



Juridisk Publikation

STOCKHOLM - UPPSALA - LUND - GÖTEBORG - UMEÅ

Jhonnie Kern

Den internationella vrakkonventionen
– en bakgrund och analys inför ett svenskt tillträde

Särtryck ur häfte 2/2016

DEN INTERNATIONELLA VRAK-KONVENTIONEN

— EN BAKGRUND OCH ANALYS INFÖR ETT SVENSKT TILLTRÄDE

Av Jhonnie Kern¹

Den internationella vrakkonventionen,² även kallad Nairobi konventionen, trädde i kraft den 14 april 2015. Konventionen innehåller ett regelverk kring borttagning av vrak, vilket är ett område där det råder stor oklarhet såväl i svensk som i internationell rätt. I artikeln presenteras bakgrunden till konventionen och arbetet med att få den på plats i syfte att skapa en större förståelse för de slutliga formuleringar som återfinns i konventionstexten. Även konventionens centrala innehåll behandlas och dess bestämmelser analyseras för att på så vis illustrera regelverkets effekter vid ett kommande svensk tillträde.

I. INLEDNING

Havet har alltid fascinerat människan. Det som havet ger och havet tar har varit av fundamental betydelse för mänsklighetens utveckling. Därför är det inte underligt att både havet och de farkoster människan skapat för att bege sig ut på det har varit föremål för såväl kulturella yttringar som lagstiftning. Möjligheten att färdas till sjöss, men även de faror som är förknippade med sjöfart, har spelat en stor roll inte minst i mytologiska berättelser och även på andra håll i litteraturhistorien.³ Fascinationen står sig än idag. Den kan inte minst komma till uttryck genom intresset för de historiska vrak som påträffas i havsdjupen efter att i många år ha varit förlorade eller fallit i glömska. Det stora intresset kring förlisningen och fyndet av Titanic är ett sådant exempel och likaså bärgningen och bevarandet av regalskeppet Vasa.⁴ Men intresset behöver inte vara tillbakablickande utan kan även ta sig uttryck i en beundran över de moderna sjöfartsteknologiska lösningar som finns

1 Doktorand i civilrätt med inriktning på sjö rätt vid Juridiska institutionen vid Göteborgs universitet. Delar av texten bygger vidare på mitt examensarbete, "Vrakkborttagning i svensk rätt och Nairobi konventionen – en havererad del av den svenska sjö rätten?", som behandlar den internationella vrakkonventionen och den svenska regleringen kring vrakborttagning.

2 The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks.

3 I fjärde boken av Platons *Staten* jämförs exempelvis samhället med ett fartyg. Att använda ett fartyg som metafor på detta vis är något som återkommer i grekisk litteratur, se Stolpe (2016), "Staten, Skrifter. Bok 3", Atlantis, s. 257 f. och s. 475. Ett annat exempel är *Odysseen* där skepp och skeppsbrott spelar en inte obetydlig roll.

4 Vasamuseet är ett av Stockholms mest välbesökta museer med ungefär 1,3 miljoner besökare per år, se http://www.sverigemuseer.se/wp/wp-content/uploads/2016/01/Bes%C3%B6ken-2015_rikspress_bilaga_uppd160114.pdf (senast uppdaterad 14/1-16, hämtad 9/11-16).

i dagens containerhamnar med avancerade lastnings- och lossningssystem. Även storleken på dagens handelsfartyg är något som väcker intresse.⁵

På lagstiftningssidan kan nämnas att ett av den västliga civilisationens första sammanhängande regelverk var den rhodiska lagen (*Lex Rhodia*). Det går än idag att finna spår av denna i olika rättsordningar. Regelverket var sannolikt en kodifikation av äldre sedvänjor vad gäller sjöfart och handel till sjöss.⁶ Dessa regler levde vidare i romersk rätt och återfinns exempelvis i Justinians Digest.⁷ Sedan dess har rättsområdet utvecklats vidare och den sjörättsliga lagstiftningen är fortsatt i ständig utveckling. Sjöfartens speciella villkor, som innebär att fartyg ständigt förflyttar sig genom olika jurisdiktioner, har medfört en särskilt stark harmoniseringstrend inom området. På så vis har internationella konventioner kommit att spela en stor roll för sjörättens utveckling och gör så än i dag.

Ett av de områden som uppmärksammats på senare år är vrak och särskilt ansvars- och kostnadsfrågor i samband med vraksituationer. Detta grundar sig inte minst i att kostnaderna för att avlägsna vrak har ökat rekordartat på senare år. Exempelvis uppskattas vrakborttagningen av kryssningsfartyget *Costa Concordia* ha kostat runt en och en halv miljard euro.⁸ Samtidigt råder stor osäkerhet kring ansvarsfrågor på området. Osäkerheten och de ökade kostnaderna för vrakborttagningar är två faktorer som ligger bakom skapandet av den internationella vrackonventionen som den här artikeln kretsar kring.⁹

Genom att analysera konventionens innehåll och de förarbeten som finns vill jag ge en bild av den bakgrund i vilken konventionen såg dagens ljus. En sådan bakgrund kan förhoppningsvis förklara vissa av konventionens mer

5 När Maersks containerskepp i trippel E-klassen, med en ungefärlig längd på 400 meter och en bredd på 60 meter, började anlöpa Skandiahavnen i Göteborg, väckte det sådan uppståndelse att guidade turer anordnades ut till fartyget. Se <http://www.gp.se/nyheter/ekonomi/gp-ombord-p%C3%A5-j%C3%A4ttfartyget-1.577174> (senast uppdaterad 27/8-13, hämtad 9/11-16).

