gjort någon sådan reservation, eftersom den danska museilagen redan länge har innehållit en bestämmelse enligt vilken bärgarlön inte kan krävas i fråga om sådana vrak som avses i museilagen och föremål som påträffats i dem.

2.3. Bedömning av nuläget

De bestämmelser om bärgningsföretag som finns i bärgningskonventionen är avsevärt mera omfattande än de som ingår i Brysselkonventionen. Miljöaspekterna har beaktats på tillbörligt sätt i bärgningskonventionen. Den innehåller också andra nya element som uppmuntrar till effektiva bärgningsåtgärder, något som är till fördel för både fartygs- och lastägarna och ligger i hela samhällets intresse.

I praktiken tillämpas bärgningskonventionens bestämmelser redan i bärgningsverksamheten, eftersom de ingår i de allmänt använda standardavtalen. För att det skall vara möjligt att förvissa sig om att konventionsbestämmelserna tillämpas också i sådana fall där inget bärgningsavtal har ingåtts är det motiverat att Finland tillträder konventionen och reviderar sina nationella bestämmelser så att de överensstämmer med den.

Danmark, Norge och Sverige har redan tillträtt bärgningskonventionen. Med hänsyn till de nordiska sjölagarnas likformighet och rättspraxisen på området är det ändamålsenligt att sjölagen i Finland följer de avgöranden som har träffats i det nordiska lagstiftningssamarbetet.

Tillträde till bärgningskonventionen förutsätter att bärgningsbestämmelserna i sjölagen ändras så att sjölagen motsvarar bestämmelserna i konventionen.

3. Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1. Målsättning

Målsättningen med propositionen är att sätta i kraft 1989 års bärgningskonvention och förnya bestämmelserna om bärgning i 16 kap. i sjölagen i överensstämmelse med bärgningskonventionen, så att konventionen kan godkännas för Finlands vidkommande.

3.2. Godkännande av konventionen och förnyande av 16 kap. i sjölagen

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 1989 års internationella bärgningskonvention, som ingicks i London den 28 april 1989. En redogörelse för huvudpunkterna i konventionen ingår i avsnitt 2.2. I propositionen ingår också ett förslag till en så kallad blankettlag enligt vilken de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

I propositionen föreslås vidare att 16 kap. i sjölagen förnyas i överensstämmelse med bärgningskonventionen. Såsom för närvarande skall det i kapitlet ingå bestämmelser om i vilka situationer och till vem bärgarlön skall betalas och hur bärgarlönen fastställs, om bärgningsavtal samt om anspråk på och betalning av bärgarlön. Syftet med de nya bestämmelserna är att i synnerhet säkerställa att miljöaspekter beaktas vid bärgningssituationer. Med bestämmelserna om fastställande av bärgarlönen samt särskild ersättning eftersträvar man att uppmuntra bärgare att vidta bärgningsåtgärder också för att hindra och begränsa miljöskador.

Den grundläggande principen inom bärgningsinstitutet, enligt vilken bärgarlön betalas bara för sådan bärgning som varit framgångsrik, är fortfarande en utgångspunkt. Med stöd av de nya bestämmelserna kan en bärgare emellertid få särskild ersättning, om bärgningsåtgärderna har gällt ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka miljöskada, även om fartyget eller lasten skulle ha förolyckats. Syftet med de nya bestämmelserna är också att förbättra bärgarens ställning vid själva utförande av bärgningen och att säkerställa att bärgarlönen betalas.

De föreslagna bestämmelserna är, såsom de gällande bestämmelserna, huvudsakligen dispositiva och tillämpas således bara om annat inte har överenskommit mellan bärgaren och den som företräder fartyget.

I förslaget till ändring av 16 kap. i sjölagen har man också beaktat syftet att sjölagarna i Danmark, Finland, Norge och Sverige fortfarande förblir likformiga.

Avsikten är att Finland deponerar godkännandeinstrumentet hos den Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare så snart som möjligt efter att de interna åtgärderna i Finland för godkännande av konventionen har slutförts.

3.3. Reservation i enlighet med konventionen

I propositionen föreslås att Finland skall använda den i bärgningskonventionen ingående möjligheten att förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionens bestämmelser i fråga om sådan sjöfartskulturell egendom som avses i artikel 30 punkt 1(d). Med anledning av detta avgränsas bärgningsbestämmelsernas tillämpningsområde på så sätt att de i princip inte tillämpas på sådana fartyg och sådan egendom som avses i lagen om fornminnen (295/1963).

3.4. Uppsägning av 1910 års Brysselkonvention

Bärgningskonventionen utgör en ny konvention rörande bärgningsåtgärder och avsikten är att den ersätter Brysselkonventionen. Även om det med avseende på godkännandet av bärgningskonventionen inte i sig är nöd-

vändigt att säga upp Brysselkonventionen, anses en uppsägning vara ändamålsenlig i syfte att uppnå klara och entydiga folkrättsliga förpliktelser för Finlands vidkommande, som grundar sig på den nyaste regleringen. Uppsägningen av Brysselkonventionen träder i kraft ett år från uppsägningen. Bärgningskonventionen åter träder i kraft ett år efter godkännandet. I propositionen föreslås att Finland skall säga upp den gamla konventionen så att uppsägningen träder i kraft innan den nya bärgningskonventionen har trätt i kraft. I praktiken sker uppsägningen av den gamla konventionen och godkännandet av den nya samtidigt. Efter att uppsägningen av Brysselkonventionen har trätt i kraft kommer Finland att utgöra part endast i bärgningskonventionen och kan sätta i kraft lagstiftningen om den genom förordningar av republikens president och statsrådet.

3.5. Ansvarsbegränsning

Enligt artikel 2 i 1996 års protokoll om ansvarsbegränsning gäller rätten till ansvarsbegränsning inte särskild ersättning enligt bärgningskonventionen. Finland har godkänt protokollet år 2000, och det trädde i kraft internationellt och för Finlands vidkommande i maj 2004. I detta sammanhang är avsikten att ändra sjölagens ansvarsbegränsningsbestämmelser så att de stämmer överens med konventionen för den särskilda ersättningsdel. I samband med att ändringsprotokollet godkändes (RP 190/1999 rd) valde man att införa en bestämmelse om särskild ersättning i sjölagen först i samband med godkännandet av bärgningskonventionen. Bestämmelsen infördes i 9 kap. i sjölagen, som upptar allmänna bestämmelser om rätt till ansvarsbegränsning.

4. Propositionens konsekvenser

4.1. Ekonomiska konsekvenser

Propositionen har inte enligt bedömning några direkta konsekvenser för den offentliga ekonomin.

Den särskilda ersättningen kan anses medföra en del merkostnader för dem som ansvarar för att den betalas, i främsta hand fartygs-

ägaren och dennes försäkringsgivare. Bestämmelserna om särskild ersättning tillämpas emellertid redan inom den kommersiella bärningsverksamheten med stöd av avtal, så till denna del förändras de facto inte de kostnader som åsamkas enskilda.

4.2. Miljökonsekvenser

Från miljösynpunkt har bärningskonventionen och de på den baserade standardbärningsavtal som är i allmänt bruk haft positiva konsekvenser tack vare det incitamentsystem som är inbyggt i dem. Propositionen om ändring av sjölagen medför därmed inte i egentlig mening något nytt för skyddet av den marina miljön, utan lagstiftningen bekräftar den utveckling som skett.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Förhandlingarna om 1989 års internationella konvention om bärning

Efter det förberedande arbetet i IMO godkändes 1989 års bärningskonvention vid en diplomatkonferens i april 1989. Finland undertecknade konventionen med förbehåll för godkännande år 1990.

5.2. Beredning i Finland

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Den har behandlats i sjöfartsdelegationens lagstiftningssektion. Det förslag till ändring av sjölagen som ingår i propositionen baserar sig på nordiskt samarbete, och riktlinjerna i det motsvarar därmed den gällande bärningslagstiftningen i Danmark, Norge och Sverige.

Utlåtande om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, undervisningsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, Finlands miljöcentral, Åbo Akademi, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistys - Sjöförsäkringsbolagens Förening ry, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands

Sjömans-Union FS-U rf och Finlands Näringsliv EK.

Utlåtanden har getts av utrikesministeriet, justitieministeriet, undervisningsministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, Finlands miljöcentral, Merivakuutusyhtiöiden Yhdistys - Sjöförsäkringsbolagens Förening ry, Finlands Rederiförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry och Finlands Sjömans-Union FS-U rf.

Alla remisintaner har tillstyrkt propositionen. Utrikesministeriet och justitieministeriet föreslog i sina utlåtanden vissa ändringar och preciseringar i förslaget. Dessutom konstaterade justitieministeriet att den bestämmelse om ikraftträdande för de nya York-Antwerpen-reglerna som under remissförfarandet ingick i förslaget till ändring av 17 kap. 1 § i sjölagen förutsätter ändringar på lagstiftningsnivå. Dessa omständigheter har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Enligt 17 kap. 1 § i sjölagen tillämpas de av CMI godkända York-Antwerpen-reglerna av 1974 i fråga om skada, förlust och kostnad vid gemensamt haveri och fördelningen därav, om något annat inte avtalas. Reglerna har skrivits in i förordningen angående gemensamt haveri (502/1980) och de gäller fördelningen av ovan nämnda kostnader mellan redaren och lastägarna. Reglerna tillämpas för närvarande också på fördelningen av kostnaderna för bärning.

Vid den diplomatkonferens som antog bärningskonventionen godkändes en resolution där IMO:s generalsekreterare uppmanades att vidta åtgärder för åstadkommande av sådan ändring av 1974 års York-Antwerpen-regler att särskild ersättning enligt artikel 14 inte är föremål för gemensamt haveri utan den särskilda ersättningen fortfarande skall bäras av fartygsägaren. York-Antwerpen-reglerna ändrades år 1990 på det sätt som förutsatts i resolutionen. År 1994 modernise-

rades reglerna och anpassades efter affärslivets behov. De ändringar som företagits 1990 ingick också i de reviderade reglerna.

Den senaste regeländringen godkändes vid CMI-konferensen i Vancouver i juni 2004, och de ändrade reglerna är tillämpliga från ingången av 2005. I de nya reglerna har också bärgarlönen uteslutits ur de kostnader som skall fördelas vid gemensamt haveri. Ett undantag från detta utgör en situation där någon

av parterna har betalat till en bärgare sådana andelar som hör till någon annan att betala.

Eftersom York-Antwerpen-reglerna har ändrats flera gånger sedan 1974 års regler och nyare regler redan tillämpas i praktiken, är det meningen att bestämmelserna om gemensamt haveri skall ses över så snart som möjligt. Det behövs också för att lagstiftningen skall uppfylla grundlagens krav.

DETALJMOTIVERING

1. Bärningskonventionens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Kapitel I. Allmänna bestämmelser

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begreppen i konventionen.

Enligt punkt a avses med bärningsföretag varje handling eller verksamhet som företas för att bistå ett fartyg eller någon annan egendom som är i fara i navigeringsbara farvatten eller i andra farvatten av varje slag. Var målet för företaget ligger är avgörande, däremot kan företaget äga rum också från land eller från luften. I artikel 30 ges de fördragsslutande staterna dock en möjlighet att förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionen när bärningsföretaget äger rum på inre farvatten och samtliga inblandade fartyg är icke havsgående eller när bärningsföretaget äger rum på inre farvatten och inget fartyg är inblandat.

Konventionen gäller endast bärgning av egendom som är i fara. Såsom ovan konstateras har det i Danmark, Finland, Norge och Sverige av hävd ansetts att bärgning kan gälla också fartyg som har förlist, även om de inte längre är i fara. Konventionen ställer inte några hinder för en sådan mera omfattande tillämpning, och avsikten är att den skall kvarstå i sjölagen.

Enligt punkt b avses med fartyg varje skepp eller farkost, eller någon annan konstruktion som kan manövreras. Definitionen innefattar också fartyg som sjunkit. Definitionen skall läsas tillsammans med artikel 3, enligt vilken fast förankrade eller flytande plattformar och flyttbara havsborrningsenheter utsluts ur konventionens tillämpningsområde när de finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion avseende havsbottens mineraltillgångar.

Enligt punkt c avses med egendom all egendom som inte är stadigvarande och av-

siktligt fastgjord vid strandlinjen, bl.a. utestående frakt. Egendomsbegreppet innefattar gods som utgör last ombord på ett fartyg. Å andra sidan behöver egendom enligt definitionen inte ha någon som helst beröringspunkt med sjöfarten. Enligt den gällande skrivningen i sjölagen kan bärgningen beröra ett fartyg som är förolyckat eller ifara eller ombordvarande gods eller något som har hört till ett sådant fartyg eller gods. Egendomsdefinitionen i bärningskonventionen är avsevärt mera vidsträckt än detta, så det är skäl att ändra sjölagens bestämmelser så att de motsvarar bärningskonventionen. Artikel 30 ger möjlighet till ett sådant förbehåll att konventionen inte tillämpas på sjöfartskulturell egendom, såsom historiska fartygsvrak.

Enligt punkt d avses med skada på miljö väsentlig fysisk skada på mänsklig hälsa eller på marint liv eller tillgångar i kustfarvatten eller inre farvatten eller områden i omedelbar närhet till sådana farvatten, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser.

Enligt punkt e avses med betalning varje belöning, gottgörelse eller ersättning som skall erläggas enligt konventionen.

Enligt punkt f avser begreppet organisation Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Enligt punkt g avses med generalsekreterare organisationens generalsekreterare.

Definitioner som motsvarar punkterna a–d föreslås bli inskrivna i sjölagen.

Artikel 2. Konventionens tillämpning. Konventionen skall tillämpas när domstols- eller skiljeförfarande rörande frågor som behandlas i konventionen äger rum i en fördragsslutande stat. I praktiken är detta en lagvalsregel, vilket innebär att en domstol i en fördragsslutande stat i utgångspunkt tillämpar sin egen lagstiftning, med andra ord de materiella bestämmelserna i domstolslandet (lex fori). En fördragsslutande stat är skyldig att sätta i kraft konventionsbestämmelserna i sin nationella rättsordning. När ett ärende behandlas i en domstol eller vid skiljeförfarande i den fördragsslutande staten är

rättsinstansen enligt artikeln skyldig att tillämpa konventionen.

En bestämmelse som motsvarar artikeln skall tas in i sjölagen.

Artikel 3. Plattformar och borrhingsenheter. Enligt artikeln skall konventionen inte tillämpas på fast förankrade eller flytande plattformar eller på flyttbara havsborrningsenheter när sådana plattformar eller enheter finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion avseende havsbottens mineraltillgångar. Bestämmelsen utgör ett undantag från fartygsdefinitionen i konventionen och därmed från dess tillämpningsområde. Konventionen tillämpas dock också på sådana plattformar och borrhingsenheter som nämns i artikeln när de till exempel är på väg till den plats där de skall användas.

En bestämmelse som motsvarar artikeln bör skrivas in i sjölagen.

Artikel 4. Statsägda fartyg. Artikeln begränsar konventionens tillämpningsområde på så sätt att konventionen, utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 5, enligt punkt 1 i artikeln inte skall tillämpas på krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som, vid tiden för bärgningsföretaget, har rätt till immunitet enligt allmänt erkända folkrättsliga principer. Den fördragsslutande staten kan emellertid, om den så önskar, bestämma att konventionen skall tillämpas också på sådana fartyg som avses ovan. Enligt punkt 2 skall staten då underlätta IMO:s generalsekreterare om detta och ange de närmare villkoren och förutsättningarna för en sådan tillämpning.

Artikeln tillämpningsområde motsvarar tillämpningsområdet för 1926 års konvention om immunitet för statsägda fartyg.

Artikel 5. Bärgningsföretag som kontrolleras av myndigheter. Enligt punkt 1 påverkar konventionen inte bestämmelser i nationell rätt eller internationella konventioner angående bärgningsföretag som genomförs eller kontrolleras av myndigheter. Enligt punkt 2 skall trots detta bärgare som utför sådana bärgningsföretag ha rätt att åtnjuta de rättigheter och den gottgörelse avseende bärgningsföretag som följer av konventionen. Enligt punkt 3 skall det bestämmas enligt lagen i den stat där myndigheten finns i vilken ut-

sträckning en myndighet som är skyldig att utföra bärgningsföretag kan åtnjuta de rättigheter och den gottgörelse som följer av konventionen.

Artikeln motsvarar delvis artikel 13 i Brysselkonventionen. I den gällande sjölagen finns inga bestämmelser som motsvarar punkterna 1 och 2, och därför bör sådana fogas till lagen.

Sjölagens bestämmelser tillämpas också på bärgningsföretag som genomförs eller kontrolleras av myndigheter. I gällande 16 kap. 7 § finns bestämmelser om rätten till andel i bärgarlönen för besättningen ombord på statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål. Enligt dem skall den del av bärgarlönen som inte tillfaller staten fördelas mellan de ombordvarande enligt grunder som fastställs genom förordning. Staten kan avstå från bärgarlön utan ansvarighet mot de ombordvarande. Avsikten är att bibehålla dessa bestämmelser.

Artikel 6. Bärgningsavtal. I punkt 1 bestäms att konventionen skall tillämpas på varje bärgningsföretag i den mån något annat inte uttryckligen eller underförstått följer av ett avtal. Från detta finns två undantag, för i punkt 3 bestäms att avtalet dock inte skall påverka tillämpningen av artikel 7 och inte heller skyldigheten att hindra eller begränsa miljöskador.

Punkt 2 innehåller en viktig ny bestämmelse enligt vilken befälhavaren skall ha behörighet att ingå avtal om bärgningsföretag på fartygsägarens vägnar. Denna rättighet har nämligen inte införts i alla rättsordningar enbart på grundval av ställningsfullmakt, och därför har det ansetts att en explicit bestämmelse i konventionen är nödvändig. Dessutom har befälhavaren eller fartygsägaren rätt att ingå avtal om bärgningsföretag på vägnar av ägaren till egendom ombord på fartyget.

Bärgningsbestämmelserna i den nuvarande lagen är till övervägande del dispositiva, vilket innebär att parterna kan avvika från dem genom avtal. Detta omnämns dock inte direkt i lagen. För tydlighetens skull föreslås att förhållandet skall skrivas in explicit i 16 kap. i sjölagen. Med stöd av ställningsfullmakten i 6 kap. 13 och 16 § i sjölagen har befälhavaren rätt att på redarens vägnar ingå bärgningsavtal. Lagbestämmelser om de andra

bemyndiganden som avses i artikeln saknas, så det är skäl att foga sådana till lagen.