6 Bland annat finns här bestämmelser kring gemensamt haveri, det vill säga en regel kring gemensamt ansvar och rätt till ersättning när exempelvis en del av lasten behöver kastas överbord i syfte att lätta skeppet för att på så vis rädda det från undergång. I ett sådant sammanhang är det rimligt att den som har fått offra sin last för att rädda andras också får en viss ersättning för detta. En motsvarande reglering finns i svensk rätt i 17 kap sjölagen (1994:1009) som hänvisar till de s.k. York-Antwerpenreglerna utarbetade av Comité Maritime International (CMI).

7 Detta regelverk var en omfattande kodifikation av romersk rätt. Se vidare Mukherjee och Brownrigg, (2013), "*Farthing on International Shipping*", Springer, fjärde upplagan, (hädanefter Mukherjee och Brownrigg), s. 2 f.

8 Se bl.a. www.lloydslist.com/ll/sector/insurance/article444637.ece (senast uppdaterad 7/7-14, hämtad 9/11-16).

9 Mukherjee och Brownrigg, s. 327.

säregna bestämmelser. Analysen syftar även till att ge en förståelse för konventionens centrala innehåll, systematik och effekter för att åskådliggöra vilka konsekvenser som kan följa vid ett svenskt tillträde. Däremot kommer jag inte att närmare beröra den nuvarande svenska regleringen kring vrak.¹⁰

2. KONVENTIONENS TILLKOMST, IKRAFTTRÄDANDE OCH SYFTE

Den internationella vrakkonventionen förhandlades fram i Kenyas huvudstad Nairobi mellan den 14 och 18 maj 2007.¹¹ Målet att arbeta fram en konvention om vrakborttagning var emellertid inget nytt initiativ. Behovet av en sådan konvention hade uppmärksammats redan under 1970-talet.¹² Detta innebär att vrakkonventionen är den konvention som tagit längst tid att arbeta fram inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).¹³

Konventionen trädde i kraft den 14 april 2015 efter att Danmark ett år tidigare blev den tionde staten att tillträda konventionen.¹⁴ Utvecklingen har därefter gått tämligen snabbt för att vara en sjörättslig konvention och för närvarande har 32 stater tillträtt konventionen. Staterna motsvarar 60,35 % av bruttotonnaget av världsfloTTan.¹⁵ Konventionen har sålunda blivit väl

¹⁰ Av utrymmesskäl kommer vidare inte alla aspekter av konventionen att behandlas utan framställningen avgränsas till de centrala bestämmelserna. För en genomgång av den svenska regleringen vad gäller vrak i allmänhet se bl.a. Bengtsson, "Avlägsnande av vrak", Ds 2015:16, s. 31–40 samt Tiberg, (2004), "Wrecks and Wreckage in Swedish Waters", från Wahlgren, ed. Maritime & Transport Law: Bar Associations, Stockholm Institute for Scandinavian Law. För en problemorientering vad gäller rättsläget kring historiska vrak, som bitvis även avser regelverk som är tillämpliga i de fall som den här artikeln behandlar, se min artikel Kern, "En svensk vrakrätt" i SvJT 2016, s. 597. För en liknande översikt gällande finsk rätt som har beröringspunkter med svensk rätt, se Wetterstein, "Vrak och gamla skatter", JFT 2000/5, s. 451–484.

¹¹ Eftersom förhandlingarna ägde rum där och för att visa prov på uppskattning till Kenya i egenskap av värd för konferensen namngavs konventionen efter huvudstaden, LEG/CONF.16/INF.6, s. 2. Detta var även den första diplomatiska konferensen inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som ägde rum i Afrika, se LEG/CONF.16/INF.2, s. 2.

¹² Michel, (2007), "Introductory Note to the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks", International Legal Materials 46, (hädanefter Michel), s. 694. Detta noterades också av IMO:s dåvarande generalsekreterare som i sitt öppningstal vid konferensen lät meddela att några av frågorna som skulle avhandlas redan var föremål för diskussion 35 år tidigare, se LEG/CONF.16/INF.2, s. 1 f.

¹³ Mukherjee och Brownrigg, s. 327. Detta satte onekligen också viss press på delegaterna under konferensen om att faktiskt nå fram till ett gynnsamt resultat. Ett annat avsnitt av den dåvarande generalsekreterarens öppningstal ger en uppfattning om denna press: "[o]nly one test remains, namely, that of your political will to put an end, this week, to more than three decades of expectations", LEG/CONF.16/INF.2, s. 5.

¹⁴ Tidsfristen för ikraftträdandet regleras i art. 18.1.

¹⁵ Se IMO, "Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the Interna-

mottagen och det förefaller rimligt att de ledande sjöfartsnationerna i Europa kommer att tillträda den.¹⁶ EU:s medlemsstater har även åtagit sig att vara bundna av konventionen.¹⁷

Det grundläggande syftet bakom konventionen är att harmonisera regelverken med avseende på vrakborttagning mellan stater.¹⁸ Konventionen är även tänkt att täppa till en lucka i internationell rätt genom att ge stater som har kust mandat att avlägsna vrak som befinner sig utanför deras territorialhav samtidigt som de ges möjlighet att kräva ersättning för kostnader som har uppstått som en följd av detta.¹⁹ Utan konventionens bestämmelser är det oklart vilka åtgärder stater egentligen kan vidta med avseende på vrak som befinner sig utanför territorialhavet.²⁰ Inom ramen för det territoriella havet har stater full suveränitet och kan vidta de åtgärder som följer av nationell rätt.²¹ Vad som gäller i den ekonomiska zonen är dock mer osäkert.²² Denna osäkerhet gör att det är oklart huruvida vrackkonventionen kodifierar redan existerande möjligheter för stater att agera i enlighet med internationell sedvanerätt, om den utökar redan befintliga mandat eller skapar helt nya.²³

tional Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions", s. 506, tillgänglig via <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.docx.pdf> (senast uppdaterad 28/10-16, hämtad 9/11-16).

16 Baatz, (2014), *"Maritime Law"*, NY: Taylor and Francis, (hädanefter Baatz), s. 267.

17 Ds 2015:16, s. 71.

18 Kenyas transportminister, som utsågs till ordförande vid konferensen, uttryckte syftet på detta vis: "[b]y finally addressing the problem of removal of wrecks, we will be promoting uniformity in international maritime law in a very significant way...", LEG/CONF.16/INF.3, s. 1.

19 Michel, s. 694 och Sjöfartsverket, (2011), *"Miljörisker från fartygsvrak"*, (hädanefter Sjöfartsverket, (2011)), s. 34.

20 LEG/CONF.16/INF.2, s. 2 och jfr art. 56 i United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

21 Se art. 2 UNCLOS.

22 Dromgoole och Forrest, (2011), *"The Nairobi Wreck Removal Convention 2007 and hazardous historic shipwrecks"*, Lloyd's Maritime Commer. Law Q. I, (hädanefter Dromgoole och Forrest), s. 93.

23 En liknande oklarhet uppstod vad gäller den s.k. interventionskonventionen, International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, från 1969. Den konventionen var en effekt av haveriet av oljetankern Torrey Canyon och de miljömässiga konsekvenserna som följde. I fallet med Torrey Canyon intervererade Storbritannien på öppet hav (*high seas*) och givet övriga staters inställning och accepterande av detta beteende kan man argumentera för att konventionen från 1969 endast kodifierade redan existerande bestämmelser enligt internationell sedvanerätt. Samma argumentationslinje skulle möjligen kunna användas i relation till vrackkonventionen. Se vidare Dromgoole och Forrest, s. 94 f.

3. TRE FUNKTIONER OCH TVÅ TYPFALL

Vid analys av rättsliga regelverk kan utgångspunkt tas i vilka funktioner eller problem som reglerna förväntas möjliggöra eller lösa. Inom ramen för den här artikeln identifierar jag tre funktioner eller problem som en reglering har att hantera. För det första måste frågan om ansvar lösas. Regleringen måste kunna peka ut en ansvarig aktör för en uppkommen situation. När den frågan har besvarats kan man gå vidare och fråga sig vilka åtgärder som kan och ska vidtas i den givna situationen. Den andra funktionen rör hur själva borttagningen ska gå till och vilka möjligheter som finns i detta avseende. Den tredje funktionen rör hur man kan säkerställa att dessa åtgärder och detta ansvar även kan genomdrivas i praktiken. Det måste således finnas en reell möjlighet att utkräva ett fastslaget ansvar. Som redovisas nedan innehåller vrakkonventionen bestämmelser som uppfyller, om än i varierande utsträckning, dessa tre grundläggande funktioner.

Vid sidan av funktionerna behandlar vrakkonventionen två typfall. Detta kan utläsas redan av preambeln, enligt vilken fördragsslutande stater är medvetna om att: "... wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment ...".²⁴ För det första omfattar konventionen därmed vrak som utgör en fara för navigering, t.ex. ett vrak som är beläget på ett sådant sätt att det utgör ett hinder i en trafikerad farled.²⁵ För det andra omfattas vrak som utgör en fara för miljön. Det kan exempelvis röra sig om en situation där vraket i sig innebär en miljömässig fara som inte hanteras av något annat regelverk.²⁶ För båda typfallen finns en särskild regelsystematik i konventionen

²⁴ Dessa två typfall hade utkristalliserats långt före förhandlingarna. I sitt öppningsanförande sade IMO:s dåvarande generalsekreterare att en konvention om vrakborttagning länge hade varit en prioriterad fråga för olika stater och att: "[t]hese governments clearly saw the removal of wrecks as a task of paramount importance to ensure safe navigation and environmental protection off their coasts", LEG/CONF.16/INF.2, s. 2.

²⁵ Att detta kan vara ett problem illustreras väl av vraket efter det norsksflaggade biltransportfartyget Tricolor som förliste 2002. Fartyget sjönk i en hårt trafikerad del av Engelska kanalen efter en kollision med ett annat fartyg och befann sig i ett slags korsning i trafiksepareringsschemat. Vraket befann sig nära vattenytan, vilket gjorde att vraket beroende på tidvattennivå ibland var synligt och vid andra tillfällen befann sig under vatten. Förhållandena gjorde vraket till ett farligt hinder. Detta blev också tydligt efter att två fartyg kolliderade med vraket under dagarna efter förlisningen. Se www.trinityhouse.co.uk/mariner_info/aids_to_navigation/emergency-wreck-marking-buoy.html (senast uppdaterad 2016, hämtad 9/11-16) och Hamer, (2003), "Shipping 'pile-up' sparks safety fears", *New Sci.* 177, s. 7.