Artikel 7. Ogiltighet och jämkning av avtal. Enligt artikeln får ett avtal eller villkor däri ogiltigförklaras eller jämkas om avtalet ingicks under otillbörlig påverkan eller under inflytande av fara och avtalsvillkoren är oskäligen höga eller låga i förhållande till de tjänster som faktiskt utfördes. Bestämmelsen utgör tvingande rätt, och parterna kan inte avvika från den genom avtal.

Artikeln motsvarar artikel 7 i Brysselkonventionen, och sjölagen innehåller en närbesläktad bestämmelse, det vill säga 16 kap. 6 §. Det är dock skäl att för tydlighetens skull precisera paragrafens ordalydelse i överensstämmelse med konventionen.

Kapitel II. Utförande av bärgningsföretag

Artikel 8. Bärgarens, ägarens och befälhavarens skyldigheter. Enligt artikeln är bärgaren, gentemot ägaren av fartyget eller av någon annan egendom som är i fara, skyldig att utföra bärgningsföretaget med tillbörlig aktsamhet. Dessutom skall han söka bistånd från andra bärgare när omständigheterna skäligen kräver det samt tillåta ingripande från andra bärgare när detta av skäligen anledning begärs av ägaren av eller befälhavaren på fartyget eller av ägaren av någon annan egendom som är i fara. I det sistnämnda fallet skall bärgarlönen dock inte påverkas av detta såvida det visar sig att begäran inte framställdes av skäligen anledning.

Fullgörandet av de skyldigheter som nämns i artikeln inverkar på bärgarlönens storlek. Ju bättre skyldigheten har fullgjorts, desto större kan ersättningen vara, och vice versa.

Ägaren av och befälhavaren på fartyget samt ägaren av någon annan egendom som är i fara är gentemot bärgaren skyldiga att helt samarbeta med denne under utförandet av bärgningsföretaget. När fartyget eller annan egendom har förts i säkerhet är ägaren eller befälhavaren skyldig att återta dem, om bärgaren med fog begär att så skall ske.

Ägaren av fartyget och egendomen, befälhavaren och bärgaren skall vid räddningen visa aktsamhet för att hindra eller begränsa skada på miljön. Med stöd av artikel 6 är

denna bestämmelse tvingande rätt, och avvikelser från den kan inte göras genom avtal mellan parterna.

Artikeln är helt ny jämfört med Brysselkonventionen, och motsvarande bestämmelser finns inte i sjölagen, så sådana bör fogas till lagen.

Artikel 9. Kuststaternas rättigheter. Enligt artikeln skall konventionen inte påverka den berörda kuststatens rätt att vidta åtgärder i enlighet med allmänt erkända folkrättsliga principer för att skydda sin kustlinje eller därmed sammanhängande intressen från förorening eller hot om förorening till följd av ett haveri eller handlingar i samband med ett haveri som skäligen kan antas medföra stora skadliga konsekvenser. Kuststaten har härvid också rätt att ge direktiv i samband med bärgningsföretag.

Också denna artikel är ny och uttrycker den miljöskyddsaspekt som anammats i konventionen. För artikelns del behövs ingen ny nationell lagstiftning, eftersom myndigheternas verksamhet redan regleras tillräckligt genom de bestämmelser som är i kraft. Artikeln har inte heller några sådana privaträttsliga eller andra verkningar som bör lagfästas.

Artikel 10. Skyldighet att lämna bistånd. Enligt punkt 1 är varje befälhavare skyldig att, i den mån det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och ombordvarande personer, lämna bistånd till var och en som är i fara att förolyckas till sjöss. I punkt 2 åläggs de fördragsslutande staterna att vidta erforderliga åtgärder för att verkställa befälhavarens skyldighet. Enligt punkt 3 skall ägaren till fartyget inte ådra sig något ansvar om befälhavaren åsidosätter sin skyldighet.

Artikeln motsvarar artiklarna 11 och 12 i Brysselkonventionen. I 6 kap. 11 § i sjölagen finns en bestämmelse om hjälp till den som är i sjönöd. En befälhavare som anträffar någon i sjönöd är skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord. Om befälhavaren i något annat fall har fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han fått kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran, om det kan

ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

En bestämmelse om skyldigheten att lämna hjälp när ett fartyg har stött samman med ett annat fartyg finns i 8 kap. 5 § i sjölagen. I den sägs att om ett fartyg har stött samman med ett annat fartyg är befälhavaren skyldig att lämna det andra fartyget och de ombordvarande personerna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda dessa ur den fara som har uppkommit genom sammanstötningen, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller besättningen eller övriga personer ombord.

En straffbestämmelse som gäller detta finns i 20 kap. 6 § i sjölagen. En befälhavare som har försummat att iakttä sina skyldigheter enligt 8 kap. 5 § kan dömas till böter eller fängelse i högst två år, och straffet för försummelse av skyldigheter enligt 6 kap. 11 § kan vara böter eller fängelse i högst sex månader.

Ikraftsättandet av konventionen förutsätter inte att sjölagen ändras, eftersom de gällande bestämmelserna uppfyller kraven i konventionen.

Artikel 11. Samarbete. Enligt artikeln skall en fördragsslutande stat, när den reglerar eller fattar beslut i frågor som har anknytning till bärgningsföretag, såsom tillträde till hamnar för fartyg i sjönöd eller tillhandahållande av utrustning till bärgare, ta hänsyn till behovet av samarbete mellan bärgare, andra berörda intressenter och myndigheter för att säkerställa ett effektivt och framgångsrikt utförande av bärgningsföretag i syfte att rädda liv och egendom i fara samt att hindra skada på miljön i allmänhet.

Artikeln är ny. I bakgrunden till den finns problem som anknyter till skyddshamnar, särskilt i sådana fall där det är fråga om skadade fartyg i oljetransport. I detta skede förutsätter artikeln inte nationell lagstiftning. Till följd av Prestige-olyckan utanför den spanska kusten år 2002 behandlas frågor med anknytning till skyddshamnar för närvarande inom både EU och IMO. Nationell lagstiftning i frågan kan senare bli följden av detta.

Kapitel III. Bärgarnas rättigheter

Artikel 12. Villkor för bärgarlön. Enligt artikeln är huvudregeln fortfarande att endast

bärgningsföretag som har fått ett nyttigt resultat ger rätt till bärgarlön. Med ett nyttigt resultat avses härvid att egendom med ett ekonomiskt värde bärgats. Detta framgår av artikel 13 punkt 3 i konventionen, enligt vilken bärgarlönen inte skall överstiga det bärgades värdet. Denna princip om "no cure – no pay" ingick också i artikel 2 i Brysselkonventionen. Ett undantag från denna huvudregel utgör den särskilda ersättning enligt artikel 14 som beaktar miljöaspekten. Den behandlas i samband med artikeln i fråga.

Sjölagen grundar sig på principen om "no cure – no pay". Enligt 16 kap. 1 § i sjölagen har den rätt till bärgarlön som bärgar ett fartyg som är förolyckat eller i fara eller ombordvarande gods eller något som hört till ett sådant fartyg eller gods. Enligt 16 kap. 5 § får bärgarlönen inte sättas högre än till värdet av det bärgade. Sjölagen motsvarar konventionen, men det är skäl att explicit skriva in grundregeln i lagtexten.

I punkt 3 bestäms dessutom att kapitlet om bärgarnas rättigheter skall tillämpas även om det bärgade fartyget och det fartyg som utför bärgningsföretaget har samma ägare. Detta motsvarar artikel 5 i Brysselkonventionen. Bestämmelsen är av betydelse närmast i sådana situationer där nationella bestämmelser har utfärdats enligt artikel 15 punkt 2 om fördelningen av bärgarlönen på fartygsägaren, befälhavaren och andra personer som tjänstgör på bärgningsfartyget. Enligt 16 kap. 1 § i sjölagen skall bärgarlön, i den mån så krävs, betalas även om det bärgade fartyget, som har utfört bärgningen, tillhör samma ägare. Lagtexten bör preciseras så att den stämmer överens med konventionen.

Artikel 13. Kriterier för att bestämma bärgarlönen. Enligt punkt 1 skall bärgarlönen bestämmas med sikte på att uppmuntra bärgningsföretag. När bärgarlönen bestäms skall hänsyn tas till följande omständigheter:

- a) det bärgade värdet av fartyget och annan egendom,
- b) bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa skada på miljön,
- c) graden av framgång som bärgaren hade,
- d) farans art och grad,

e) bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att bärga fartyget och annan egendom samt att rädda liv,

f) den tid som användes och de kostnader och förluster som bärgarna ådrog sig,

g) den risk att bli ersättningsskyldig och de andra risker som bärgarna och deras utrustning utsattes för,

h) den snabbhet med vilken tjänsterna utfördes,

i) tillgängligheten och användbarheten hos fartyg eller annan utrustning avsedd för bärgningsföretag,

j) graden av beredskap och effektivitet vad avser bärgarens utrustning samt utrustningens värde.

Punkt 1 motsvarar till sina huvuddrag artikel 8 i Brysselkonventionen, även om en del viktiga nyheter har lagts till. Bestämmelsen i det inledande stycket om att bärgarlönen skall bestämmas med sikte på att uppmuntra bärgningsföretag uttrycker en ledande princip i konventionen. Den viktigaste nyheten kan sägas vara punkt 1(b), enligt vilken miljöaspekter beaktas när bärgarlönen bestäms. Detta gäller alltså situationer där också egendom har bärgats. Om egendom inte har kunnat bärgas, bestäms ersättningen enligt artikel 14.

En annan ändring jämfört med Brysselkonventionen består i att egendomens värde beaktas jämsides med andra omständigheter, medan det tidigare var sekundärt. Snabbhet i punkt 1(h) är ett nytt element.

Punkterna 1(i) och 1(j) inbegriper en möjlighet att i högre grad än tidigare beakta bärgarens specialutrustning. Ett sådant incitament har ansetts vara behövligt för att bärgarna skall anse det vara meningsfullt att investera i dyr specialutrustning.

Enligt punkt 2 skall fartygets ägare och ägarna av annan egendom betala bärgarlön i förhållande till deras respektive egendoms bärgade värde. En fördragsslutande stat kan emellertid i sin nationella lagstiftning föreskriva att betalningen av bärgarlönen skall erläggas av en av intressenterna, såvida denne regressvis får kräva övriga intressenter på vad som belöper på deras respektive andelar. Artikel 14 hindrar inte invändningar mot betalningsskyldigheten.

Enligt punkt 3 skall bärgarlönerna inte

överstiga det bärgades värdet av fartyget och annan egendom. Detta motsvarar artikel 2 i Brysselkonventionen. I bärgarlönen inräknas i detta sammanhang inte ränta och eventuella rättegångskostnader.

Sjölagens bestämmelser grundar sig på Brysselkonventionen, så de omständigheter som här anges som nyheter är nya också i förhållande till sjölagen och bör skrivas in i den.

Artikel 14. Särskild ersättning. Artikel 14 är en av de viktigaste i den nya konventionen. I punkt 1 sägs att bärgaren, om han har utfört ett bärgningsföretag avseende ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka skada på miljön, har rätt till särskild ersättning av ägaren till fartyget. En ytterligare förutsättning är att bärgaren inte har blivit berättigad till bärgarlön enligt artikel 13 av åtminstone samma storlek som den särskilda ersättning som kan utgå enligt artikel 14. Från bärgarens synpunkt är det fråga om ett slags skyddsnet ("safety net"), som garanterar bärgaren något slag av minimiersättning när han inleder ett bärgningsföretag där det är ovisst huruvida fartyget framgångsrikt kan bärgas.

I punkt 2 sägs att om bärgaren, under sådana förhållanden som avses i punkt 1, genom sitt bärgningsföretag har hindrat eller begränsat skada på miljön, kan den särskilda ersättningen höjas med högst 30 procent av de kostnader som bärgaren har ådragit sig. En domstol eller skiljedomstol kan emellertid, om den finner detta skäligt och med hänsyn tagen till de relevanta omständigheter som anges i artikel 13 punkt 1, ytterligare höja den särskilda ersättningen med 100 procent av de kostnader som bärgaren har ådragit sig. Ingen tolkningsanvisning om när bärgarlönen kan stiga över 30-procentsgränsen har getts, utan tolkningen återstår att utveckla i rättspraxis.

En förutsättning för att punkterna 1 och 2 skall tillämpas är att bärgaren verkligen har försökt bärga fartyget eller lasten. Om det inte har funnits något att bärga är det fråga om förhindrande av förorening och inte om bärgning, och då tillämpas inte artikel 14.

De kostnader som skall beaktas när den särskilda kostnaden bestäms definieras i punkt 3. Sådana är de skäliga utlägg som

bärgaren gjorde för bärgningsföretaget samt ett skäligt belopp för utrustning och personal som faktiskt och med fog användes under bärgningsföretaget, varvid hänsyn skall tas till de omständigheter som anges i artikel 13 punkt 1 (h–j). Löpande kostnader som skall ersättas är till exempel kostnaderna för över-tidsarbete, anställande av sakkunniga och extra bränsle. De löpande kostnaderna bör vara ändamålsenliga och grunda sig uttryckligen på utförande av bärgningen. Exempelvis sådana rengöringskostnader som inte hänför sig till det egentliga bärgningsföretaget är inte sådana kostnader som avses i artikeln.

Enligt punkt 4 betalas särskild ersättning endast om och i den utsträckning som denna ersättning är större än den bärgarlön som bärgaren har rätt till enligt artikel 13. Ersättning enligt artikel 14 punkterna 1 och 2 betalas alltså bara när bärgarlönen enligt artikel 13 inte är tillräckligt stor för att täcka bärgarens kostnader enligt artikel 14 punkt 1 och den förhöjda ersättningen enligt artikel 14 punkt 2.

Enligt punkt 5 kan den särskilda ersättningen förvägras helt eller delvis, om bärgaren har varit vårdslös och därigenom underlåtit att hindra eller begränsa skada på miljön. I detta sammanhang gäller det att notera att också artikel 18 innefattar en allmän bestämmelse om följderna av fel och underlåtenhet som bärgaren gjort sig skyldig till.

Enligt punkt 6 skall artikeln inte påverka den regressrätt som ägaren till fartyget kan ha.

Artikeln är helt ny jämfört med Brysselkonventionen. Lagstiftningen i Finland innehåller inga bestämmelser om särskild ersättning. Bestämmelser om den bör därför införas med sjölagen. Däremot behövs ingen särskild reglering av fartygsägares regressrätt, eftersom konventionen inte innehåller materiella bestämmelser om den. Således bestäms det närmare om regressrätten i nationell lag. Tillämpliga i Finland är de allmänna principerna för och bestämmelserna om obligationsrätt.

Sjölagens bestämmelser om ansvarsbegränsning bör revideras i sammanhanget. Enligt 9 kap. 3 § är bärgarlönen en fordran som rätten till ansvarsbegränsning inte gäller. I stället ansvarar redaren för anspråken till fullt

belopp. Bestämmelsen bör ändras så att den inbegriper också särskild ersättning. Detta följer också av 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjö-rättsligt skadeståndsansvar.

Artikel 15. Fördelning mellan bärgare. Artikeln handlar om fördelning av bärgarlönen dels mellan flera olika bärgare, dels mellan olika personer som handlar på uppdrag av en och samma bärgare.

Enligt punkt 1 skall fördelningen av en bärgarlön mellan bärgare enligt artikel 13 ske på grundval av de omständigheter som anges i den artikeln.

Enligt punkt 2 skall fördelningen mellan ägaren, befälhavaren och andra personer som tjänstgör på varje bärgningsfartyg ske enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Om bärgningen inte har utförts från ett fartyg, skall fördelningen ske enligt den lag som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och hans anställda. Dessa bestämmelser utgör därmed ett undantag från den lagvalsbestämmelse som ingår i artikel 2 och hänvisar till domstolslandets lag. Sjölagens bestämmelser tillämpas på fartyg som är registrerade i Finland.

I fråga om punkt 1 stämmer sjölagen överens med konventionen. I 16 kap. 7 § i sjölagen föreskrivs att om bärgarna är inbördes oeniga om bärgarlönens fördelning bestäms denna av rätten på grund av de omständigheter som nämns i 4 § i samma kapitel.

För de materiella fördelningsbestämmelsernas vidkommande hänvisas i konventionen till de nationella bestämmelserna. I 16 kap. 7 § i sjölagen finns noggranna bestämmelser om hur bärgarlönen skall fördelas när ett fartyg har bärgat något under resan. De materiella bestämmelserna om fördelning av bärgarlönen behöver inte ändras.

Sjölagen innehåller inte bestämmelser om fördelning av bärgarlönen mellan samma bärgare när bärgningsföretaget sker någon annanstans ifrån än från ett fartyg, till exempel från en helikopter. En bestämmelse om tillämplig lag i dessa situationer bör fogas till lagen. Däremot anses det inte vara skäl att till lagen foga materiella bestämmelser om fördelning av bärgarlönen. Konventionen förutsätter inte sådana, och bärgningssituationerna kan vara av så olika typ att det inte är möjligt

att utarbeta heltäckande bestämmelser om detta. Avgörandena i fråga om fördelningen av bärgarlönen i sådana fall återstår därmed att utveckla i rättspraxis, med hänsyn till omständigheterna i vart och ett fall.

Det är värt att notera att artikel 15 inte gäller fördelningen av särskild ersättning. I stället har de fördragsslutande staterna befogenhet att besluta om fördelningen av den. Vid överläggningar som de nordiska länderna har fört om revidering av bestämmelserna i sjölagarna med anledning av bärgningskonventionen har man gått in för att bestämmelser om fördelningen av den särskilda ersättningen inte skall tas in i lagen. För förhindrande av miljöskador behövs i praktiken oftast specialutrustning som endast sådana fartyg som bedriver kommersiell bärgningsverksamhet har. På dessa fartyg bestäms besättningens andel av bärgarlönen enligt kollektiv- eller arbetsavtal. Bestämmelserna skulle därmed i praktiken bli tillämpliga endast i mycket få fall. Också från finskt håll föreslås att inga bestämmelser om detta skall tas in i lagen i detta skede. Parterna kan dock genom inbördes avtal komma överens också om hur den särskilda ersättningen skall fördelas.

Artikel 16. Bärgning av människor. Enligt punkt 1 skall ingen ersättning erläggas av de människor vars liv har räddats. Medlemsstaterna har dock rätt att utfärda bestämmelser om detta.

Enligt punkt 2 har en bärgare som har räddat människoliv och som har tagit del i de tjänster som har utförts i samband med den händelse som föranledde bärgningen rätt till en skälig andel av den betalning som tillkommer den bärgare som har bärgat fartyget eller annan egendom eller som har hindrat eller begränsat skada på miljön.