²⁶ Ett konkret exempel på att vrak kan vara en fara för miljön är containerfartyget *Rena* som gick på grund utanför Nya Zeelands kust. Vraket, som bl.a. fraktade farligt gods, bröts itu och ett flertal containrar föll i havet. Se vidare Shiel, Ross och Battershill, (2016), "Environmental effects of the MV *Rena* shipwreck: cross-disciplinary investigations of oil and debris impacts on a coastal ecosystem", *New Zealand Journal of Marine and Freshwater Research*, vol. 50, no. 1, s. 1 f.

angående vad som är att betrakta som ett vrak. Enligt konventionen föreligger ett vrak om ett fartyg har råkat ut för ett maritimt olycksfall (*maritime casualty*), vilket även skulle kunna kallas sjöolycka.²⁷ Konventionen tar sikte på framtida vrak och innehåller tidsgränser som lär exkludera en eventuell tillämpning på redan befintliga vrak.²⁸

Konventionen har sålunda att för de två ovan nämnda typfallen hantera de tre identifierade funktionerna. Före det att funktionerna utvecklas närmare ska jag emellertid kort beröra konventionens tillämpningsområde.

4. ETT SÄRSKILT KONVENTIONSOMRÅDE

Konventionen är tillämplig i ett område som benämns konventionsområdet (*the convention area*). Enligt art. 1.1 motsvarar konventionsområdet den ekonomiska zonen hos en medlemsstat.²⁹ För en stat som inte har etablerat en ekonomisk zon utgör konventionsområdet istället området bortom och längs med territorialhavet ut till och med 200 nautiska mil från baslinjerna varifrån det territoriella havet mäts. Detta sammanfaller med definitionen av en ekonomisk zon i art. 57 UNCLOS.

Att konventionsområdet sammanfaller med den ekonomiska zonen innebär motsatsvis att konventionen inte är tillämplig på vare sig inre vatten, territorialhavet eller öppet hav.³⁰ En konsekvens av tillämpningsområdet är därmed att

27 Konventionen innehåller intressanta och vida definitioner av både fartyg och vrak, se art. 1.2 och art. 1.4. Framförallt definitionen av vrak är särdeles extensiv och omfattar t.ex. flytande containrar. Även ett fartyg som sannolikt kan förväntas sjunka eller gå på grund omfattas av definitionen om inte effektiva åtgärder redan har vidtagits. Den här utformningen och dess relation till andra regelverk på området väcker en rad frågor och funderingar, men dessa behandlas inte vidare här.

28 Se Söfartsstyrelsen, (2012), j.nr. 2012002641, (hädanefter Söfartsstyrelsen), s. 12 och Gauci, (2009), "The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – a flawed instrument", *Journal of Business Law*, 2, (hädanefter Gauci), s. 8.

29 För svensk del regleras den ekonomiska zonen i lag (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon och förordning (1992:1226) om Sveriges ekonomiska zon.

30 Det fanns dock förslag på ett mer omfattande tillämpningsområde. Mexikos linje i frågan var att definitionen av den stat som drabbas av en fara enligt konventionen skulle vara "... a State in whose Convention area a wreck is located or effects of a maritime casualty are in evidence" (min kursivering). Syftet bakom detta var att ta hänsyn även till de effekter som ett vrak kan ha på distans. Det går att tänka sig en situation där vraket befinner sig utanför den ekonomiska zonen, men där strömmar, tidvatten eller dylikt för med sig skadligt utsläpp eller liknande in i konventionsområdet. Den här varianten vann emellertid ingen framgång under förhandlingarna. En sådan linje skulle de facto innebära att konventionsområdet på ett svårbedömt sätt skulle expandera utanför den ekonomiska zonen och omfatta andra områden. Samtidigt skulle den drabbade statens möjligheter att vidta åtgärder, och därigenom indirekt ansvars- och kostnads-

förlisningar som äger rum nära land inte kommer att omfattas. Detta kommer att ge upphov till problem eftersom de flesta incidenter inträffar nära land antingen i territorialhavet eller på inre vatten.³¹ För att möjliggöra en tillämpning även för dessa fall innehåller konventionen en s.k. opt-in-klausul i art. 3.1. Enligt bestämmelsen kan en stat välja att utsträcka konventionens tillämpningsområde till en stats territorium med territorialhavet inkluderat. Detta uttrycks i konventionen med "[a] State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, *including the territorial sea...*" (min kursivering). Detta indikerar rimligen att det inte endast är territorialhavet som avses i bestämmelsen utan även inre vatten.³² Ungefär hälften av de stater som nu har tillträtt konventionen har valt att utsträcka konventionen i enlighet med artikeln. Mot bakgrund av detta, samt att de flesta förlisningar och vrak inträffar och befinner sig nära land, medför konventionsområdets definition ett problem för konventionens genomslag i praktiken. Det faktum att många stater har valt att inte utsträcka tillämpningsområdet innebär också att det övergripande målet om att sträva efter harmonisering på området undermineras. Harmoniseringstanken nämns uttryckligen i konventionens preambel, varför konstruktionen med en valbar tillämpningsklausul är något av ett apart inslag. En förklaring till konstruktionen är att opt-in-klausulen är resultatet av en kompromiss mellan stater och organisationer som hellre såg ett mer omfattande tillämpningsområde och de som istället önskade ett mer begränsat omfång.³³

5. VEM ÄR ANSVARIG FÖR ETT VRAK?

Jag övergår nu till att behandla den första funktionen som avser ansvarsfrågan. Konventionen innehåller i denna del bestämmelser som medför att ansvaret kanaliseras till den som äger det fartyg som har blivit ett vrak. Ägaren är skyldig att avlägsna vraket, men har i denna process goda möjligheter att själv inverka på hur avlägsnandet ska gå till. Det finns emellertid även bestämmelser

frågor, variera beroende på vattenförhållanden och liknande. Detta kan inte gärna anses vara en rimlig och förutsebar reglering.