Artikel 17 motsvarar artikel 9 i Brysselkonventionen, dock så att den nya konventionen innehåller en bestämmelse om rätten för den som har räddat människoliv att få en andel också av den särskilda ersättningen. Enligt 16 kap. 1 § i sjölagen har också den rätt till en andel i bärgarlönen som i samband med den händelse som föranlett bärgningen har räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning. Enligt finsk lag är en person som räddats inte skyldig att betala bärgarlön till räddaren. Sjölagens bestäm-

melser motsvarar konventionen i huvuddrag, men till dem bör fogas en bestämmelse om rätten för den som räddat människoliv till andel i särskild ersättning.

Artikel 17. Tjänster utförda enligt befintliga avtal. Enligt artikeln skall ingen betalning erläggas enligt bestämmelserna i konventionen, om inte de tjänster som utfördes går utöver vad som skäligen kan anses vara fullgörelsen av ett avtal som ingicks innan faran uppstod.

Artikel 18 motsvarar artikel 14 i Brysselkonventionen. I 16 kap. 2 § i sjölagen bestäms att om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning, lösgöra fartyg ur is eller utföra liknande arbete för fartygets räknning, har han inte rätt att få bärgarlön, om inte hjälpen varit sådan att den inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet. Paragrafens tillämpningsområde är därmed i viss mån snävare än artikelns, eftersom artikeln tillämpas på alla avtal. Även om de avtal som uppräknas i sjölagen omspannar nästan alla i praktiken förekommande situationer, bör ordalydelsen preciseras i överensstämmelse med artikeln.

Artikel 18. Följden av bärgarens felaktiga förfarande. En bärgare kan enligt artikeln gå miste om hela eller del av den betalning som skall erläggas enligt konventionen i den mån bärgningsföretaget föranleddes eller försvårades av fel eller försummelse från hans sida eller om bärgaren har gjort sig skyldig till bedrägeri eller någon annan ohederlig gärning.

Artikel 19 gäller både bärgarlön och särskild ersättning. Den särskilda ersättningen kan dessutom förvägras helt eller delvis med stöd av artikel 14 punkt 5.

Bärgarens verksamhet bör i första hand bedömas utifrån artikel 8. I artikeln definieras bärgarens skyldigheter, och de faktiska åtgärderna bör bedömas i förhållande till skyldigheterna.

Artikel 20 grundar sig på principerna i artikel 8 punkt 3 i Brysselkonventionen. En motsvarande bestämmelse finns i 16 kap. 4 § i sjölagen, där det bestäms att om någon som deltagit i bärgningen genom sin skuld orsakat den fara för vilken fartyget har varit utsatt, eller om han vid bärgningen har gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande

av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp enligt det som är skäligt. Bestämmelsen tillämpas enligt 16 kap. 6 § i sjölagen också i det fall att ett avtal om bärgning har ingåtts. Artikel 19 gäller endast betalningar på basis av konventionen, och den tillämpas inte när parterna ingått bärgningsavtal. Lagtextens ordalydelse föreslås bli ändrad så att den stämmer bättre överens med konventionen, dock så att en hänvisning till ingångna avtal kvarstår i lagen.

Artikel 19. Förbud mot bärgningsföretag. Tjänster som har utförts trots uttryckligt och befogat förbud av ägaren av eller befälhavaren på fartyget eller ägaren av sådan annan egendom i fara som inte är eller har varit ombord på fartyget skall enligt artikeln inte medföra betalning enligt konventionen.

Artikel 19 grundar sig på principerna i artikel 3 i Brysselkonventionen. I 16 kap. 1 § i sjölagen föreskrivs att den som trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare har medverkat vid bärgningsföretaget inte har rätt till bärgarlön. Till övriga delar är det nödvändigt att ändra lagen för att den skall överensstämma med konventionen.

Kapitel IV. Fordringar och rättsliga åtgärder

Artikel 20. Sjöpanträtt. I punkt 1 bestäms att konventionen inte skall påverka bärgarens sjöpanträtt enligt internationella konventioner eller nationell rätt. Enligt punkt 2 får bärgaren inte genomdriva sin sjöpanträtt när tillfredsställande säkerhet för hans fordran, inklusive ränta och kostnader, har erbjudits eller ställts i behörig ordning.

Om sjöpanträtt föreskrivs i 3 kap. i sjölagen, grundar sig på 1967 års konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning. Bärgarlönen är en fordran för vilken sjöpanträtten utgör säkerhet. År 1993 ingicks en ny konvention om sjöpanträtt och fartygsinteckning, och enligt den är särskild ersättning inte en sådan fordran för vilken sjöpanträtten utgör säkerhet. Enligt konventionen hör det dock till de fördragsslutande staterna att överväga om de vill tillämpa bestämmelserna på andra fordringar än sådana som följer av konventionen.

Danmark, Finland, Norge och Sverige har ännu inte tillträtt denna konvention och sjölagarna i dessa länder har till denna del inte ändrats, eftersom man först har velat ge akt på hur den internationella situationen utvecklas. Det anses inte heller för Finlands vidkommande vara ändamålsenligt att ändra bestämmelserna om sjöpanträtt i detta sammanhang. Däremot är det skäl att till 16 kap. i sjölagen foga en bestämmelse enligt vilken en bärgare inte får åberopa sjöpanträtten i fråga om anspråket på bärgarlön när en säkerhet har ställts för det.

Artikel 21. Skyldighet att ställa säkerhet. På begäran av bärgaren skall, enligt punkt 1, den som är skyldig att erlägga betalning enligt konventionen ställa tillfredsställande säkerhet för bärgarens fordran, inklusive ränta och kostnader.

I punkt 2 ingår en nyhet, enligt vilken ägaren till det bärgade fartyget efter bästa förmåga skall verka för att ägarerna till lasten, innan denna frigges, ställer tillfredsställande säkerhet för fordringarna mot dem.

Enligt punkt 3 får det bärgade fartyget och annan egendom inte utan bärgarens samtycke flyttas från den hamn eller plats till vilken egendomen först fördes sedan bärgningsföretaget hade avslutats, om inte tillfredsställande säkerhet har ställts för bärgarens fordran mot fartyget eller egendomen.

I sjölagen ingår bara en bestämmelse som motsvarar punkt 3 i artikeln. I 16 kap. 8 § i sjölagen bestäms att innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet som bärgaren har godkänt har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarens samtycke lämna det ställe dit det efter bärgningen har förts eller bärgat gods tas i besittning av ägaren. Om fartyget blir uppehållet eller godsets ägare inte får ut godset på grund av att bärgaren vägrar att godkänna erbjuden säkerhet och provas säkerheten ha varit tillräcklig och godtagbar, skall bärgaren ersätta den skada som har orsakats. Bestämmelserna bör ändras så att de motsvarar konventionen också i övrigt.

Artikel 22. Interimistisk betalning. Enligt punkt 1 får rätten eller en skiljedomstol som har jurisdiktion över bärgarens fordran genom interimistiskt beslut förordna att bärgaren skall ha rätt till en a conto-betalning med skäligt belopp på de villkor, bl.a. ställande av

säkerhet när det är lämpligt, som är skäligen med hänsyn till omständigheterna. Om en sådan interimistisk betalning görs, skall säkerheten enligt artikel 21 reduceras på motsvarande sätt, enligt punkt 2.

Artikeln ingick inte i Brysselkonventionen och syftet med den är att stärka bärarens position. Motsvarande bestämmelse bör införlivas med sjölagen.

Artikel 23. Preskription. Enligt punkt 1 preskriberas krav på betalning enligt konventionen, om domstols- eller skiljeförfarande inte har inletts inom två år från den dag då bärningsföretaget avslutades.

Enligt punkt 2 får den part mot vilken en fordran görs gällande när som helst under preskriptionstiden förlänga denna tid genom en förklaring till den som gör fordringen gällande. Tiden kan på samma sätt ytterligare förlängas.

Enligt punkt 3 kan i den nationella lagstiftningen föreskrivas om preskription av regresskrav.

Bestämmelser som delvis motsvarar artikeln finns i artikel 10 i Brysselkonventionen. I 19 kap. i sjölagen finns bestämmelser om preskription av fordringar. Enligt 1 § i kapitlet skall talan om erhållande av betalning för fordran på bärgarlön väckas inom två år från det bärningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek. Dessutom bestäms att i fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden som anges i paragrafen gäller i Finland vad som stadgas i finsk lag. Huvudregeln om två års preskriptionstid stämmer därmed överens med konventionen. Den gäller emellertid bara bärgarlön och bör utsträckas att gälla också särskild ersättning. I lagen bör också tas in en särskild bestämmelse om rätten för den part mot vilken en fordran görs gällande att förlänga preskriptionstiden, eftersom detta inte följer av de allmänna preskriptionsbestämmelserna. Bestämmelserna om regressrätt behöver inte ändras.

Artikel 24. Ränta. Enligt artikeln skall bärarens rätt till ränta på betalning enligt konventionen avgöras enligt lagen i den stat där målet är anhängigt. På mål som är anhängiga i Finland tillämpas därmed räntela-

gen (633/1982).

Artikel 25. Statsägda laster. I artikeln sägs att om inte den statliga ägaren samtycker därtill, får ingen bestämmelse i konventionen användas som grund för ett rättsligt förfarande avseende beslag, kvarstad eller kvarhållande eller åtgärder in rem i fråga om icke-kommersiella laster som ägs av en stat och som vid tiden för bärningsföretaget är berättigade till immunitet enligt allmänt erkända folkrättsliga principer.

Artikeln är ny i förhållande till Brysselkonventionen. Principen om statsägda fartygs immunitet har erkänts i de havsrättskonventioner som antagits som resultat av Förenta Nationernas (FN) havsrättskonferenser åren 1958 och 1982. En konvention om statsägda fartygs rättsliga ställning har också ingåtts så tidigt som 1926 (Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels). Enligt konventionen gäller immunitetsprincipen statsägda fartyg som används för icke-kommersiella ändamål. Finland har inte tillträtt konventionen.

Finland har tillträtt samtliga konventioner som antagits av FN:s första havsrättskonferens 1958. Dessa är konventionen om territorialhav och tilläggszon, konventionen om det öppna havet, konventionen om kontinentalsockeln samt konventionen om fisket samt bevarandet av de levande naturtillgångarna i det öppna havet (FördrS 6-7/1965 och 6/1969). Finland är part också i FN:s havsrättskonvention (FördrS 49-50/1996), som ingicks 1982 och trädde i kraft internationellt 1994. Parterna i den tillämpar den bland sig i stället för 1958 års havsrättskonventioner.

För tydlighetens skull är det skäl att i sjölagen ta in en uttrycklig bestämmelse om statsägda laster.

Artikel 26. Humanitära laster. Enligt artikeln får ingen bestämmelse i konventionen användas som grund för beslag eller kvarhållande i fråga om humanitära laster som skänkts av en stat, om staten har åtagit sig att betala för bärningstjänster utförda avseende sådana humanitära laster.

Artikeln är ny jämfört med Brysselkonventionen. Motsvarande bestämmelse bör tas in i sjölagen.

Artikel 27. Publicering av skiljedomar. Enligt artikeln skall de fördragsslutande staterna i största möjliga utsträckning och med parternas samtycke uppmuntra publiceringen av skiljedomar i bärningstvister.

Artikeln är ny och syftet med den är att uppmuntra till publicering av skiljedomar. Bärningsmål behandlas nämligen oftast genom skiljeförfarande, och besluten är hemliga. Då publiceras inte uppgifter som är juridiskt viktiga, och lagtillämpningens enhetlighet kan bli lidande.

I Finland avgör parterna själva om de vill publicera skiljedomar. Det är ovanligt att sådana publiceras.

Artikeln innehåller endast ett principiellt uttalande, och det är inte nödvändigt att införliva det med lagstiftningen i Finland.

Kapitel V. Slutbestämmelser

Artikel 28—29 och 31—34. Artiklarna innehåller sedvanliga slutbestämmelser om undertecknande, ratificering, antagande, godkännande och anslutning, ikraftträdande, uppsägning, revidering och ändring, depositarie och språk.

Artikel 30. Staterna får enligt artikel 30 punkt 1 förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionens bestämmelser när a) bärningsföretaget äger rum på inre farvatten och samtliga inblandade fartyg är icke havsgående, b) bärningsföretaget äger rum på inre farvatten och inget fartyg är inblandat, c) alla inblandade parter är medborgare i den staten eller d) den egendom som berörs är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt intresse och finns på havsbotten.

I propositionen föreslås att Finland skall göra en reservation enligt punkt 1(d). I detta skede föreslås bli föreskrivet att bärningsbestämmelserna i utgångspunkt inte skall tillämpas på sjöfartskulturell egendom såsom historiska vrak. Från finsk synpunkt anses det inte vara ändamålsenligt att göra reservationer enligt punkterna 1(a–c).

2. Lagförslag

2.1. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1989 års internationella konvention om bärning

1 §. I 1 § ingår en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i bärningskonventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft i form av lag sådana Finland har förbundit sig till dem. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen refereras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president, samtidigt som bärningskonventionen träder i kraft för Finlands vidkommande.

2.2. Sjölagen

9 kap. Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §. *Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller.* Enligt gällande 3 § är en fordran för bärarlön inte föremål för ansvarsbegränsning. Det föreslås att det till 1 punkten fogas en hänvisning till den särskilda ersättning som avses i 16 kap. 9 §. Bestämmelsen motsvarar då artikel 2 i 1996 års protokoll om ansvarsbegränsning, enligt vilken bärarlönen också omfattar den särskilda ersättningen. Bakgrunden till förslaget refereras i avsnitt 3 i den allmänna motiveringen.

14 kap. Befraktning av fartyg

66 §. *Gemensamt haveri och bärning.* Det föreslås att till paragrafens 2 mom. fogas en bestämmelse om tidsbefraktarens rätt till andel i den särskilda ersättningen som tillfaller tidsbortfraktaren. Bestämmelsen är dispositiv och gäller fartyg, som har vidtagit bärningsåtgärder under resan. Paragrafhänvisningarna motsvarar den nya paragrafordningen i kapitlet om bärning.

16 kap. Bärkning

1 §. Definitioner. Paragrafen föreslås innehålla de definitioner som är centrala för tillämpningen av kapitlet. Definitionerna grundar sig på motsvarande definitioner i artikel 1 i bärningskonventionen.

Med bärkning avses enligt punkt 1 en åtgärd som vidtas för att i farvatten bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara.

Bärkning i den mening som avses i lagen förutsätter därmed en åtgärd som har vidtagits i det uttryckliga syftet att bärga ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara. Bärningskonventionen omfattar fartyg och annan egendom som är i fara. Konventionen inbegriper inte bärkning av fartyg eller egendom som förolyckats. I Danmark, Finland, Norge och Sverige ansågs det i samband med sättandet i kraft av Brysselkonventionen vara ändamålsenligt att utvidga tillämpningsområdet för bärningsbestämmelserna på så sätt att rätt till bärgarlön finns också vid bärkning av förolyckade fartyg. Vid de nordiska överläggningarna om ikraftsättande av bärningskonventionen ansågs det att det utvidgade tillämpningsområdet för bärningsbestämmelserna borde bibehållas. Bärningskonventionen utgör inte något hinder för detta.

Frågan om när ett fartyg eller egendom skall anses ha förolyckats eller vara i fara bedöms i likhet med nuvarande praxis. Med fara avses något slags fysisk fara för fartyget eller lasten. Det medför att till exempel tidsspillan eller risk för ersättningsansvar i regel inte är relevant. Begreppet förolyckad har inte föranlett några större tolkningssvårigheter. På ett allmänt plan kan man säga att ett fartyg har förolyckats när det har skadats vid en sjöolycka och inte längre flyter, till exempel när det har sjunkit eller gått på grund. I en sådan situation behöver fartyget inte längre vara i fara för att bärningsbestämmelserna skall kunna tillämpas på det. Fartyget kan visserligen både vara förolyckat och i fara samtidigt. Frågan om när förutsättningarna för en bärningssituation är uppfyllda har behandlats bland annat i högsta domstolens avgöranden HD 1986 II 66, 1995:94 och 1995:192.

Bärkning skall ske i farvatten. Med detta avses såväl öppna havet som inre vattenvägar såsom sjöar, kanaler, älvar och floder. Exempelvis dammar och vattenansamlingsplatser utgör däremot inte farvatten i den betydelse som avses i kapitlet. Bärningen behöver inte ske från ett fartyg utan kan utföras till exempel med hjälp av helikopter eller en lyftanordning som finns på stranden.

Enligt den gällande sjölagen skall bärningen avse fartyg eller ombordvarande gods. Enligt den föreslagna definitionen kan bärningen avse fartyg eller någon annan egendom. Bärningsbestämmelsernas tillämpningsområde utvidgas därmed.

Bärningsbegreppet förutsätter inte i sig att åtgärden varit framgångsrik. Rätten till bärgarlön uppkommer däremot bara om bärgaren har lyckats bärga egendom som har ett ekonomiskt värde.

Med fartyg avses enligt punkt 2 en farkost och en anordning som kan navigeras. Med anordning som kan navigeras avses särskilt havsborrningsenheter och andra flyttbara plattformar. Eftersom också annan egendom kan bärgas, finns det inte behov för en strikt tolkning av fartygsbegreppet.

Med egendom avses enligt punkt 3 sådan egendom som inte är stadigvarande och avsett för fastgjord vid strandlinjen. Definitionen utvidgar bärningsbestämmelsernas tillämpningsområde från det nuvarande. Med egendom avses, förutom gods som transporteras ombord på eller hör till fartyget samt egendom som tillhör besättningen och passagerarna, även annan egendom, som inte uttryckligen faller utanför tillämpningsområdet i och med definitionen. Egendom som faller utanför tillämpningsområdet är t.ex. en brygga som slitits loss från sina fästen.

I den egendomsdefinition som ingår i bärningskonventionen sägs dessutom att uteslående frakt ingår i begreppet. Detta följer emellertid redan av den praxis som råder inom bärningsrätten, och det behöver inte anges explicit i lagtexten.

På grund av det vida egendomsbegreppet kan det uppstå situationer där en tillämpning av bärningsbestämmelserna i princip är möjlig, men där tillämpningen skulle vara främmande med hänsyn till det grundläggande syftet med bärningsinstitutet. Vid be-

dömningen av olika situationer måste man alltid utgå från de krav som definitionen på bärgning uppställer dvs. att egendomen har förolyckats eller befinner sig i fara och att bärgningsföretaget skall ske i farvatten. Till exempel en bil som kört i sjön och lyfts upp eller en ring som en dykare tar upp från en hamnbassäng kan således höra till tillämpningsområdet, förutsatt att kraven för bärgning uppfylls. På dylika situationer, som inte på något sätt berör sjöfarten, faller det sig i allmänhet naturligare att tillämpa andra ersättningsbestämmelser, t.ex. hittegodslagen (778/1988). Gränsdragningen mellan tillämpning av bärgningsbestämmelserna och tillämpning av andra bestämmelser måste således företas utgående från prövning i de enskilda fallen. Ifall bärgningsbestämmelserna anses tillämpliga bör man notera att de ger långtgående möjligheter att beakta omständigheterna i de olika fallen. Utrymme för prövning i olika situationer ger också det faktum att bärgarlönen kan variera mellan 0 och 100 procent av den bärgade egendomens värde och aldrig vara större än detta värde.