31 Lloyds, (2013), "The challenges and implications of removing shipwrecks in the 21st century", (hädanefter Lloyds), s. 11 och Søfartsstyrelsen, s. 12. Se vidare Luttenberger, Rukavina och Rak, (2011), "The Implementation of the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, 2007 in the Croatian Law", 14th International Conference on Traffic Science, University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies Portorož (7891-3522), s. 2 och Gauci, s. 211 samt LEG/CONF.16/12. 32 Även Gauci resonerar på detta vis, se s. 210.

33 I öppningstalet av IMO:s dåvarande generalsekreterare beskrevs frågan om att utsträcka konventionens tillämpningsområde till att även omfatta territorialhavet som en nyckelfråga: "... I am aware that the Conference will still have to decide on some key points, most specifically whether to extend the convention's provisions to the territorial sea", LEG/CONF.16/INF.2, s. 3.

som hanterar de fall där ägaren av någon anledning inte medverkar. Enligt konventionen ansvarar ägaren även för de kostnader som uppstår, men har samtidigt en möjlighet att begränsa sitt ansvar.

5.1 ANSVARET KANALISERAS TILL ÄGAREN

Konventionen pekar tydligt ut vilket subjekt som ska ansvara för en uppkommen vraksituation. Enligt art. 9.2 ska den registrerade ägaren avlägsna ett vrak som har bedömts utgöra en fara i enlighet med konventionen. Det rör sig m.a.o. om en situation där ett fartyg i konventionens mening har råkat ut för ett maritimt olycksfall som har resulterat i ett vrak inom konventionsområdet. Som noterat ovan beror konventionsområdets omfattning på huruvida staten har valt att utsträcka tillämpningsområdet enligt opt-in-klausulen eller inte. Det säger sig självt att dessa kumulativa rekvisit kan komma att kräva kvalificerade bedömningar som kan leda till svåra avvägningssituationer kring reglernas tillämplighet. Även om regelverket således tydligt pekar ut en ansvarig aktör finns det en hel del omständigheter som måste sammanfalla för att bestämmelserna ska kunna tillämpas.

Det ligger på den stat i vars konventionsområde vraket befinner sig, i konventionen kallad den drabbade staten, att konstatera huruvida ett vrak utgör en fara eller inte i konventionens mening och staten ska i samband med detta informera fartygets registrerade ägare enligt art. 9.1.a. Med fara avses enligt art. 1.5 en situation som utgör en fara eller hinder mot navigering eller som kan förväntas leda till omfattande miljömässiga konsekvenser. Dessa knyter sålunda an till de två typfallen. Registrerad ägare är enligt definitionen i art. 1.8 den person eller de personer som är registrerade som ägare till fartyget. Om en sådan registrering saknas träffas istället den person eller de personer som äger fartyget vid tiden för olycksfallet. Ansvaret är sålunda kanaliserat till ägaren.

5.2 EN SKYLDIGHET MEN OCKSÅ EN RÄTT

Den registrerade ägaren har enligt art. 9.4 rätt att själv avtala med den bärgare som ägaren önskar. Den drabbade staten har rätt att ställa vissa villkor vad gäller borttagningen, men endast i den mån de är nödvändiga för att säkerställa att vrakborttagningen fortskrider på ett sätt som är förenligt med säkerhetshänsyn och miljöskydd. När en faktisk borttagning väl har inletts har den drabbade staten enligt art. 9.6 endast rätt att bryta in i förfarandet för att säkerställa att borttagningen framskrider effektivt. Det finns sålunda begränsade möjligheter för den drabbade staten att påverka en registrerad ägare som tar sitt ansvar.

5.3 OM ÄGAREN INTE VILL MEDVERKA

Som art. 9.2 formulerats ska den registrerade ägaren avlägsna vraket. Det är dock tänkbart att ägaren inte vill medverka i en sådan process eller att det inte går att få kontakt med ägaren. För att fånga upp även de situationerna följer av art. 9.6.a att den drabbade staten ska bestämma en tidsgräns inom vilken den registrerade ägaren måste avlägsna vraket. Vilken frist som är rimlig varierar beroende på situation och vrakets beskaffenhet. Enligt art. 9.6.b ska den drabbade staten även skriftligen informera den registrerade ägaren om tidsfristen samt meddela att staten själv kommer att ombesörja vrakborttagningen för ägarens räkning om vraket inte tas bort under den bestämda tidsfristen. Slutligen ska den drabbade staten enligt art. 9.6.c även skriftligen informera den registrerade ägaren om att staten avser att omedelbart vidta åtgärder om den fara som vraket utgör blir särskilt allvarlig.

I den mån den registrerade ägaren inte lyckas avlägsna vraket inom den tidsfrist som den drabbade staten har bestämt eller om ägaren inte kan kontaktas, får den drabbade staten enligt art. 9.7 själv inleda vrakborttagningen. Detta ska göras ”by the most practical and expeditious means available” och hänsyn ska tas till säkerhet och miljöskydd. Även för detta kan den drabbade staten på eget initiativ inleda vrakborttagningen enligt art. 9.8 om det krävs omedelbara åtgärder. För detta krävs emellertid att den drabbade staten har informerat staten där fartyget är registrerat samt den registrerade ägaren. Formuleringen indikerar därmed att det inte går att tillämpa art. 9.8 i en situation där ägaren inte kan lokaliseras eller kontaktas.

5.4 ÄGAREN ANSVARAR FÖR KOSTNADER...

Det följer av art. 10.1 att den registrerade ägaren ska svara för de kostnader som uppstår i samband med de åtgärder som vidtas enligt konventionen. Detta är i linje med övriga konventioner på sjörättens område. Ansvar är strikt på så vis att ägaren presumeras ansvara för skadan, men det finns vissa ansvarsfrihetsgrunder. Enligt art. 10.1.a går ägaren fri från ansvar om situationen uppkommit som en konsekvens av ”act of war, hostilities, civil war, insurrection” samt även ”a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character”. Som tydligt framkommer rör det sig om speciella undantagsfall. En ytterligare möjlighet för ägaren att undkomma ansvar är om ägaren kan visa att olycksfallet i sin helhet orsakades ”by an act or omission done with intent to cause damage by a third party”. Slutligen undgås även ansvar enligt art. 10.1.c om olycksfallet i sin helhet orsakades av ”the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the

maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function”. Även detta följer gängse norm i internationella konventioner på sjörättens område.³⁴

5.5 ...MEN HAR RÄTT ATT BEGRÄNSA SITT ANSVAR

Ingenting i konventionen ska enligt art. 10.2 inverka på ägarens rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med något annat tillämpligt nationellt eller internationellt system. Principen att det går att begränsa ett fastslaget ansvar är återigen något som präglar sjörättsliga regelverk. I konventionen nämns uttryckligen den stora begränsningskonventionen på området, the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) från 1976 som uppdaterades genom ett protokoll år 1996.

Begränsningskonventionen har bred täckning och kommer att vara den konvention som i regel är tillämplig vad gäller begränsning av ansvaret i enlighet med vrackkonventionen.³⁵ Det är därför viktigt att lyfta fram att LLMC innehåller en opt-out-klausul vad gäller begränsning av ansvar med avseende på vrakborttagning. Flera stater valde att använda sig av den möjligheten och någon begränsning kommer därmed inte att vara möjlig i dessa stater genom tillämpning av LLMC trots att formuleringen i vrackkonventionen tycks antyda detta.³⁶ Ett exempel på en stat som har reserverat sig är Storbritannien.³⁷ Sverige har inte gjort någon sådan reservation.³⁸

Det faktum att LLMC innehåller en möjlighet att undanta begränsning för vrakborttagning samt att vrackkonventionen även öppnar upp för andra begränsningsregler, leder till att det kan uppstå situationer där det inte finns något begränsningssystem.³⁹ Konstruktionen innebär även att det kommer att finnas skillnader vad gäller möjlighet till ansvarsbegränsning. Detta verkar mindre lyckat mot bakgrund av konventionens mål om att harmonisera

34 Se bl.a. art. III(2)(c) i oljeskadekonventionen, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

35 För konventionens breda täckning se IMO, s. 361 ff.

36 Lloyds, s. 9.

37 Hill, (2003), "Maritime Law", Lloyd's Practical Shipping Guides, sjätte upplagan, (hädanefter Hill), s. 402, Mukherjee och Brownrigg, s. 328 och se även Gauci, s. 215 f. för en argumentationslinje till varför en sådan reservation kan vara rimlig.

38 Se 9 kap 2 § fjärde punkten sjölagen.

39 Detta var också något som uppmärksammades av den internationella gruppen av P&I-klubbar samt the International Chamber of Shipping (ICS) i en inlaga i samband med konferensen, se LEG/CONF.16/15, s. 2. I inlagan påpekas att konventioner på sjörättens område normalt innehåller en balans mellan strikt ansvar, de försvar som kan riktas gentemot ansvaret samt en möjlighet att begränsa ansvaret.

regelsystemen vad gäller vrakborttagning. Eftersom kostnaderna för vrakborttagning är höga är frågan om det går att begränsa ett ansvar eller inte av stor betydelse.

6. VILKA ÅTGÄRDER KAN OCH SKA VIDTAS?

Jag övergår nu till att behandla den andra funktionen som avser de åtgärder som blir aktuella i en vraksituation. Konventionen innehåller i denna del bestämmelser kring rapportering samt lokalisering och märkning av ett vrak. Vidare finns även bestämmelser kring hur vraket ska avlägsnas efter att de tidigare stegen har genomförts. Denna senare del tar sikte på att avlägsna den fara som vraket utgör.

6.1 VRAKET SKA RAPPORTERAS

Enligt art. 5 ska en medlemsstat säkerställa att en befälhavare eller redare över ett fartyg som för statens flagg utan dröjsmål rapporterar till den drabbade staten om det aktuella fartyget varit inblandat i ett maritimt olycksfall som har resulterat i ett vrak. Det räcker med att endast en av dessa rapporterar händelsen. Med redare avses enligt art. 1.9 fartygets ägare, en organisation eller en person som har åtagit sig ansvaret för fartygets framfart. Hit räknas exempelvis den som hyr ett fartyg genom skeppslega (*bareboat charter*). I en sådan rapport ska viss information ingå i enlighet med art. 5.2. Det rör sig om uppgifter rörande fartygets ägare samt viss information som är nödvändig för att den drabbade staten ska kunna bedöma om vraket utgör en fara i enlighet med konventionen. Hit hör uppgifter om vrakets lokalisering, dess typ, storlek och konstruktion och vidare information om skadornas natur och det skick som vraket befinner sig i. Vidare ska uppgifter lämnas om den last fartyget transporterade, i synnerhet hälsovådliga och giftiga substanser, samt de olika typer av oljor som finns ombord och i vilka kvantiteter. Det kan noteras att dessa kriterier återknyter till vissa av de omständigheter som ska beaktas enligt art. 6 när den drabbade staten avgör om det rör sig om en fara i konventionens mening.