Med miljöskada avses enligt punkt 4 i lagförslaget väsentlig fysisk skada på mänsklig hälsa eller marint liv eller på naturtillgångar i kustfarvatten, i inre farvatten eller till sådana farvatten anslutna områden, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser.

Begreppet marint liv omspänner allt slag av liv i havet. Med naturtillgångar avses bland annat badstränder och andra rekreationsområden. Skador som drabbar enbart föremål, såsom byggnader, omfattas inte av definitionen. Dessutom bör skadorna vara väsentliga och utgöra en följd av någon allvarlig händelse, exempelvis en storolycka. När bärgningskonventionen bereddes var utgångspunkten att skador som drabbar till exempel en enda människa eller stranden av en stugtomt inte omfattas av definitionen.

Enligt definitionen i bärgningskonventionen bör en skada på miljön ha inträffat i kustfarvatten eller inre farvatten eller områden i omedelbar närhet till sådana farvatten. Definitionen har rönt kritik efter att konventionen trätt i kraft eftersom den är inexakt och inte inbegriper skador som inträffar på öppna havet. Det förekommer således situationer där

det är oklart om bärgningsarbete som utförts på något område ingår i konventionens tillämpningsområde eller ej och om det därmed berättigar till särskild ersättning eller ej. I en sådan situation är bärgarna inte villiga att inleda bärgningsföretag förrän klarhet har nåtts om ersättningen för kostnaderna, till exempel genom ett bärgningsavtal, vilket åter kan leda till att värdefull tid går förlorad. I den praktiska bärgningsverksamheten har man löst problemet genom en s.k. SCOPIC-klausul (Special Compensation P & I Clause) som ansluter sig till LOF-standardavtalet. I klausulen begränsas inte det vattenområde där bärgningen har utförts.

2 §. Tillämpningsområde. I paragrafen definieras tillämpningsområdet för bestämmelserna i 16 kap.

Enligt 1 mom. skall bestämmelserna i kapitlet tillämpas när tvistemål som gäller bärgning behandlas i en finsk domstol eller genom skiljeförfarande som äger rum i Finland. Bestämmelsen grundar sig på artikel 2 i bärgningskonventionen och motsvarande bestämmelse ingår inte i den nuvarande lagen. Med tanke på tillämpningen av bestämmelserna spelar det ingen roll på vilket håll i världen bärgningen har ägt rum eller under vilken stats flagg det bärgade fartyget eller det fartyg som utfört bärgningen seglar.

Enligt 2 mom. skall bestämmelserna i kapitlet tillämpas också om det bärgade fartyget och det fartyg som utförde bärgningen har samma ägare. Bestämmelsen motsvarar artikel 12 punkt 2 i bärgningskonventionen och gällande 16 kap. 1 § 3 mom. i sjölagen, med den skillnaden att bärgarlön i ett sådant fall inte längre behöver krävas särskilt. Bestämmelsen har sin grund i försäkringspraxis, men den är av betydelse också för fördelningen av bärgarlön. Fartygsbegreppet bör inte tolkas snävt, utan bestämmelsen kan tillämpas också när annat än fartyg medverkar i bärgningen.

I 3 mom. föreskrivs att bestämmelserna i 16 kap. tillämpas på bärgning som genomförs eller kontrolleras av myndigheter endast till den del bestämmelser eller föreskrifter inte finns någon annanstans. Bärgaren har dock också i detta fall rätt till bärgarlön eller särskild ersättning enligt bestämmelserna i kapitlet. Detta motsvarar artikel 5 punkterna

1 och 2 i bärgningskonventionen. Avsikten är att tydligt föra fram att bestämmelser och föreskrifter om myndigheternas rättigheter och skyldigheter har företrädare framför bärgningsbestämmelserna, om bestämmelserna i praktiken är motstridiga. Även om bärgningsarbetet genomförs eller kontrolleras av myndigheter bör den som medverkat i bärgning ha rätt till bärgarlön eller särskild ersättning, om villkoren för betalning av dem uppfylls i övrigt.

Enligt 4 mom. tillämpas bestämmelserna inte på fast förankrade eller flytande plattformar eller på flyttbara havsborrningsenheter, när plattformarna eller enheterna finns på en plats där de används för arbetsuppgifter. I annat fall skall bestämmelserna tillämpas också på dem. Bärgningsbestämmelserna skall tillämpas till exempel när plattformar transporteras till bestämelseorten och för olyckas under färden. Bestämmelsen motsvarar artikel 3 i bärgningskonventionen.

I 5 mom. föreskrivs att bestämmelserna i kapitlet inte tillämpas på fartyg och egendom som avses i lagen om fornminnen, om inte något annat har överenskommit särskilt. Bestämmelsen klargör bärgningsbestämmelsernas förhållande till fornminneslagstiftningen. Bestämmelsen är i sig inte nödvändig med avseende på bärgningskonventionen. Eftersom konventionen gäller endast fartyg som är i fara är det ytterst osannolikt att bärgningsbestämmelserna blir tillämpliga på kulturhistoriska vrak som ligger på havsbotten. Avsikten är dock att Finland skall göra en i artikel 30 punkt 1 (d) avsedd reservation som innebär att konventionen inte tillämpas på kulturhistoriska vrak. Flera av medlemsstaterna i EU har gjort motsvarande reservation.

Införlivandet av föreslagna bestämmelsen med lagstiftningen anknyter närmast till att tillämpningsområdet för det nordiska bärgningsinstitutet omfattar också förolyckade fartyg. Norge och Sverige har gjort en reservation mot konventionen. I den norska sjölagen föreskrivs uttryckligen att bestämmelserna i bärgningskapitlet inte gäller fartyg och egendom som omfattas av lagen om fornminnen (lov om kulturminner, 1978 nr 50). Sverige har en kulturminneslag (lag om kulturminnen m.m., 1988:950) som upptar bestämmelser om historiska vrak. I sjölagen

utesluts dock i kulturminneslagen avsedda vrak inte uttryckligen ur bärgningsbestämmelserna, så det är i princip möjligt att de i något fall kan bli tillämpliga. Rättsläget är dock oklart, och inga domstolsavgöranden i frågan finns. Danmark har inte reserverat sig mot konventionen. I den danska museilagen (museumslov, 473/2001), föreskrivs dock uttryckligen att den som tar upp ett historiskt vrak inte har rätt till bärgarlön.

För att inga oklarheter beträffande de historiska vraken skall uppstå när det gäller bärgningsbestämmelserna är det skäl att i lagstiftningen skriva in huvudregeln, enligt vilken bärgningsbestämmelserna inte tillämpas på vrak av detta slag. Det är dock inte befogat att i sjölagen inta en kategorisk ståndpunkt till hur kostnaderna för bärgning eller upptagning av vrak bör ersättas. Därför föreslås det att avvikelser från huvudregeln kan ske genom uttryckliga överenskommelser.

Hänvisningen till lagen om fornminnen (295/1963) innebär att vrak och delar av vrak som kan antas ha sjunkit för åtminstone hundra år sedan samt föremål som påträffas i sådana vrak eller uppenbarligen härstammar från dem lämnas utanför bärgningsbestämmelsernas tillämpningsområde. Historiska vrak är fredade med stöd av lagen om fornminnen, och det är förbjudet att göra intrång i dem utan tillstånd av Museiverket. Den som finner ett vrak eller ett föremål som hör ihop med ett sådant skall utan dröjsmål underrätta Museiverket om fyndet. Om det utifrån de yttre omständigheterna är uppenbart att ägaren har övergett ett historiskt vrak, tillfaller det staten.

Eftersom lagen om fornminnen hindrar intrång i vrak, är det i praktiken inte möjligt att börja bärga vrak, ifall ingen uttrycklig överenskommelse om detta har ingåtts med de berörda myndigheterna. Dessutom gäller det att lägga märke till att ägaren under vissa förutsättningar kan förbjuda bärgning. För vrak och föremål som påträffas i dem uppstår det i praktiken knappast situationer där de skulle vara i fara på ett sådant sätt att bärgning omedelbart skulle behöva inledas. Det är befogat att ägaren kan besluta om inledande av bärgning. Om det besluts att åtgärder skall vidtas för upptagning av vrak, ingås i praktiken ett särskilt avtal om detta, och i av-

talet är det möjligt att beakta också sjölagens bestämmelser om tryggnad av bärgarens ställning vid erhållandet av betalning. I annat fall kan den som funnit ett vrak ha rätt till hittelön enligt hittegodslagen samt, i fråga om lösa föremål, enligt lagen om fornminnen. Ställningen för den som funnit ett vrak tryggas på så sätt. Om man önskar att ställningen för den som funnit vrak skall tryggas ytterligare, bör detta ske genom ändring av den övriga lagstiftningen, till exempel i fråga om hittelön för vrak. Däremot anses det inte vara ändamålsenligt att bärgningsbestämmelserna, som primärt är avsedda för situationer av annat slag, skall tillämpas på historiska vrak.

Det faktum att inte heller bestämmelserna om särskild ersättning lämpar sig för historiska vrak bedöms inte ha någon menlig inverkan. För tillfället finns det veterligen inte sådana historiska vrak som skulle föranleda miljörisker. Bärgningsbestämmelserna är tillämpliga på vrak som är yngre än hundra år. Om ett fartyg som transporterar miljöfarliga ämnen i dag råkar ut för ett haveri inleds bärgningen omedelbart om det anses att det orsakar fara för miljön eller sjöfarten. I detta sammanhang gäller det också att beakta att Internationella sjöfartsorganisationen IMO som bäst utarbetar en ny konvention om avlägsnande av vrak. Konventionen kommer att innehålla bestämmelser om bland annat ersättningen för kostnaderna för avlägsnande av vrak.

3 §. Avtalsfrihet, behörighet att ingå avtal och jämkning av avtal. Paragrafen innehåller bestämmelser om bärgningsavtal.

I 1 mom. föreslås som huvudregel att bestämmelserna i 16 kap. kan avvika från genom avtal. Bestämmelsen grundar sig på artikel 6 punkt 1 i bärgningskonventionen. Den motsvarar också nuläget, även om ingen direkt bestämmelse om saken ingår i 16 kap. i sjölagen. I praktiken är det oftast så att ett uttryckligt avtal om bärgning ingås mellan parterna. Avtalsfriheten är dock inte obegränsad. Vissa bestämmelser i bärgningskonventionen är till naturen tvingande och från dessa kan man inte enligt konventionens artikel 6 punkt 3 avvika genom avtal. Avtalet får inte påverka bestämmelserna om ogiltighet och jämkning av avtalet eller skyldigheten att hindra

eller begränsa miljöskada.

I momentet förestås därmed föreskrivas att det genom avtal inte är möjligt att inskränka den skyldighet att hindra eller begränsa miljöskada som enligt 16 kap. ankommer på bärgaren, befälhavaren, redaren eller ägaren till fartyget eller till någon annan egendom. Med detta avses de skyldigheter angående miljön som föreslås i 4 §. Dessa bestämmelser bör anses vara internationellt bindande på ett sådant sätt att man inte genom avtal kan avvika från dem, trots att annan lag skulle tillämpas på avtalet enligt överenskommelse mellan parterna.

Dessutom bör uppmärksammas att det genom avtal inte är möjligt att begränsa de andra lagstadgade skyldigheter som parterna har, exempelvis befälhavarens skyldighet enligt 6 kap. 11 § i sjölagen att hjälpa dem som är i sjönöd. Momentet innehåller också en hänvisning till förslaget 11 § 5 mom. där det bestäms om giltigheten hos vissa avtal om fördelning av bärgarlön.

I 2 mom. ingår bemyndigande att ingå bärgningsavtal. Bestämmelserna motsvarar artikel 6 punkt 2 i konventionen. Befälhavaren föreslås vara behörig att på fartygsägarens vägnar ingå avtal. Med stöd av ställningsfullmakten i 6 kap. 13 § i den gällande sjölagen har befälhavaren rätt att träffa avtal också på redarens vägnar. Dessutom föreslås att fartygets ägare, redare och befälhavare var för sig skall vara behöriga att ingå avtal om bärgning på för den som äger egendom som finns eller har funnits ombord. Överskådliga behörighetsbestämmelser behövs för att ett avtal i bärgningssituationer skall åstadkommas i ett så tidigt skede som möjligt för uppnående av bästa resultat. Om det för ingående av bärgningsavtal var nödvändigt att inhämta samtycke hos fartygsägaren, redaren eller lastägarna, som kan vara många till antalet, skulle dyrbar tid ofta gå till spillo.

I konventionen används visserligen endast termen fartygsägare i bestämmelsen om behörighet att ingå avtal på dens vägnar som äger egendom. För tydlighetens skull bör också redaren nämnas i lagtexten, eftersom vardera ur praktisk synpunkt helt klart bör vara behöriga att ingå avtal. Den engelska termen, "owner", som används i konventionen kan anses avse såväl den registrerade

ägaren till fartyget som redaren. Konventionen hindrar inte att behövliga preciseringar av detta slag görs i den nationella lagstiftningen. Denna lösning har valts också i de andra nordiska länderna.

I Norden anses redaransvaret allmänt gälla en person som ställer fartyget i ordning och skaffar besättningen samt bedriver sjöfart med fartyget. Den ekonomiska risken i samband med sjöfart bärs av redaren. Tidigare förhöll det sig oftast så att en och samma person både ägde fartyget och utrustade det samt bedrev sjöfart med fartyget. Numera är det emellertid allt allmänare att rollerna är åtskilda. För en del arrangemang del kan det vara oklart vem som anses ha redaransvaret. I rättspraxis och litteratur har det allmänt ansetts att ansvaret vilar på den som har makten att bestämma över fartygets nautiska handhavande. Frågan utreds ofta genom tolkning av det avtal som parterna ingått och på basis av de faktiska omständigheterna.

Enligt 3 mom. kan ett avtal om bärgning eller ett villkor i ett sådant avtal jämkas eller lämnas utan avseende, om avtalet ingicks under påtryckning eller hot om fara och avtalet eller villkoret är oskäligt. Detta är fallet också om bärgarlönen eller den särskilda ersättningen enligt avtalet inte står i rimligt förhållande till det utförda bärgningsarbetet. Bestämmelsen motsvarar artikel 7 i bärgningskonventionen, och besläktade bestämmelser finns i 16 kap. 6 § i sjölagen. Trots att bestämmelser av liknande slag finns i lagen om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (228/1929) anses det på grund av bärgningens särskilda karaktär vara skäl att skriva in uttryckliga jämningsbestämmelser direkt i sjölagen. I den situation där avtal ingås är det fartyg som behöver bärgas i allmänhet i svagare ställning i förhållande till bärgaren. I en del fall kan konstellationen vara den motsatta. I sådana situationer finns det behov av att skydda den svagare parten mot oskäliga villkor. Enbart den omständigheten att avtalet har ingåtts medan obalans rått mellan parterna är inte en tillräcklig grund för jämkning, utan den ena parten skall ha utnyttjat sin starkare ställning och avtalet eller ett avtalsvillkor skall vara oskäligt i det uttryckliga fallet. Möjligheten att jämka en överenskommen bärgarlön eller särskild æ-

sättning behövs eftersom det ibland när ett bärgningsföretag påbörjas kan vara omöjligt att bedöma arbetets omfattning.

I 4 mom. föreskrivs att vad som bestäms i det föreslagna 10 § 3 mom. skall iakttas också när avtal om bärgning har ingåtts. Enligt bestämmelsen kan bärgarlönen eller den särskilda ersättningen förvägras helt eller delvis, om bärgningen har orsakats eller försvårats av fel eller försummelse från bärgarens sida eller om bärgaren vid bärgningen har gjort sig skyldig till bedrägeri eller någon annan ohederlig handling. Motsvarande bestämmelse finns i 16 kap. 6 § 3 mom. i den gällande sjölagen. Motsvarande artikel i bärgningskonventionen gäller inte betalningar som baserar sig på bärgningsavtal, men hänvisningen till ingångna avtal anses fortfarande vara behövlig, eftersom det i sammanhanget inte är skäl att göra åtskillnad om betalningen sker med stöd av sjölagen eller ett bärgningsavtal. Även om bestämmelsen i och för sig motsvarar det som allmänna avtalsrättsliga principer skulle utmynna i, är det för tydlighetens skull skäl att skriva in den direkt i lagen.

4 §. Bärgarens, ägarens, redarens och befälhavarens skyldigheter. I paragrafen regleras vissa av bärgningsparternas skyldigheter. Bestämmelsen är ny och motsvarar artikel 8 i bärgningskonventionen.

Också i detta sammanhang talas det i konventionen bara om fartygets ägare. Med anledning av vad som nämnts tidigare, är det dock i praktiken ändamålsenligt att skyldigheterna omfattar också redaren, eftersom fartyg i bärgningssituationer vanligen kontrolleras just av redaren.

I 1 mom. finns bestämmelser om bärgarens skyldigheter. Med bärgare avses här den som har påbörjat en i 1 § i kapitlet definierad bärgning. Eftersom det med avseende på fullgörandet av skyldigheterna inte spelar någon roll om bärgningen har lett till ett nyttigt resultat eller ej, används i lagtexten uttrycket bärgningsarbete.

I 2 mom. finns bestämmelser om vilka skyldigheter redaren och ägaren till fartyget eller till någon annan egendom som omfattas av bärgningen har.

De skyldigheter som anges i paragrafen är privaträttsliga till sin karaktär, och fullgöran-

det av dem är av betydelse bara i förhållandet mellan parterna, exempelvis när bärgarlönen fastställs. Parterna kan komma överens om något annat när det gäller andra bestämmelser än sådana som förpliktar till att skydda miljön.

5 §. Rätt till bärgarlön. I 1 mom. anges huvudregeln, enligt vilken bärgaren har rätt till bärgarlön bara om bärgningen har lett till nyttigt resultat. Bärgningen är resultatrik i den mening som här avses när egendom med ett ekonomiskt värde har kunnat bärgas. Bärgarlönen får aldrig överskrida värdet av det bärgade fartyget och annan bärgad egendom. Ränta och rättegångskostnader ingår inte i bärgarlönen.