6.2 VRAKET SKA LOKALISERAS OCH MÄRKAS

Efter att en drabbad stat har fått kännedom om att det finns ett vrak inom statens konventionsområde, ska den enligt art. 7.1 vidta åtgärder för att varna sjöfarare och andra stater som är berörda. Av art. 7.2 framgår indirekt att detta gäller oavsett om vraket bedöms utgöra en fara i konventionens mening eller inte. Om staten har anledning att anta att vraket utgör en fara i konventionens mening ska den emellertid även enligt artikeln vidta alla praktiska åtgärder som krävs för att lokalisera vraket.

När en drabbad stat har konstaterat att ett vrak utgör en fara i konventionens mening ska den enligt art. 8.1 säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att märka vraket. Det är sålunda först i detta skede som det är relevant att märka vraket. Det här synes följa ett tänkt mönster i konventionen där en drabbad stat först informeras om ett vrak i enlighet med art. 5, varefter staten ska varna andra aktörer som riskerar att komma i kontakt med vraket samt lokalisera det om det finns anledning att anta att det kan utgöra en fara i konventionens mening. Därefter följer märkningsstadiet när vraket väl har lokaliserats och antagandet om att vraket kan utgöra en fara har bekräftats.

När staten låter märka vraket ska den enligt art. 8.2 så långt som möjligt säkerställa att det märks på ett sätt som överensstämmer med det internationellt accepterade system av bojar som används i staten. Det kan röra sig om olika typer av märken i form av kardinalmärken eller sidomärken samt den särskilda boj för att märka vrak som har rekommenderats av IMO.⁴⁰ Märkningen och vrakets lokalisering ska vidare enligt art. 8.3 kommuniceras på de sätt som är lämpliga, t.ex. genom nautiska publikationer.

6.3 VRAKET SKA "AVLÄGSNAS"

Efter det att vraket har rapporterats, lokaliserats och märkts följer själva vrakborttagningen. Som nämnts ovan ansvarar den registrerade ägaren för borttagningen. Detta uttrycks i art. 9.2 med att "[t]he registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard". Detta kan synas som en långtgående åtgärd. Det är därför viktigt att läsa bestämmelsen mot bakgrund av vad som menas med att avlägsna (*remove*) i art. 9.2. Ordet i artikeln ska läsas mot bakgrund av hur ett avlägsnande (*removal*) definieras i art. 1.7. Begreppet ska enligt artikeln förstås som "any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck". Givet den betydelsen står det klart att kravet på att den registrerade ägaren ska avlägsna vraket är ganska säreget. Man skulle kunna hävda att konstruktionen och formuleringen i art. 9.2 är direkt missvisande. Det som den registrerade ägaren ska göra är att förhindra, minska eller ta bort den fara som vraket utgör. Här kan man tänka sig en rad olika åtgärder som är något helt annat än att faktiskt avlägsna vraket i fysisk bemärkelse. Den som ser framför sig att en registrerad ägare ska genomföra en fullständig vrakborttagning, i den mening att hela vraket avlägsnas och att allt återställs till hur det var tidigare, riskerar därmed att bli besviken. Det är istället tänkbart att det räcker med betydligt mindre långtgående åtgärder för att nå upp till konventionens krav givet hur själva borttagningen är definierad.

40 Se vidare IMO, SN.1/Circ.259, 11 December 2006 samt Sjöfartsverket, (2014), "Ufs A, Underrättelse för sjöfarande – Allmänna upplysningar", s. 56.

Det är mot bakgrund av detta som den här underrubriken ackompanjeras med citationstecken. Märkligt nog är detta en fråga som inte har lyfts i någon vidare utsträckning.⁴¹

7. HUR KAN ANSVARET GENOMDRIVAS I PRAKTIKEN?

Jag övergår nu till att behandla den tredje funktionen som avser hur det fastslagna ansvaret och ovanstående åtgärder kan realiseras. De delar av konventionen som hör samman med denna funktion är bestämmelser kring tvingande försäkring, en möjlighet att kräva försäkringsgivaren direkt samt det faktum att konventionen uppställer krav på att samtliga fartyg som anlöper eller lämnar en hamn eller off-shore-anläggning ska ha ett certifikat i enlighet med konventionen.

7.1 TVINGANDE FÖRSÄKRING

För att säkerställa att den registrerade ägaren faktiskt kan genomföra och bekosta en borttagning enligt konventionen ställs i art. 12.1 ett krav på tvingande försäkring. Den som är registrerad ägare till ett fartyg med en bruttodräktighet om 300 ton eller mer och som tillhör en medlemsstats flagg ska ha en försäkring.⁴² Det finns även möjlighet för ägaren att ha en annan motsvarande typ av säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Försäkringen eller säkerheten ska motsvara den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma genom konventionen med ett belopp som sammanfaller med den begränsning av ansvaret som är möjlig enligt det regelverk som är tillämpligt. Som framgått ovan kan detta variera mellan medlemsstaterna, men i de flesta fall kommer den gräns som gäller enligt LLMC att vara den som är aktuell. I samtliga fall gäller även att beloppet inte får överstiga den beräkning som finns i art. 6.1.b LLMC 1976 och dess ändring i och med protokollet från 1996. Detta kommer sålunda gälla även för de stater som reserverat sig från vrakborttagningskostnader i LLMC genom den särskilda opt-out-klausulen. Vidare följer enligt art. 12.2 att ett certifikat som visar att försäkring eller säkerhet föreligger ska ges ut till varje fartyg med en bruttodräktighet om 300 ton eller mer av den myndighet som är aktuell i staten. Detta certifikat ska visa att fartyget uppfyller de krav som ställs i art. 12.1 och ska enligt art. 12.5 förvaras ombord på fartyget.

7.2 MÖJLIGHET ATT KRÄVA FÖRSÄKRINGSGIVAREN

För att ytterligare öka möjligheten att utkräva ett faktiskt ansvar möjliggör konventionen enligt art. 12.10 att även försäkringsgivaren kan krävas på de

41 Den här frågan och vilka specifika åtgärder som kan tänkas uppfylla definitionen i konventionen utvecklas inte vidare här, men ämnet förtjänar en grundlig framtida genomlysning.

42 Detta kommer i regel att vara i form av en P&I-försäkring, se Baatz, s. 265 och Hill, s. 404.

kostnader som uppkommer. En försäkringsgivare har samtidigt i princip samma möjligheter att försvara sig från ansvar som den registrerade ägaren. Likaså har försäkringsgivaren möjlighet att begränsa sitt ansvar. Rätten att begränsa ansvaret föreligger även i de fall där den registrerade ägaren inte haft rätt att begränsa det. Vidare kan en försäkringsgivare, eller den som ställt säkerhet, försvara sig genom att invända att den registrerade ägaren orsakade det maritima olycksfallet genom vad som benämns som ”wilful misconduct”.

7.3 KRAV PÅ CERTIFIKAT FÖR SAMTLIGA FARTYG

En intressant bestämmelse som knyter an till försäkringsskyldigheten är art. 12.12 som anger att varje stat som har tillträtt konventionen i sin nationella lagstiftning ska säkerställa att berörda fartyg måste ha en försäkring eller annan säkerhet i enlighet med konventionen för att få anlöpa eller lämna en hamn eller off-shore-anläggning i staten. Detta krav ska avse samtliga fartyg och enligt ordalydelsen gälla oavsett var fartyget är registrerat. Den här formuleringen utsträcker därmed kravet till samtliga fartyg och därigenom även till fartyg med flagg från stater som inte har tillträtt konventionen. Det här kan vara ett effektivt sätt att driva fram en ökad förekomst av försäkringar vad gäller vrackborttagning, men är samtidigt kontroversiellt eftersom konventionen därigenom indirekt får effekt även för stater som inte har tillträtt den.⁴³ Ett försvar mot en sådan syn är emellertid att kravet på försäkring vad gäller fartyg från andra stater än de som tillträtt konventionen endast är ett villkor för att anlöpa eller lämna hamn eller off-shore-anläggning i staten. Inom detta område har staten full suveränitet att bestämma vilka förhållningsregler som ska gälla.⁴⁴

Utformningen av art. 12.12 var en stötesten under förhandlingen. I det ursprungliga förslaget från the Drafting Committee löd istället artikeln ”[a] State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued ...”. USA framförde kritik vad gällde formuleringen med argumentet att artikeln genom sin lydelse inkräktade på rättigheterna hos de stater som inte kommer att vara medlemmar till konventionen. Genom artikeln skulle certifikat krävas för att medlemsstaten skulle tillåta fartyg från andra stater, även de som inte har tillträtt konventionen, att överhuvudtaget röra sig i konventionsområdet. Det centrala för kritiken var således formuleringen *operate at any time*. Detta hävdade USA stred mot internationell sedvanerätt.⁴⁵ Argumentet

⁴³ Jfr art. 34 i Wienkonventionen som anger att ett traktat inte kan skapa rättigheter eller skyldigheter för en tredje stat utan statens godkännande.

⁴⁴ Se Michel, s. 695 f.

⁴⁵ LEG/CONF.16/7, s. 1 f.

utvecklades inte vidare, men en sådan ordning skulle rimligen även stå i strid med rätten att fritt navigera i andra staters ekonomiska zoner enligt art. 58.1 samt art. 87 UNCLOS och rätten till oskyldig passage genom en stats territorialhav enligt art. 17 UNCLOS givet att staten valt att utsträcka konventionens tillämpningsområde även hit. På denna punkt fick USA gehör och art. 12.12 ändrades till att specifikt avse när ett fartyg, oavsett var det är registrerat, anlöper eller lämnar en hamn eller off-shore-anläggning. Det framgår även indirekt av USA:s inlägga att en sådan ordning var acceptabel från deras håll.⁴⁶

8. ETT REGELVERK SOM SAMLAR UPP DE TRE FUNKTIONERNA


Jag har ovan lyft fram olika centrala aspekter av den internationella vrakkonventionen samt analyserat dessa utifrån tre funktioner. Vad gäller den första funktionen utpekar konventionen tydligt ett ansvar genom att göra den registrerade ägaren ansvarig för att ett fartyg avlägsnas i konventionens mening. Därmed är ansvarsfrågan avgjord och den första funktionen i princip uppfylld. Däremot kan noteras att det finns en rad kumulativa rekvisit som ska vara för handen för att regelverket ska bli tillämpligt. Givet konstruktionen med den särskilda opt-in-klausulen kommer tillämpningsområdet och därigenom även ansvarsfrågan dessutom att