När ett bärgningsföretag har lett till ett nyttigt resultat kan bärgarlönen fastställas till ett belopp som är väsentligt högre än den sedvanliga betalningen för utfört arbete. Detta gäller i synnerhet situationer där värdet av en bärgad last har varit stort och bärgningsuppdraget har varit svårt eller farligt för den som utfört det. Normalt utgör bärgarlönen från fem till tio procent av värdet av det som bärgats. Ibland kan ett fartygs värde efter en olycka dock vara lågt, och det är inte heller ovanligt att reparationskostnaderna överstiger priset för ett nytt fartyg. Det blir allt vanligare att försäkringen täcker ett nyförvärv i stället för reparation när skadorna överstiger ett visst belopp. Då har det fartyg som skall bärgas endast skrotvärde, och bärgarlönen bestäms utifrån detta.

Bestämmelserna i momentet uttrycker principen om "no cure – no pay". Innehållet i bestämmelserna är detsamma som i den gällande lagen, även om bara den senare punkten har skrivits in direkt i 16 kap. 5 § i sjölagen. Bestämmelsen motsvarar artikel 12 punkt 1 och artikel 13 punkt 3 i bärgningskonventionen.

I 2 mom. föreskrivs om rätten till en andel av bärgarlön eller särskild ersättning vid räddning av människor. I sak motsvarar bestämmelsen 16 kap. 1 § i sjölagen. Lagen föreslås emellertid uppta ett uttryckligt omnämnande av att räddning av människor inte som sådan ger rätt till bärgarlön. Räddning av människor anses höra till vars och ens grundläggande skyldigheter. Till momentet fogas också en bestämmelse om rätten till

särskild ersättning. Andelen av betalningen förutsätter att räddningen av människoliv har skett i samband med det egentliga bärgningsföretaget och att villkoren för betalning av bärgarlön eller särskild ersättning då uppfylls. Andelen för räddning av människoliv inräknas i bärgarens bärgarlön eller särskilda ersättning, och den som räddat människoliv skall vända sig till bärgaren för att få sin andel. Bestämmelsen motsvarar artikel 16 i bärgningskonventionen.

I 3 mom. finns en klargörande bestämmelse om att särskild ersättning enligt 9 § i kapitlet i vissa fall kan krävas trots att bärgningen inte har lett till ett nyttigt resultat.

6 §. Bestämmande av bärgarlön. I paragrafen uppräknas omständigheter som skall beaktas vid bestämmandet av bärgarlönen. De uppräknade omständigheterna är alla likvärda. Paragrafen motsvarar artikel 13 punkt 1 i bärgningskonventionen. Nytt jämfört med den gällande lydelsen i 16 kap. 4 § i sjölagen är att det i lagen anges som utgångspunkt att bärgarlönen skall bestämmas så att den uppmuntrar till bärgning. Dessutom har omständigheter som hänför sig till skyddet av miljön beaktats.

Enligt 1 punkten skall värdet av det bärgade fartyget och annan bärgad egendom beaktas. Värdet är därmed jämlikt med de andra omständigheter som skall beaktas när bärgarlönen bestäms, medan det tidigare har varit sekundärt. Med värde avses här det värde som den bärgade egendom har i det ögonblick då bärgningen avslutas. Sättet för beräkning av värdet definieras inte exakt i propositionen. Ledning skulle emellertid kunna sökas i det gängse värdet hos det som bärgats, men det skall inte betraktas som bindande. Inte heller bör till exempel försäkringsvärdet av det bärgade ha någon bindande betydelse.

Enligt 2 punkten bör bärgarnas skicklighet och ansträngningar vid bärgningen av fartyget och annan egendom samt vid räddning av människor beaktas. Detta motsvarar den nuvarande regleringen.

I 3 punkten finns en nyhet jämfört med gällande lag. Enligt den bör bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa miljöskada beaktas. Även om denna omständighet inte för närvarande

nämns i lagen, har den i praktiken beaktats när bärgarlön har fastställts.

Enligt 4 punkten bör bärgarnas framgång beaktas. Detta motsvarar gällande lagstiftning. Framgången bedöms på enbart objektiva grunder, i enlighet med nuvarande praxis.

Enligt 5 punkten bör farans art och grad beaktas. Med farans art avses till exempel risken för explosion eller bottenkänning, och med farans grad avses sannolikheten för att något sådant skulle ha kunnat inträffa.

Enligt 6 punkten bör den tid som bärgarna använde och de kostnader och förluster som bärgarna ådrog sig beaktas. I kostnaderna inkluderas bland annat kostnaderna för att försätta egendomen i säkerhet.

Enligt 7 punkten bör hänsyn tas till bärgarens risk att bli ersättningsskyldig och de andra risker som bärgarnas och deras utrustning utsattes för.

Bestämmelser som motsvarar 5-7 punkten ingår i de nuvarande bestämmelserna.

Enligt 8-10 punkten bör hänsyn tas till den snabbhet med vilken bärgningen utfördes, tillgängligheten och användningen av fartyg eller annan utrustning avsedd för bärgning, graden av beredskap och effektivitet i fråga om bärgarnas utrustning och utrustningens värde. Bestämmelserna är av betydelse för dem som professionellt utövar bärgning. Till en del ingår motsvarande bestämmelser i den gällande lagen.

7 §. Ansvar för bärgarlön. I paragrafen föreskrivs att bärgarlönen skall betalas av fartygsägaren och ägaren till annan egendom i förhållande till värdet av det som bärgades för var och en av dem. Bestämmelsen motsvarar artikel 13 punkt 2 i bärgningskonventionen. Fartygsägaren och lastägarna har därmed inte något solidariskt ansvar för bärgarlönen.

I praktiken betalas bärgarlönerna via fartygsägarens och lastägarnas försäkringar.

8 §. Fördelning av bärgarlön mellan flera bärgare. I paragrafen föreskrivs att de omständigheter som anges i 6 § skall beaktas vid fördelningen av bärgarlön mellan flera bärgare. Bestämmelsen motsvarar 16 kap. 7 § 1 mom. i den gällande sjölagen och artikel 15 punkt 1 i bärgningskonventionen.

9 §. Särskild ersättning. Paragrafen innehåller bärgningskonventionens viktigaste ny-

het, det vill säga bestämmelser om särskild ersättning. Paragrafen motsvarar artikel 14 i bärgningskonventionen och utgör ett undantag från huvudregeln, som säger att bärgaren får betalt endast för sådan bärgning som leder till ett nyttigt resultat.

I 1 mom. föreskrivs att om bärgaren har utfört bärgningsarbete avseende ett fartyg som självt eller genom sin last har hotat att orsaka miljökada, har han rätt till särskild ersättning för sina kostnader av fartygsägaren och redaren. Utgångspunkten är att den särskilda ersättningen bör täcka de kostnader som det utförda arbetet har föranlett bärgaren. Erhållandet av särskild ersättning förutsätter inte att egendom som har ett ekonomiskt värde har kunnat bärgas eller att miljökada har kunnat hindras eller begränsas. Bestämmelsen kan bli tillämplig till exempel när en bärgare försöker hindra att bränslet eller olja eller något annat farligt ämne i lasten rinner ut i havet. Det gäller att lägga märke till att betalning av särskild ersättning förutsätter att fartyget eller dess last har varit föremål för bärgningsåtgärder. Om fartyget i praktiken har sjunkit och bärgaren bara försöker hindra miljökador, betalas särskild ersättning inte då det inte är fråga om utförande av bärgning. I en del situationer kan det uppstå gränsfall där antingen bärgningsbestämmelserna eller andra bestämmelser tillämpas, exempelvis 10 kap. i sjölagen, som gäller ansvar för oljeskada.

I momentet föreskrivs också att i sådana fall där bärgaren har lyckats bärga också egendom med ett ekonomiskt värde skall särskild ersättning betalas endast i den mån den överstiger bärgarlönen.

När ersättningen beräknas skall hänsyn tas också till den samförståndsklausul (common understanding) som diplomatkonferensen godkänt. Enligt den behöver bärgarlön enligt artikel 13 inte bestämmas till den bärgade egendomens fulla värde förrän särskild ersättning kan betalas.

Enligt bärgningskonventionen är det bara fartygsägaren som ansvarar för den särskilda ersättningen. Också i detta sammanhang kan det engelska termen "owner" avse både den registrerade ägaren och redaren. I de nordiska länderna har det ansetts vara motiverat att också redaren svarar för den särskilda ersätt-

ningen. Det beror på att man inom försäkringsbranschen i samband med beredningen av konventionen ingick en överenskommelse om att kaskoförsäkringen täcker den egentliga bärgningen och ansvarsförsäkringen dvs. P&I (Protection and Indemnity)-försäkringen den särskilda ersättningen. Det innebär att ersättningen enligt artikel 14 täcks via P&I-försäkringen, som redaren i allmänhet tecknar. När ersättning krävs med stöd av artikel 14 är situationen sannolikt ofta sådan att inget fartyg längre existerar, det vill säga att fartyget inte ens kan beläggas med kvarstad. För att bärgaren skall få sin betalning är det sålunda ändamålsenligt att också redaren ansvarar för den särskilda ersättningen. Ägarens och redarens ansvar är solidariskt. Den slutliga kostnadsfördelningen mellan ägaren och redaren bestäms utgående från det inbördes rättsförhållandet mellan dem, i enlighet med ett eventuellt avtal samt allmänna obligationsrättsliga principer. Likaså bestäms regressrätten visavi lastägarna och andra som eventuellt har dragit nytta av bärgningen.

Frågan om huruvida den betalning som bärgaren får är bärgarlön eller särskild ersättning är av betydelse därför att de som äger den bärgade egendomen svarar för bärgarlönen, medan fartygsägaren och redaren svarar för den särskilda ersättningen. I praktiken stannar betalningarna i sista hand på de betalningsskyldigas försäkringsbolagen, så det är fråga om ansvarsfördelningen mellan olika försäkringsformer, närmast kasko-, gods- och P&I-försäkringar, samt ansvarsfördelningen mellan försäkringsbolagen. Vid gemensamt haveri täcks riskerna ur de två förstnämnda försäkringsformerna, medan den särskilda ersättningen täcks ur P&I-försäkringen.

I 2 mom. föreskrivs att om bärgaren under sådana omständigheter som nämns i 1 mom. de facto har lyckats hindra eller begränsa miljökada, kan den särskilda ersättningen höjas med ett belopp som överstiger bärgarens kostnader. I normala fall skulle den särskilda ersättningen kunna höjas med ett belopp som motsvarar 30 procent av bärgarens kostnader. Om det emellertid anses skäligt kan ersättningen höjas med upp till 100 procent. I det sistnämnda fallet bör de omständigheter som anges i 6 § beaktas. Den särskilda ersättningen kan alltså vara allra högst

dubbelt så stor som de kostnader som bärgningen föranlett bärgaren.

På basis av utländsk rättspraxis tycks det i regel vara så att den särskilda ersättningen höjs med allra högst 30 procent av bärgarens kostnader. För att denna gräns skall överskridas måste bärgningsarbetet vara alldeles exceptionellt.

Prövningen av storleken av den betalning som erläggs till bärgaren inbegriper därmed två separata kalkyler i en del fall. Om bärgaren har lyckats bärga egendom med ett ekonomiskt värde, bör bärgarlönen räknas ut på detta värde. Om bärgningsföretaget har avsett ett fartyg eller en last som utgjort en fara för miljön, bör också den särskilda ersättning som detta medför beräknas. Bärgaren har rätt till det högre beloppet. Ersättningen betalas som följer, enligt ett exempel som presenterades vid diplomatkonferensen. Om värdet av den bärgade egendomen är exempelvis 100 000 och bärgarlönen enligt artikel 13 i bärgningskonventionen är 10 000 och kostnaderna 5 000, tillämpas artikel 14 inte. Om kostnaderna däremot är 12 000 skall 2 000 ersättas enligt artikel 14 punkt 1.

I 3 mom. bestäms om vad som avses med bärgarens kostnader. Med uttrycket avses de skäliga utgifter som bärgaren har haft för bärgningsarbetet samt en rimlig ersättning för utrustning och personal som med fog har använts under arbetet. Vid bestämmandet av ersättningen skall omständigheterna i 6 § 8—10 punkten iaktas.

Efter att konventionen trätt i kraft ansågs det inom bärgningsbranschen att ordalydelsen i bärgningskonventionens artikel 14 beträffande de kostnader som skall ersättas var alltför diffus. Bärgningsbolag, rederier och försäkringsbolag som företrädde rederierna tvistade om vad kostnaderna inbegriper. Närmast handlade tvisten om huruvida administrationskostnader och fasta kostnader för bärgarens verksamhet alls kan ingå i de "out of pocket"-kostnader som avses i artikeln. Oklart var också om någon marginal får ingå i de nämnda kostnaderna.

År 1997 tog högsta domstolen i England (House of Lords) ställning till kostnaderna i ett av sina beslut. Det var fråga om ett fartyg vid namn Nagasaki Spirit, som till följd av en sammanstötning fattade eld i Malackasundet.

Bärgarna lyckades hindra miljöskador, och därför blev fastställandet av de skäligen kostnaderna föremål för en tvist. Enligt rätten betraktades endast nödvändiga "out of pocket"-kostnader som sådana kostnader som skulle beaktas. Varken marginal eller vinst fick ingå i dem.

Med anledning av beslutet ansågs det inom bärgningsbranschen att systemet borde vara mera förutsägbart. Till följd av detta utarbetades som bilaga till LOF 95, som då var i bruk, en fristående handling, den så kallade SCOPIC-klausulen. Också LOF 2000 inbegriper en SCOPIC-klausul som, ifall parterna kommer överens om det, i samband med bärgningsavtal används i stället för särskild ersättning. Klausulen garanterar bärgaren ersättningar för vidtagna åtgärder enligt en fastställd taxa. Genom SCOPIC-klausulen höjs bärgarens kostnader med 25 procent oberoende av om bärgningen föranlett ett nyttigt resultat eller ej. SCOPIC-klausulen innehåller också bestämmelser som förbättrar bärgarens möjligheter att få betalt. I en bärgningssituation bör parterna därmed avgöra om de på bärgningsarbetet skall tillämpa SCOPIC-klausulen, som garanterar en viss ersättning, eller om bestämmelserna som baserar sig på bärgningskonventionen skall tillämpas.

Enligt 4 mom. kan den särskilda ersättningen förvägras helt eller delvis, om bärgaren av vårdslöshet har låtit bli att hindra eller begränsa miljöskada.

10 §. Rätt till ersättning i vissa fall. Paragrafen innehåller bestämmelser om rätten till bärgarlön och särskild ersättning i vissa specialfall.

I 1 mom. föreskrivs om situationer där någon handlar enligt ett avtal som har ingåtts innan faran uppstod. Den som har vidtagit åtgärderna har då rätt till bärgarlön eller särskild ersättning endast om de vidtagna åtgärderna har gått utöver vad som skäligen kan anses omfatta fullgörelsen av avtalet. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 16 kap. 2 § 1 mom. i den gällande sjölagen och artikel 17 i bärgningskonventionen.

Enligt 2 mom. har den som medverkat vid bärgningen trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets ägare, redare eller befälhavare inte rätt till bärgarlön eller särskild er-

sättning. Bestämmelsen motsvarar artikel 19 i bärgningskonventionen samt 16 kap. 1 § 2 mom. i den gällande sjölagen med den skillnaden att rätten att förbjuda medverkan här tillkommer också fartygets ägare och redare. Svaret på frågan om när ett förbud är att betrakta som befogat återstår att fastställa i rättspraxis. Det bör dock anses att om ett fartyg eller en last hotar att åsamka miljöskada, kan bärgning i princip inte förbjudas eftersom skyddet av miljön bör tillmätas en stor betydelse. Däremot kan ett förbud vara befogat till exempel när en bärgare som tillhandahåller bärgningstjänster bedöms försvåra ett pågående bärgningsföretag. En annan nyhet jämfört med gällande lag är att det föreslås bli föreskrivet att samma rätt att förbjuda medverkan i bärgning skall tillkomma ägaren till sådan annan egendom i fara som inte funnits ombord på fartyget. Det innebär att befälhavaren, fartygsägaren och redaren har rätt att förbjuda bärgning av last som är ombord på fartyget och som fallit överbord medan ägaren till annan egendom har rätt att förbjuda bärgning av sin egendom. Också detta motsvarar artikel 19 i bärgningskonventionen.

I 3 mom. föreskrivs om vissa situationer som följer av bärgarens verksamhet och där bärgarlönen eller den särskilda ersättningen kan förvägras helt eller delvis. Bestämmelsen motsvarar 16 kap. 4 § 2 mom. i den gällande sjölagen och artikel 18 i konventionen.

11 §. Fördelning av bärgarlön mellan redare och besättning. Paragrafen innehåller bestämmelser om fördelning av bärgarlönen mellan redare och besättning när fartyget har bärgat något under en resa.

Fördelningsbestämmelserna i paragrafen motsvarar gällande 16 kap. 7 § i sjölagen. Till denna del företas endast språkliga ändringar, och i det nuvarande 3 mom. slopas såsom obehövlig en mening enligt vilken ersättningsfrågan skall prövas av domstol, om parterna inte kommer överens om ersättning.

Enligt artikel 15 i bärgningskonventionen skall fördelningen av en bärgarlön mellan fartygsägaren, befälhavaren och den övriga besättningen ske enligt lagen i den stat vars flagga fartyget för. Därför omnämns i 1 mom. att fördelningsbestämmelserna skall

tillämpas om fartyget är registrerat i Finland. I 7 mom. bestäms också att om fartyget inte är registrerat i Finland tillämpas lagstiftningen i den stat där fartyget är registrerat på fördelningen av bärgarlön. Dessutom föreskrivs att bärgningslönen i det fall att bärgningen inte har utförts från ett fartyg skall fördelas enligt den lagstiftning som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och hans anställda.

Det nuvarande 6 mom., som gäller fördelningen av bärgarlön mellan besättningen på finskt statsfartyg, föreslås bli preciserat. I momentet föreslås bli föreskrivet att 11 § skall tillämpas på fördelningen av bärgarlön som tillkommer ett finskt statsfartyg också när fartyget används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Den nuvarande bestämmelsen på förordningsnivå, enligt vilken befälhavarens andel av bärgarlönen skall betalas till befälhavarens förman eller någon som jämställs med förmannen, om denne när bärgningen inletts har övertagit befälet ombord, och den ordinarie befälhavaren erhåller sin andel av den besättningen tillkommande andelen i förhållande till sin lön, skall skrivas in i lagen. Statens rätt att avstå från den bärgarlön utan ansvarighet mot de ombordvarande preciseras på så sätt att det i lagtexten skrivs att staten har rätt att avstå från bärgarlön i dess helhet. Denna rätt gäller därmed också besättningens andel, vilket motsvarar tolkningen av den nuvarande bestämmelsen, men för tydlighetens skull föreslås detta omnämnas i lagen. Den i momentet ingående behörigheten att utfärda förordning preciseras så att den motsvarar grundlagen. Enligt bemyndigandet skall genom förordning av statsrådet bestämmas närmare om löner som skall beaktas vid fördelning av den del av bärgarlönen som tillfaller dem som är ombord på statsfartyg, om fördelning av denna del mellan olika statsfartyg samt om avstående från den bärgarlön som skulle tillfalla ett fartyg.

För närvarande är förordningen om grunderna för fördelningen av bärgarlön, då finskt statsfartyg utfört bärgning (322/1967) i kraft med stöd av det nuvarande bemyndigandet. Förordningen föreslås bli upphävd, och i stället föreslås en ny förordning bli utfärdad. I sak kommer den att motsvara den nuvarande, men hänvisningarna till paragraferna i sjöla-

gen uppdateras och formuleringarna moderniseras, och bemyndigandet för ministeriet att meddela föreskrifter kommer att slopas såsom obehövligt.

12 §. Säkerhet. Paragrafen upptar bestämmelser om ställande av säkerhet.

Enligt 1 mom. skall, på begäran av bärgaren, den som är betalningsskyldig ställa säkerhet för betalningen av bärgarlönen och den särskilda ersättningen. Säkerheten bör täcka också ränta och rättegångskostnader. Bestämmelsen är ny i förhållande till den gällande lagstiftningen och motsvarar artikel 21 punkt 1 i bärgningskonventionen. I momentet föreskrivs ytterligare att bärgaren efter att en säkerhet har ställts inte får göra gällande sjöpanträtt för kravet på bärgarlön. Bestämmelsen är ny och motsvarar artikel 20 punkt 2 i bärgningskonventionen. Av de allmänna principerna följer att skyldigheten att ställa en sådan säkerhet minskar i samma proportion som förskott enligt den föreslagna 13 § betalas. Detta är också i linje med artikel 22 punkt 2 i bärgningskonventionen.

Bestämmelsen om sjöpanträtt gäller inte den särskilda ersättningen, eftersom den enligt 3 kap. 5 § i den gällande sjölagen inte är en fordran för vilken sjöpanträtt utgör säkerhet. I samband med konventionens artikel 20 i avsnitt 1 redogörs för regleringen i 1993 års nya konvention om sjöpant och fartygsintekning. Finland har inte ännu tillträtt den nya konventionen och i överläggningar mellan de nordiska länderna har det konstaterats att det inte ännu i detta sammanhang är ändamålsenligt att ändra de bestämmelser om sjöpanträtt som finns i sjölagarna.

Enligt 2 mom. skall det bärgade fartygets ägare och redare medverka till att lastägaren innan lasten lämnas ut ställer säkerhet för de krav som riktas mot honom. Bestämmelsen är ny och motsvarar artikel 21 punkt 2 i bärgningskonventionen. Den förpliktar fartygsägaren och redaren att till exempel identifiera lastägaren och eventuellt kommunicera med honom angående ställandet av säkerhet. Det är inte nödvändigt att i lag föreskriva om skyldighetens exakta innehåll, utan det kommer att utformas i praktiken.

I 3 mom. föreskrivs att det bärgade fartyget eller annan bärgad egendom inte utan bärgarens samtycke får flyttas från den hamn eller

plats dit egendomen förts efter bärgningen, om inte säkerhet har ställts för bärgarens krav. Bestämmelsen motsvarar i sak 16 kap. 8 § 1 mom. i den gällande sjölagen och artikel 21 punkt 3 i bärgningskonventionen.

I 4 mom. finns en bestämmelse som motsvarar det nuvarande 16 kap. 8 § 2 mom. i sjölagen. Enligt den skall bärgaren ersätta den skada som orsakats av att han har vägrat att godta den säkerhet som erbjudits och fartyget därför blir uppehållet eller ägaren till egendom inte får ut egendomen, om den erbjudna säkerheten anses ha varit tillräcklig och betryggande.

13 §. Förskott. I paragrafen bestäms om bärgarens rätt att få förskott på bärgarlönen eller den särskilda ersättningen. På begäran av bärgaren får förskott fastställas av den domstol eller skiljedomstol som är behörig att handlägga målet. Om ett tvistemål angående bärgarlön eller särskild ersättning redan är anhängigt i domstolen eller skiljedomstolen, är denna behörig att fastställa förskottet. Fastställandet av förskott förutsätter dock inte att målet redan är anhängigt någonstans, utan behörig är då den domstol eller skiljedomstol som är behörig att handlägga bärgarens krav. I paragrafen bestäms att det, om sakens natur det förutsätter, är möjligt att uppställa villkoret att bärgaren ställer säkerhet, eller andra villkor som är skäliga med hänsyn till omständigheterna. Paragrafen är ny och motsvarar artikel 22 i bärgningskonventionen.

På sökande av ändring i sjörättsdomstolens avgöranden tillämpas enligt förslaget rättegångsbalken, med stöd av hänvisningsbestämmelsen i 21 kap. 13 § i sjölagen. Om ett ärende avgörs genom skiljeförfarande, tillämpas med stöd av 21 kap. 15 § i sjölagen lagen om skiljeförfarande (967/1992).

14 §. Krav på bärgarlön ur lasten. Bestämmelsen motsvarar gällande 16 kap. 9 §.

15 §. Statsägd last och humanitär last. Paragrafen upptar bestämmelser om behandlingen av statsägd last och humanitär last i vissa fall. Bestämmelserna är nya och motsvarar artiklarna 25 och 26 i bärgningskonventionen.

19 kap. Preskription av fordringar

1 §. Preskription av fordringar. I 1 mom. 1 punkten nämns att preskriptionstiden inte bara för fordran på bärgarlön utan också för fordran på särskild ersättning är två år från det bärgningsföretaget har slutförts. Tidsfristen för krav på andel i bärgarlön ändras inte, det vill säga kravet preskriberas inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek. Den mot vilken fordran görs gällande kan dock när som helst under tiden för väckande av talan förlänga dessa tidsfrister genom att underrätta den som framställt krav. Bestämmelserna är förenliga med artikel 23 punkterna 1 och 2 i bärgningskonventionen.

21 kap. Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 b §. Behörig domstol vid bärgningsföretag. Kapitlet kompletteras med en ny paragraf där det bestäms att, utöver vad som bestäms i 3 § i samma kapitel, talan om bestämmande eller fördelning av bärgarlön eller särskild ersättning enligt 16 kap. får väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där bärgningen utfördes eller där den bärgade egendomen fördes iland. Sjørättsdomstolarna uppräknas i 1 § i samma kapitel.

Dessutom kan angående det föreslagna 1 mom. konstateras att det är lättare att inhämta sådant bevismaterial och sådan utredning som inverkar på ärendet, om målet behandlas nära den plats där händelserna utspelade sig.

I 2 mom. sägs att om en talan enligt 1 mom. gäller bärgningsarbete som har utförts någon annanstans än i Finland, får talan utöver vad som föreskrivs i 3 § väckas vid Helsingfors tingsrätt.

För en särskild behörighetsbestämmelse talar den omständigheten att det enligt bestämmelsen om tillämpningsområdet i 16 kap. är möjligt att det i Finland tas upp till behandling mål där svaranden, eller eventuellt vardera parten, inte är finsk. Då är den i 21 kap. 3 § ingående bestämmelsen om behörig sjörättsdomstol i tvistemål inte tillämplig, för enligt den skall tvistemål instämmas till sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns.

3. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av den föreslagna 16 kap. 11 § i sjölagen utfärdas en statsrådets förordning om närmare bestämmelser om fördelning av bärgarlön när ett finskt statsfartyg har utfört bärgningen.

4. Ikraftträdande

Bärgningskonventionen har trätt i kraft internationellt den 14 juli 1996. Målet är att Finland skall godkänna konventionen så snart som möjligt. För Finlands del träder konventionen i kraft ett år efter godkännandet, så man kan förmoda att detta sker år 2007. Eftersom Finland fortfarande är bundet av 1910 års Brysselkonvention, som bärgningskonventionen ersätter, anses det vara ändamålsenligt att säga upp Brysselkonventionen på så sätt att uppsägningen träder i kraft senast när bärgningskonventionen träder i kraft för Finlands vidkommande. Uppsägningen av Brysselkonventionen får verkan ett år efter uppsägningsdagen.

Den i propositionen föreslagna lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i bärgningskonventionen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president och samtidigt med konventionen.

Den i propositionen föreslagna lagen om ändring av sjölagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

På avtal som har ingåtts och bärgningsföretag som har påbörjats före den föreslagna lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

5. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

5.1. Behovet av riksdagens samtycke

Med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen beslutar republikens president om uppsägningen av fördrag. Enligt 94 § i grundlagen krävs dock riksdagens godkännande för uppsägning av fördrag som innehåller sådana be-

stämmelser som omfattas av riksdagens befogenhetsområde. Uppsägningen av fördrag kräver riksdagens samtycke också i sådana fall där godkännandet av fördraget enligt den tidigare konstitutionen inte förutsatte riksdagens samtycke, men där riksdagens samtycke skulle ha krävts enligt den nya grundlagen. Brysselkonventionen har i tiderna satts i kraft genom en förordning. Den innehåller emellertid bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, och den grundar sig på bestämmelser i sjölagen. Uppsägningen av den kräver därmed riksdagens samtycke.

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Riksdagens befogenheter omspänner alla de bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag hör till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser, om det finns lagbestämmelser om den fråga som bestämmelsen avser, eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om frågan i lag. Detta är fallet oavsett om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

De bestämmelser i bärgningskonventionen som hör till området för lagstiftningen och skall tillämpas internt handlar om civilrättsliga och processrättsliga frågor. De gäller definitioner (artikel 1), konventionens tillämpningsområde (artiklarna 2-4 och 30), rätten till ersättning i samband med bärgning som kontrolleras av myndigheter (artikel 5), bärgningsavtal och ogiltigförklaring och jämkning av dem (artiklarna 6 och 7), bärgarens, ägarens och befälhavarens skyldigheter (artikel 8), befälhavarens skyldighet att lämna bistånd (artikel 10), villkoren för bärgarlön och

kriterierna för att bestämma bärgarlönen, särskild ersättning och fördelning av bärgarlön (artiklarna 12–19), sjöpanträtt, säkerhet, interimistisk betalning, preskriptionstider och ränta (artiklarna 20–24) samt statsägda laster och humanitära laster (artiklarna 25 och 26). De ovan nämnda artiklarna inverkar direkt på grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Dessutom innehåller den gällande sjölagen bestämmelser om en del av det som ingår i dessa artiklar. Bestämmelserna i artiklarna måste därför anses höra till området för lagstiftningen i materiellt hänseende, och de kräver riksdagens godkännande.

De övriga artiklarna i bärgningskonventionen (9, 11, 27–29 och 31–34) innehåller med konventionen sammanhängande skyldigheter som den fördragsslutande staten har samt sedvanliga slutbestämmelser. Artiklarna kan inte anses inverka på grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, och de skall därför inte anses höra till området för lagstiftningen.

Riksdagens samtycke är nödvändigt i fråga om en sådan reservation eller förklaring som i Finland påverkar tillämpningen av de bestämmelser i fördraget som hör till området för lagstiftningen (se t.ex. GrUU 2/1980 rd, GrUU 28/1997 rd och GrUU 36/1997). Det är meningen att Finland i samband med att konventionen godkänns skall göra en reservation enligt artikel 30 punkt 1 d, enligt vilken Finland inte tillämpar konventionen när egendomen i fråga är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt värde och finns på havsbotten. Bestämmelsen inverkar på konventionens tillämpningsområde och hör själv till området för lagstiftningen. Görandet av den föreslagna reservationen förutsätter alltså riksdagens godkännande.

5.2. Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. i grundlagen godkänns en internationell förpliktelse eller uppsägningen av den med en majoritet av rösterna. Ifall förslaget om godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen, skall den emellertid godkännas med ett beslut som har fattats med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Enligt 95 § 1 mom. i grundlagen sätts de

bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen i kraft genom lag. Enligt 95 § 2 mom. i grundlagen behandlas ett lagförslag om ikraftträdande av en internationell förpliktelse i vanlig lagstiftningsordning. Om förslaget dock gäller grundlagen, skall riksdagen, utan att förslaget lämnas vilande, godkänna det med ett beslut som har fattats med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Bestämmelserna i bärgningskonventionen gäller inte grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen.

Det i propositionen ingående förslaget till ändring av sjölagen innehåller en del bestämmelser som anknyter till grundlagen och de grundläggande fri- och rättigheterna.

Skyddet av miljön är en viktig bakgrundsfaktor för de föreslagna bärgningsbestämmelserna. Några bestämmelser i förslaget har därmed ett samband med det i 20 § i grundlagen stadgade ansvaret för miljön. Förslagens 3 och 4 § innehåller stadganden som berör parternas skyldighet att hindra eller begränsa miljöskada.

De föreslagna preskriptionsbestämmelserna och bestämmelsen om förbud mot bärgning har ett samband med det egendomsskydd som ingår i 15 § i grundlagen.

Enligt den föreslagna 10 § har den som medverkat vid bärgningen trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets ägare, redare eller befälhavare inte rätt till bärgarlön eller särskild ersättning. I en del fall är det möjligt att ägaren till fartyget eller till egendom inte har någon möjlighet att förbjuda bärgning. I praktiken är det närmast fråga om en situation där man försöker förbjuda bärgningen av ett fartyg som hotar att föranleda miljöskada, så bestämmelsen är motiverad från miljöskyddssynpunkt.

Genom de i 16 kap. 11 § 3 mom. och 19 kap. 1 § ingående bestämmelserna om preskription av fordringar förkortas den allmänna tre år långa preskriptionstid som anges i 4 § i lagen om preskription av skulder (728/2003). Detta är motiverat från gäldenärens synpunkt. Bärgarlönerna kan vara ansemliga, och för att gäldenärens ekonomiska ställning skall vara tryggad förutsätts att indrivningen av skulden inleds vid rätt tid. Den

föreslagna preskriptionstiden på två år är tillräcklig från borgenärens synpunkt med beaktande av att tiden börjar löpa från det bärgningen slutförts, en tidpunkt som borgenären alltid har kännedom om. Tidsfristerna för krav på andel i bärgarlön är kortare, men också för deras vidkommande står det klart för borgenären när preskriptionstiden för kravet börjar löpa, och tidsfristen är nödvändig för gäldenären för att han skall kunna beakta de krav som ställs på honom, när han kräver bärgarlön. Flexibiliteten ökas av att gäldenären när som helst under tiden för väckande av talan kan förlänga preskriptionstiden genom att underrätta den som framställt krav.

I den föreslagna 11 § i sjölagen ingår ett bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning om fördelningen av bärgarlön mellan besättningsmedlemmarna på ett finskt statsfartyg.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Genom lag skall utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande skall vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att det som ett sådant bemyndigande innefattar skall definieras noggrant i lag. Från grundlagssynpunkt är det exceptionellt att andra myndigheter bemyndigas att utfärda normer (GrUB 10/1998 rd). I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndigheters makt att utfärda normer en sådan teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, se också GrUU 16/2002 rd).

Grundlagsutskottet har upprepade gånger också framhållit att 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen direkt begränsar tolkningen av bestämmelserna om bemyndigande, alldeles

som innehållet i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandena (t.ex. GrUU 48/2001 rd). Genom förordning eller genom föreskrifter som en myndighet meddelar är det därmed inte möjligt att utfärda allmänna rättsnormer om exempelvis grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter eller om sådant som enligt grundlagen annars hör till området för lagstiftningen (GrUU 16/2002 rd).

Vid beredningen av bemyndigandet har de krav som grundlagen ställer i sammanhanget beaktats. Bemyndigandet har placerats i och i sak kopplats samman med den paragraf där frågan regleras. Också i övrigt har bemyndigandet formulerats så, att det är så exakt avgränsat och noggrant definierat som möjligt. Till bemyndigandet att utfärda förordning hänför sig tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. Bemyndigandet står därmed inte i strid med grundlagen.

Enligt regeringens uppfattning är det möjligt att besluta om uppsägning av Brysselkonventionen och godkännande av bärgningskonventionen med en majoritet av rösterna och att godkänna de i propositionen ingående lagförslagen 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 28 april 1989 ingångna 1989 års internationella konvention om bärgning,

att Riksdagen godkänner att en reservation enligt artikel 30 punkt 1 d görs, enligt vilken Finland inte tillämpar konventionen när den egendom som berörs är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt intresse och finns på havsbotten

och att Riksdagen godkänner att den i Bryssel den 23 september 1910 ingångna internationella konventionen angående förenhetligande av vissa bestämmelser i fråga om assistans och bärgning sägs upp.

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 1989 års internationella konvention om bärgning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i 1989 års internationella konvention om bärgning, vilken ingicks i London den 28 april 1989, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas 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) 9 kap. 3 § 1 punkten, 14 kap. 66 § 2 mom.,
16 kap. och 19 kap. 1 § 1 punkten, samt
fogas till 21 kap. en ny 3 b § som följer:

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte
1) en fordran på bärgarlön inklusive sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,

14 kap.

Befraktning av fartyg

66 §

Gemensamt haveri och bärgning

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom, om det inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av den nettobärgarlön som avses i 16 kap. 11 § 2 mom. samt på motsvarande sätt av den särskilda ersättning som avses 16 kap. 9 § tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

16 kap.

Bärgning

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med
1) *bärgning* en åtgärd som vidtas i farvatten för att bistå ett fartyg eller någon annan egendom som har förolyckats eller är i fara,
2) *fartyg* en farkost samt en anordning som kan navigeras,
3) *egendom* sådan egendom som inte är stadigvarande och avsiktligt fastgjord vid strandlinjen,
4) *miljöskada* väsentlig fysisk skada på mänsklig hälsa eller marint liv eller på naturtillgångar i kustfarvatten, i inre farvatten eller till sådana farvatten anslutna områden, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser.

2 §

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas när tvistemål som gäller bärgning behandlas i en finsk domstol eller genom skiljeförfarande som äger rum i Finland.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas också om det bärgade fartyget och det fartyg

som utförde bärgningen har samma ägare.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på bärgning som genomförs eller kontrolleras av myndigheter endast till den del bestämmelser eller föreskrifter därom inte finns någon annanstans. Bärgare som har deltagit i sådana bärgning har dock rätt till bärgarlön eller särskild ersättning enligt detta kapitel.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på fast förankrade eller flytande plattformar eller på flyttbara havsborrningsenheter, när plattformarna eller enheterna finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion som avser havsbottens mineraltillgångar.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte heller på fartyg eller egendom som avses i lagen om forminnen (295/1963), om inte något annat har överenskommit särskilt.

3 §

Avtalsfrihet, behörighet att ingå avtal och jämkning av avtal

Genom avtal kan avvika från bestämmelserna i detta kapitel. Genom avtal är det dock inte möjligt att inskränka den skyldighet att hindra eller begränsa miljöskada som enligt detta kapitel ankommer på bärgaren, befälhavaren, redaren eller ägaren till fartyget eller till någon annan egendom. I 11 § 5 mom. bestäms om giltigheten hos vissa avtal om fördelning av bärgarlön.

Befälhavaren är behörig att på fartygsägarens vägnar ingå avtal om bärgning. Fartygets ägare, redare och befälhavare är var för sig behöriga att ingå avtal om bärgning för den som äger egendom som finns eller har funnits ombord.

Ett avtal om bärgning eller ett villkor i ett sådant avtal får jämkas eller lämnas utan avseende, om avtalet ingicks under påtryckning eller hot om fara och avtalet eller villkoret är oskäligt, eller om bärgarlönen eller den särskilda ersättningen enligt avtalet inte står i rimligt förhållande till det utförda bärgningsarbetet.

Vad som bestäms i 10 § 3 mom. skall iaktas också när avtal om bärgning har ingåtts.

4 §

Bärgarens, ägarens, redarens och befälhavarens skyldigheter

I förhållande till fartygets ägare och redare samt ägaren till någon annan egendom som bärgningen avser är bärgaren skyldig att

1) utföra bärgningsarbetet med tillbörlig omsorg,

2) visa tillbörlig omsorg vid bärgningsarbetet för att hindra eller begränsa miljöskada,

3) alltid söka bistånd av andra bärgare när omständigheterna skäligen kräver det, och att

4) tillåta att andra bärgare medverkar vid bärgningen, om fartygets ägare, redare eller befälhavare eller ägaren till någon annan egendom som är i fara begär detta och begäran skall anses skälig; om det visar sig att begäran var oskälig skall storleken av bärgarlönen inte påverkas av att andra bärgare medverkat.

I förhållande till bärgaren är fartygets ägare, redare och befälhavare samt ägaren till någon annan egendom som omfattas av bärgningen skyldiga att

1) samarbeta fullt ut med bärgaren under bärgningen,

2) visa tillbörlig omsorg vid bärgningen för att hindra eller begränsa miljöskada, samt att

3) återta det bärgade fartyget eller annan bärgad egendom när det som bärgats har förts i säkerhet och bärgaren med fog begär att så skall ske.

5 §

Rätt till bärgarlön

Bärgaren har rätt till bärgarlön, om bärgningen har lett till ett nyttigt resultat. Bärgarlönen får inte bestämmas till högre belopp än värdet av det bärgade fartyget och annan bärgad egendom. Ränta och rättegångskostnader skall inte räknas in i bärgarlönen.

Räddning av människor ger inte som sådan rätt till bärgarlön. Den som i samband med bärgningen har räddat människor har dock rätt till en skälig andel av den bärgarlön eller den särskilda ersättning som tillkommer bärgaren.

Utan hinder av 1 mom. får krav framställas

på särskild ersättning enligt 9 §.

6 §

Bestämmande av bärgarlön

Bärgarlönen skall bestämmas så att den uppmuntrar till bärgning och med beaktande av följande omständigheter:

- 1) värdet av det bärgade fartyget och annan bärgad egendom,
- 2) bärgarnas skicklighet och ansträngningar vid bärgningen av fartyget och annan egendom samt vid räddning av människor,
- 3) bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa miljökada,
- 4) bärgarnas framgång,
- 5) farans art och grad,
- 6) den tid som bärgarna använde och de kostnader och förluster som bärgarna ådrog sig,
- 7) bärgarnas risk att bli ersättningsskyldiga och de andra risker som bärgarna och deras utrustning utsattes för,
- 8) den snabbhet med vilken tjänsterna utfördes,
- 9) tillgängligheten och användningen av fartyg eller annan utrustning avsedd för bärgning,
- 10) graden av beredskap och effektivitet i fråga om bärgarnas utrustning samt utrustningens värde.

7 §

Ansvar för bärgarlön

Bärgarlönen skall betalas av fartygsägaren och ägaren till annan egendom i förhållande till värdet av det som bärgades för var och en av dem.

8 §

Fördelning av bärgarlön mellan flera bärgare

Vid fördelningen av bärgarlön mellan flera bärgare skall de omständigheter som anges i 6 § beaktas.

9 §

Särskild ersättning

Om bärgaren har utfört bärgningsarbete avseende ett fartyg som självt eller genom sin last har hotat att orsaka miljökada, har bärgaren rätt till särskild ersättning för sina kostnader av fartygsägaren och redaren. Särskild ersättning skall dock betalas endast i den mån ersättningen överstiger den bärgarlön som bestäms enligt 6 §.

Om bärgaren under sådana omständigheter som avses i 1 mom. har hindrat eller begränsat miljökada, kan den särskilda ersättningen höjas med ett belopp som motsvarar högst 30 procent av bärgarens kostnader. Ersättningen kan dock höjas med högst 100 procent av bärgarens kostnader, om det anses skäligt. De omständigheter som anges i 6 § skall härvid beaktas.

Med bärgarens kostnader avses de skäliga utgifter som bärgaren har haft för bärgningsarbetet samt en rimlig ersättning för utrustning och personal som med fog har använts under arbetet. Vid bestämmandet av ersättningen skall omständigheterna i 6 § 8–10 punkten beaktas.

Om bärgaren av vårdslöshet har låtit bli att hindra eller begränsa miljökada, kan den särskilda ersättningen förvägras honom helt eller delvis.

10 §

Rätt till ersättning i vissa fall

Den som handlar enligt ett avtal som har ingåtts innan fara uppstod har rätt till bärgarlön eller särskild ersättning endast om de vidtagna åtgärderna har gått utöver vad som skäligen kan anses omfatta fullgörelse av avtalet.

Den som medverkat vid bärgningen trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets ägare, redare eller befälhavare har inte rätt till bärgarlön eller särskild ersättning. Rätt till bärgarlön eller särskild ersättning finns inte heller, om ägaren till annan egendom som är i fara och inte funnits på fartyget, uttryckligen och befogat förbjudit deltagande i

bärgningen.

Bärgarlönen eller den särskilda ersättningen kan förvägras helt eller delvis, om bärgningen har orsakats eller försvårats av fel eller försummelse från bärgarens sida eller om bärgaren vid bärgningen har gjort sig skyldig till bedrägeri eller någon annan ohederlig handling.

11 §

Fördelning av bärgarlön mellan redare och besättning

Om ett fartyg som är registrerat i Finland har bärgat något under en resa, skall av bärgarlönen först betalas ersättning för skada som genom bärgningen orsakats fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord, ersättning för sådana utgifter för bränsle samt för löner och kost till befälhavaren och besättningen som uppkommit på grund av bärgningen, samt ersättning enligt 3 mom.

Av återstoden av bärgarlönen (*nettobärgarlönen*) skall redaren få tre femtedelar. Av resten skall en tredjedel tillfalla befälhavaren och två tredjedelar den egentliga besättningen. Besättningens andel fördelas i förhållande till besättningsmedlemmarnas löner. Befälhavarens andel skall dock alltid vara minst dubbelt så stor som den högst avlönade sjömannens andel. En lots på fartyget har rätt till en andel av bärgarlönen som om han tillhörde besättningen och, om han inte är anställd hos redaren har han rätt till en lika stor lön som den främste av styrmännen.

Om en sjöman vid bärgningen har gjort en synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, kan han beviljas ersättning utöver det som bestäms i 2 mom. En sjöman som framställer krav på sådan ersättning skall inom tre månader efter det att bärgningen har slutförts anmäla detta hos redaren eller befälhavaren.

Om det finns särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet att beräkna lön eller ersättning till dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas på något annat sätt än det som anges i 1–3 mom.

Ett avtal om att en mindre del än vad som föreskrivs i denna paragraf av den bärgarlön

som eventuellt kan förtjänas med fartyget skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är ogiltigt, om det inte är fråga om ett fartyg som bedriver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller om det inte är fråga om ett avtal som gäller en viss bärgning och som har ingåtts i samband med påmönstring.

Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas på fördelningen av bärgarlön som tillkommer ett finskt statsfartyg också när fartyget används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Befälhavarens andel av bärgarlönen betalas dock till befälhavarens förman eller någon som jämställs med förmanen om denne när bärgningen inletts har övertagit befälet ombord. Fartygets ordinarie befälhavare får sin bärgarlön av den besättningen tillkommande andelen i förhållande till sin lön. Staten kan utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlönen i dess helhet. Genom förordning av statsrådet bestäms närmare om löner som skall beaktas vid fördelning av den del av bärgarlönen som tillfaller de ombordvarande, om fördelning av andelar mellan olika statsfartyg samt om avstående från den bärgarlön som tillkommer ett fartyg.

På fartyg som är registrerade någon annanstans än i Finland tillämpas i fråga om fördelningen av bärgarlön lagstiftningen i den stat där fartyget är registrerat. Om bärgningen inte har utförts från ett fartyg, skall bärgarlönen fördelas enligt den lagstiftning som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och hans anställda.

12 §

Säkerhet

På begäran av bärgaren skall den som är betalningsskyldig enligt bestämmelserna i detta kapitel ställa säkerhet för betalningen av bärgarlönen och den särskilda ersättningen. Säkerhet skall täcka även ränta och rättegångskostnader. När en sådan säkerhet har ställts får bärgaren inte göra gällande sjöpanträtt för kravet på bärgarlön.

Det bärgade fartygets ägare och redare skall medverka till att lastägaren, innan las-

ten lämnas ut, ställer säkerhet för de krav som riktas mot honom. Säkerheten skall täcka ränta och rättegångskostnader.

Det bärgade fartyget eller annan bärgad egendom får inte utan bärgarens samtycke flyttas från den hamn eller plats dit egendomen först har förts efter bärgningen, om inte säkerhet har ställts för bärgarens krav.

Om fartyget blir uppehållet eller ägaren till egendom inte får ut egendomen på grund av att bärgaren vägrar att godta den säkerhet som erbjudits, men den erbjudna säkerheten anses ha varit tillräcklig och betryggande, skall bärgaren ersätta all den skada som på detta sätt har orsakats.

13 §

Förskott

Den domstol eller skiljedomstol som är behörig att handlägga bärgarens krav får på begäran av bärgaren interimistiskt besluta att ett skäligt förskott på bärgarlönen eller den särskilda ersättningen skall betalas. Om sakens natur det förutsätter kan som villkor för ett sådant förskott ställas att bärgaren ställer säkerhet för det belopp som mottas eller andra villkor som är skäliga med hänsyn till omständigheterna.

14 §

Krav på bärgarlön ur lasten

Om ett fartyg har bärgat ett annat fartyg som tillhör samma ägare eller dess last, får befälhavaren för det bärgade fartyget inte företräda lastens ägare när krav på bärgarlön ur lasten framställs.

Om det inte genast framgår vem lasten tillhör, skall domstolen på begäran av bärgaren eller försäkringsgivaren förordna en ojävig och sakkunnig god man att företräda lastägaren i allt som angår krav på bärgarlön för lasten. Detsamma gäller om lastägaren inte anträffas utan svårighet och tidsspillan.

15 §

Statsägd last och humanitär last

Bestämmelserna i detta kapitel kan inte åberopas som grund för kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd avseende en sådan last tillhörande en främmande stat som används uteslutande för andra än kommersiella ändamål och som vid tidpunkten för bärgningen åtnjuter immunitet enligt allmänt erkända principer i folkrätten.

Bestämmelserna i detta kapitel kan inte åberopas som grund för kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd avseende en last som har skänkts av en stat för humanitära ändamål, om staten i fråga har åtagit sig att betala för bärgning av lasten.

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

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

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

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 b §

Behörig domstol vid bärgningsföretag

Utöver vad som bestäms i 3 § får talan om bestämmande eller fördelning av bärgarlön eller särskild ersättning enligt 16 kap. väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där bärgningen utfördes eller där den bärgade

egendomen fördes iland.

Gäller en talan enligt 1 mom. bärgningsarbete som har utförts någon annanstans än i Finland, får talan utöver vad som föreskrivs i 3 § väckas vid Helsingfors tingsrätt.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

På avtal som har ingåtts och bärgningsföretag som har påbörjats före denna lags ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet.

Nådendal den 21 juli 2006

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

*Fördragstext**(Översättning)***1989 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM BÄRGNING**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA

SOM ERKÄNNER önskvärdheten av att genom avtal fastställa enhetliga internationella regler rörande bärgningsföretag,

SOM BEAKTAR att betydande händelser, särskilt den ökade omsorgen beträffande skyddet av miljön, har påvisat ett behov av att revidera de internationella regler som för närvarande finns i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om assistans och bärgning upprättad i Bryssel den 23 september 1910,

SOM ÄR MEDVETNA om det betydande bidrag som effektiva och i rätt tid utförda bärgningsföretag kan innebära för säkerheten för fartyg och annan egendom i fara och för skyddet av miljön,

SOM ÄR ÖVERTYGADE om behovet av att säkerställa att adekvat motivation finns för personer som åtar sig bärgningsföretag avseende fartyg och annan egendom i fara,

HAR KOMMIT ÖVERENS om följande:

KAPITEL I - ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**Artikel 1***Definitioner*

I denna konvention förstås med

(a) "Bärgningsföretag" varje handling eller verksamhet som företas för att bistå ett fartyg eller någon annan egendom som är i fara i navigeringsbara farvatten eller i andra farvatten av varje slag.

(b) "Fartyg" varje skepp eller farkost, el-

INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE, 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I - GENERAL PROVISIONS**Article 1***Definitions*

For the purpose of this Convention:

(a) "Salvage operation" means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) "Vessel" means any ship or craft, or

ler någon annan konstruktion som kan manövreras.

(c) "Egendom" all egendom som inte är stadigvarande och avsiktligt fastgjord vid strandlinjen, bl.a. utestående frakt.

(d) "Skada på miljön" väsentlig fysisk skada på mänsklig hälsa eller på marint liv eller tillgångar i kustfarvatten eller inre farvatten eller områden i omedelbar närhet till sådana farvatten, orsakad av förorening, kontaminering, brand, explosion eller liknande allvarliga händelser.

(e) "Betalning" varje belöning, gottgörelse eller ersättning som skall erläggas enligt denna konvention.

(f) "Organisation" FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO).

(g) "Generalsekreterare" organisationens generalsekreterare.

Artikel 2

Konventionens tillämpning

Denna konvention skall alltid tillämpas när domstols- eller skiljeförfarande rörande frågor som behandlas i denna konvention äger rum i en fördragsslutande stat.

Artikel 3

Plattformer och borrhningsenheter

Denna konvention skall inte tillämpas på fast förankrade eller flytande plattformer eller på flyttbara havsborrningsenheter när sådana plattformer eller enheter finns på en plats där de används för undersökning, utvinning eller produktion avseende havsbottens mineraltillgångar.

Artikel 4

Statsägda fartyg

1. Utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 5 skall denna konvention inte tillämpas på krigsfartyg eller andra icke-kommersiella fartyg som ägs eller drivs av en stat och som, vid tiden för bärgningsföretaget, har rätt till immunitet enligt allmänt erkända folkrättsliga principer, om inte den

any structure capable of navigation.

(c) "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

(d) "Damage to the environment" means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) "Payment" means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) "Organization" means the International Maritime Organization.

(g) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3

Platforms and drilling units

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

Article 4

State-owned vessels

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides

staten bestämmer något annat.

2. Om en fördragsslutande stat bestämmer att konventionen skall tillämpas på statens krigsfartyg eller andra fartyg som avses i punkt 1, skall staten underrätta generalsekretären om detta och ange de närmare villkoren och förutsättningarna för en sådan tillämpning.

Artikel 5

Bärgningsföretag som kontrolleras av myndigheter

1. Denna konvention påverkar inte bestämmelser i nationell rätt eller i internationella konventioner angående bärgningsföretag som genomförs eller kontrolleras av myndigheter.

2. Trots detta skall bärgare som utför sådana bärgningsföretag ha rätt att åtnjuta de rättigheter och den gottgörelse avseende bärgningsföretag som följer av konventionen.

3. I vilken utsträckning en myndighet som är skyldig att utföra bärgningsföretag kan åtnjuta de rättigheter och den gottgörelse som följer av konventionen skall bestämmas enligt lagen i den stat där myndigheten finns.

Artikel 6

Bärgningsavtal

1. Denna konvention skall tillämpas på varje bärgningsföretag i den mån något annat inte uttryckligen eller underförstått följer av ett avtal.

2. Befälhavaren skall ha behörighet att ingå avtal om bärgningsföretag på fartygsägens vägnar. Befälhavaren eller fartygsägaren skall ha behörighet att ingå sådana avtal på vägnar av ägaren till egendom ombord på fartyget.

3. Bestämmelserna i denna artikel skall inte påverka tillämpningen av artikel 7 och inte heller skyldigheten att hindra eller begränsa skada på miljön.

otherwise.

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

Article 5

Salvage operations controlled by public authorities

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

Article 6

Salvage contracts

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

Artikel 7

Ogiltighet och jämkning av avtal

Ett avtal eller villkor däri får ogiltigförklaras eller jämkas om:

(a) avtalet ingicks under otillbörlig påverkan eller under inflytande av fara och avtalsvillkoren är oskäliga; eller

(b) ersättningen enligt avtalet är oskäligt hög eller låg i förhållande till de tjänster som faktiskt utfördes.

Article 7

Annulment and modification of contracts

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

**KAPITEL II - UTFÖRANDE AV
BÄRGNINGSFÖRETAG**

Artikel 8

*Bärgarens, ägarens och befälhavarens
skyldigheter*

1. Bärgaren skall, gentemot ägaren av fartyget eller av någon annan egendom som är i fara, vara skyldig att:

(a) utföra bärgningsföretaget med tillbörlig aktsamhet;

(b) visa tillbörlig aktsamhet för att hindra eller begränsa skada på miljön när skyldigheten enligt punkt (a) fullgörs;

(c) söka bistånd från andra bärgare när omständigheterna skäligen kräver det; och

(d) tillåta ingripande från andra bärgare när detta av skälig anledning begärs av ägaren av eller befälhavaren på fartyget eller av ägaren av någon annan egendom som är i fara; bärgarlönen skall dock inte påverkas av detta såvida det visar sig att begäran inte framställdes av skälig anledning.

2. Ägaren av och befälhavaren på fartyget samt ägaren av någon annan egendom som är i fara skall gentemot bärgaren vara skyldiga att:

(a) helt samarbeta med denne under utförandet av bärgningsföretaget;

(b) därvid visa tillbörlig aktsamhet för att hindra eller begränsa skada på miljön; och

**CHAPTER II - PERFORMANCE OF
SALVAGE OPERATIONS**

Article 8

*Duties of the salvor and of the owner and
master*

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

(a) to carry out the salvage operations with due care;

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) återta fartyget eller annan egendom när egendomen har förts i säkerhet och bär-garen med fog begär att så skall ske.

Artikel 9

Kuststaternas rättigheter

Denna konvention skall inte påverka den berörda kuststatens rätt att vidta åtgärder i enlighet med allmänt erkända folkrättsliga principer för att skydda sin kustlinje eller därmed sammanhängande intressen från förorening eller hot om förorening till följd av ett haveri eller handlingar i samband med ett haveri som skäligen kan antas med-föra stora skadliga konsekvenser, bl.a. kust-statens rätt att ge direktiv i samband med bärgningsföretag.

Artikel 10

Skyldighet att lämna bistånd

1. Varje befälhavare är skyldig att, i den mån det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och ombordvarande personer, lämna bistånd till var och en som är i fara att förolyckas till sjöss.

2. De fördragsslutande staterna skall vidta erforderliga åtgärder för att genomdriva skyldigheten enligt punkt 1.

3. Ägaren till fartyget skall inte ådra sig något ansvar om befälhavaren åsidosätter sin skyldighet enligt punkt 1.

Artikel 11

Samarbete

När en fördragsslutande stat reglerar eller fattar beslut i frågor som har anknytning till bärgningsföretag, såsom tillträde till hamnar för fartyg i sjönöd eller tillhandahållande av utrustning till bärgare, skall den ta hänsyn till behovet av samarbete mellan bärgare, andra berörda intressenter och myndigheter för att säkerställa ett effektivt och framgångsrikt utförande av bärgnings-företag i syfte att rädda liv och egendom i

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

Article 9

Rights of coastal States

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

Article 10

Duty to render assistance

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.

3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Article 11

Co-operation

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger

fara samt att hindra skada på miljön i allmänhet.

KAPITEL III - BÄRGARNAS RÄTTIGHETER

Artikel 12

Villkor för bärgarlön

1. Bärgningsföretag som har fått ett nyttigt resultat ger rätt till bärgarlön.
2. Om inte något annat föreskrivs, skall någon betalning inte erläggas enligt denna konvention, om bärgningsföretaget inte har fått ett nyttigt resultat.
3. Detta kapitel skall tillämpas även om det bärgade fartyget och det fartyg som utför bärgningsföretaget har samma ägare.

Artikel 13

Kriterier för att bestämma bärgarlönen

1. Bärgarlönen skall bestämmas med sikte på att uppmuntra bärgningsföretag och under hänsynstagande till följande omständigheter oberoende av den ordning i vilken de anges här:
 - (a) det bärgade värdet av fartyget och annan egendom;
 - (b) bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att hindra eller begränsa skada på miljön;
 - (c) graden av framgång som bärgaren hade;
 - (d) farans art och grad;
 - (e) bärgarnas skicklighet och ansträngningar i fråga om att bärga fartyget och annan egendom samt att rädda liv;
 - (f) den tid som användes och de kostnader och förluster som bärgarna ådrog sig;
 - (g) den risk att bli ersättningsskyldig och de andra risker som bärgarna och deras utrustning utsattes för;
 - (h) den snabbhet med vilken tjänsterna utfördes;
 - (i) tillgängligheten och användbarheten hos fartyg eller annan utrustning avsedd för bärgningsföretag;

as well as preventing damage to the environment in general.

CHAPTER III - RIGHTS OF SALVORS

Article 12

Conditions for reward

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

Article 13

Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
 - (a) the salvaged value of the vessel and other property;
 - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
 - (c) the measure of success obtained by the salvor;
 - (d) the nature and degree of the danger;
 - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
 - (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
 - (h) the promptness of the services rendered;
 - (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;

(j) graden av beredskap och effektivitet vad avser bärgarens utrustning samt utrustningens värde.

2. Betalning av bärgarlön bestämd enligt punkt 1 skall erläggas av alla intressenter i fartyget och annan egendom i förhållande till deras respektive bärgade värde. En fördragsslutande stat kan emellertid i sin nationella lagstiftning föreskriva att betalningen av bärgarlönen skall erläggas av en av intressenterna, såvida denne regressvis får kräva övriga intressenter på vad som belöper på deras respektive andelar. Denna artikel hindrar inte att det kan finnas rätt till invändningar mot betalningsskyldigheten.

3. Bärgarlönerna, exklusive rättegångskostnader som kan återkrävas och ränta, skall inte överstiga det bärgade värdet av fartyget och annan egendom.

Artikel 14

Särskild ersättning

1. Om bärgaren har utfört ett bärgningsföretag avseende ett fartyg som självt eller genom sin last hotade att orsaka skada på miljön och om bärgaren inte har blivit berättigad till bärgarlön enligt artikel 13 av åtminstone samma storlek som den särskilda ersättning som kan utgå enligt denna artikel, skall han ha rätt till särskild ersättning av ägaren till det fartyget motsvarande sina kostnader såsom de definieras här.

2. Om bärgaren, under sådana förhållanden som avses i punkt 1, genom sitt bärgningsföretag har hindrat eller begränsat skada på miljön, kan den särskilda ersättning som ägaren skall betala till bärgaren enligt punkt 1 höjas med högst 30 procent av de kostnader som bärgaren har ådragit sig. Den instans som prövar saken kan emellertid, om den finner detta skäligt och med hänsyn tagen till de relevanta omständigheter som anges i artikel 13 punkt 1, ytterligare höja den särskilda ersättningen, men den totala höjningen får inte vara högre än 100 procent av de kostnader som bärgaren har ådragit sig.

3. Med bärgarens kostnader i punkt 1 och 2 avses de skäliga utlägg som bärgaren gjorde för bärgningsföretaget samt ett skä-

(j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Article 14

Special compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor

ligt belopp för utrustning och personal som faktiskt och med fog användes under bärgningsföretaget, varvid hänsyn skall tas till de omständigheter som anges artikel 13, punkt 1 (h), (i) och (j).

4. Den sammanlagda särskilda ersättningen enligt denna artikel skall erläggas endast om och i den utsträckning som denna ersättning är större än den eventuella bärgarlön som bärgaren har rätt till enligt artikel 13.

5. Om bärgaren har varit vårdslös och därigenom har underlåtit att hindra eller begränsa skada på miljön, kan han gå miste om hela eller del av den särskilda ersättning som utgår enligt denna artikel.

6. Denna artikel skall inte påverka den regressrätt som ägaren till fartyget kan ha.

Artikel 15

Fördelning mellan bärgare

1. Fördelningen mellan bärgare av en bärgarlön enligt artikel 13 skall ske på grundval av de omständigheter som anges i den artikeln.

2. Fördelningen mellan ägaren, befälhavaren och andra personer som tjänstgör på varje bärgningsfartyg skall ske enligt lagen i den stat vars flagga fartyget för. Om bärgningen inte har utförts från ett fartyg, skall fördelningen ske enligt den lag som är tillämplig på avtalet mellan bärgaren och hans anställda.

Artikel 16

Bärgning av människor

1. Ingen ersättning skall erläggas av de människor vars liv har räddats, men denna artikel skall inte påverka reglerna i nationell rätt rörande denna fråga.

2. En bärgare, som har räddat människoliv och som har tagit del i de tjänster som har utförts i samband med den händelse som föranledde bärgningen, har rätt till en skälig andel av den betalning som tillkommer den bärgare som har bärgat fartyget eller annan egendom eller som har hindrat el-

in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

Article 15

Apportionment between salvors

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Article 16

Salvage of persons

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salving the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

ler begränsat skada på miljön.

Artikel 17

Tjänster utförda enligt befintliga avtal

Ingen betalning skall erläggas enligt bestämmelserna i denna konvention om inte de tjänster som utfördes går utöver vad som skäligen kan anses vara fullgörelsen av ett avtal som ingicks innan faran uppstod.

Artikel 18

Följden av bärarens felaktiga förfarande

En bärare kan gå miste om hela eller del av den betalning som skall erläggas enligt denna konvention i den mån bärgningsföretaget föranleddes eller försvårades av fel eller försummelse från hans sida eller om bäraren har gjort sig skyldig till bedrägeri eller någon annan ohederlig gärning.

Artikel 19

Förbud mot bärgningsföretag

Tjänster som har utförts trots uttryckligt och befogat förbud av ägaren av eller befälhavaren på fartyget eller ägaren av sådan annan egendom i fara som inte är eller har varit ombord på fartyget skall inte medföra betalning enligt denna konvention.

KAPITEL IV - FORDRINGAR OCH RÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Artikel 20

Sjöpanträtt

1. Denna konvention skall inte påverka bärarens sjöpanträtt enligt internationella konventioner eller nationell rätt.

2. Bäraren får inte genomdriva sin sjöpanträtt när tillfredsställande säkerhet för hans fordran, inklusive ränta och kostnader, har erbjudits eller ställts i behörig ordning.

Article 17

Services rendered under existing contracts

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

Article 18

The effect of salvor's misconduct

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

Article 19

Prohibition of salvage operations

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

CHAPTER IV - CLAIMS AND ACTIONS

Article 20

Maritime lien

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Artikel 21

Skyldighet att ställa säkerhet

1. På begäran av bärgaren skall den som är skyldig att erlagga betalning enligt denna konvention ställa tillfredsställande säkerhet för bärgarens fordran, inklusive ränta och kostnader.

2. Utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 1 skall ägaren till det bärgade fartyget efter bästa förmåga verka för att ägarerna till lasten, innan denna frigges, ställer tillfredsställande säkerhet för fordringarna mot dem, inklusive ränta och kostnader.

3. Det bärgade fartyget och annan egendom får inte utan bärgarens samtycke flyttas från den hamn eller plats till vilken egendomen först fördes sedan bärgningsföretaget hade avslutats om inte tillfredsställande säkerhet har ställts för bärgarens fordran mot fartyget eller egendomen.

Artikel 22

Interimistisk betalning

1. Den instans som har jurisdiktion över bärgarens fordran får genom interimistiskt beslut förordna att bärgaren skall ha rätt till en a conto-betalning med skäligt belopp på de villkor, bl.a. ställande av säkerhet när det är lämpligt, som är skäliga med hänsyn till omständigheterna.

2. Om en interimistisk betalning enligt denna artikel görs, skall säkerheten enligt artikel 21 reduceras på motsvarande sätt.

Artikel 23

Preskription

1. Krav på betalning enligt denna konvention preskriberas om domstols- eller skiljeförfarande inte har inletts inom två år. Preskriptionstiden börjar löpa den dag då bärgningsföretaget avslutades.

2. Den part mot vilken en fordran görs gällande får när som helst under preskrip-

Article 21

Duty to provide security

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

Article 22

Interim payment

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

Article 23

Limitation of actions

1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of

tionstiden förlänga denna tid genom en förklaring till den som gör fordringen gällande. Tiden kan på samma sätt ytterligare förlängas.

3. Ett regresskrav från en ansvarig part kan anhängiggöras även efter utgången av preskriptionstiden enligt punkt 1 och 2, om det anhängiggörs inom den tid som är föreskriven enligt lagen i den stat där förfarandet äger rum.

Artikel 24

Ränta

Bärgarens rätt till ränta på betalning enligt denna konvention skall avgöras enligt lagen i den stat där den instans som handlägger målet finns.

Artikel 25

Statsägda laster

Om inte den statliga ägaren samtycker därtill, får ingen bestämmelse i denna konvention användas som grund för ett rättsligt förfarande avseende beslag, kvarstad, kvarhållande eller åtgärder *in rem* i fråga om icke-kommersiella laster som ägs av en stat och som vid tiden för bärgningsföretaget är berättigade till immunitet enligt allmänt erkända folkrättsliga principer.

Artikel 26

Humanitära laster

Ingen bestämmelse i denna konvention får användas som grund för beslag, kvarstad eller kvarhållande i fråga om humanitära laster som skänkts av en stat, om staten har åtagit sig att betala för bärgningstjänster utförda avseende sådana humanitära laster.

Artikel 27

Publicering av skiljedomar

De fördragsslutande staterna skall, i största möjliga utsträckning och med parternas

the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24

Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

Article 25

State-owned cargoes

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

Article 26

Humanitarian cargoes

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

Article 27

Publication of arbitral awards

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties,

samtycke, uppmuntra publiceringen av skiljedomar i bärningstvister.

the publication of arbitral awards made in salvage cases.

KAPITEL V - SLUTBESTÄMMELSER

CHAPTER V - FINAL CLAUSES

Artikel 28

Article 28

Undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande och anslutning

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter från den 1 juli 1989 till den 30 juni 1990 och förblir därefter öppen för anslutning.

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.

2. Staterna kan uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av denna konvention genom:

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

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande; eller

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

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande, följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

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

(c) anslutning.

(c) accession.

3. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av ett instrument med denna innebörd hos generalsekreteraren.

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

Artikel 29

Article 29

Ikraftträdande

Entry into force

1. Denna konvention träder i kraft ett år efter den dag då 15 stater har uttryckt sitt samtycke till att vara bundna av den.

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.

2. För en stat som uttrycker sitt samtycke till att vara bunden av denna konvention efter det att villkoren för dess ikraftträdande har uppfyllts får samtycket verkan ett år efter det att staten har uttryckt sitt samtycke.

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

Artikel 30

Article 30

Reservationer

Reservations

1. Varje stat får, vid tidpunkten för undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen, förbehålla sig

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the pro-

rätten att inte tillämpa konventionens bestämmelser:

(a) när bärgningsföretaget äger rum på inre farvatten och samtliga inblandade fartyg är icke havsgående;

(b) när bärgningsföretaget äger rum på inre farvatten och inget fartyg är inblandat;

(c) när alla inblandade parter är medborgare i den staten;

(d) när den egendom som berörs är sjöfartskulturell egendom av förhistoriskt, arkeologiskt eller historiskt intresse och finns på havsbotten.

2. Förbehåll som görs vid tidpunkten för undertecknande skall för att bli giltiga bekräftas vid ratifikation, antagande eller godkännande.

3. Varje stat som har gjort en reservation enligt konventionen kan när som helst återkalla den genom en underrättelse ställd till generalsekreteraren. En sådan återkallelse får verkan den dag som underrättelsen tas emot. Om det i underrättelsen anges att återkallelsen av en reservation skall få verkan en angiven dag, och denna dag infaller senare än den dag då underrättelsen tas emot av generalsekreteraren, får återkallelsen verkan denna senare dag.

Artikel 31

Uppsägning

1. Denna konvention får sägas upp av varje fördragsslutande stat när som helst efter utgången av ett år från den dag då konventionen träder i kraft för den staten.

2. Uppsägning skall ske genom deponeering av ett uppsägningsinstrument hos generalsekreteraren.

3. En uppsägning får verkan ett år efter det att generalsekreteraren har mottagit uppsägningsinstrumentet eller vid den senare tidpunkt som angetts i detta.

visions of this Convention:

(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;

(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;

(c) when all interested parties are nationals of that State;

(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

Article 31

Denunciation

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

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

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

Artikel 32

Revidering och ändring

1. En konferens i syfte att revidera eller ändra denna konvention får sammankallas av organisationen.

2. Generalsekreteraren skall, på begäran av åtta fördragsslutande stater eller, om detta innebär ett större antal stater, en fjärdedel av de fördragsslutande staterna, sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

3. Ett samtycke att vara bunden av denna konvention avgivet efter det att en ändring av konventionen har trätt i kraft skall anses avse konventionen i dess ändrade lydelse.

Artikel 33

Depositarie

1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention och alla medlemmar i organisationen om:

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av ett instrument avseende ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning samt dagen därför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande;

(iii) deponeringen av varje uppsägningsinstrument avseende konventionen, dagen för dess mottagande och dagen då uppsägningen får verkan;

(iv) varje ändring antagen enligt bestämmelserna i artikel 32;

(v) mottagandet av varje reservation, förklaring eller underrättelse som avges i enlighet med konventionen;

(b) överlämna bestyrkta avskrifter av konventionen till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till den.

3. Så snart denna konvention träder i kraft skall depositarien överlämna en bestyrkt avskrift av den till Förenta Nationernas ge-

Article 32

Revision and amendment

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

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Depositary

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

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

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

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

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secret-

neralsekreterare för registrering och publicering i enlighet med artikel 102 i Förenta Nationernas Stadga.

Artikel 34

Språk

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

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

UPPRÄTTAD I LONDON den 28 april 1989.

ary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

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

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 9 kap. 3 § 1 punkten, 14 kap. 66 § 2 mom.,
16 kap. och 19 kap. 1 § 1 punkten, samt
fogas till 21 kap. en ny 3 b § som följer:

Gällande lydelse

9 kap

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte
1) en fordran på bärgarlön, bidrag till
gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,

14 kap

Befraktning av fartyg

66 §

Gemensamt haveri och bärgning

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom, när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 7 § 2 mom. (netto-bärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

Föreslagen lydelse

9 kap.

Allmänna stadganden om ansvarsbegränsning

3 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte
1) en fordran på bärgarlön *inklusive sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §*, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,

14 kap.

Befraktning av fartyg

66 §

Gemensamt haveri och bärgning

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får bärga även fartyg eller annan egendom, om det inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av den *nettobärgarlön* som avses i 16 kap. 11 § 2 mom. *samt på motsvarande sätt av den särskilda ersättning som avses i 16 kap. 9 §* tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

16 kap.

Bärgning

19 kap

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

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

1) för fordran på bärgarlön inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 7 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek,

— — — — —

16 kap.

Bärgning

[hela kapitlet föreslås bli reviderat]

19 kap.

Preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

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

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

— — — — —

21 kap.

Laga domstol och rättegång i sjörättsmål

3 b §

Behörig domstol vid bärgningsföretag

Utöver vad som bestäms i 3 § får talan om bestämmande eller fördelning av bärgarlön eller särskild ersättning enligt 16 kap. väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där bärgningen utfördes eller där den bärgade egendomen fördes iland.

Gäller en talan enligt 1 mom. bärgningsarbete som har utförts någon annanstans än

i Finland, får talan utöver vad som föreskrivs i 3 § väckas vid Helsingfors tingsrätt.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

På avtal som har ingåtts och bärgningsföretag som har påbörjats före denna lags ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet.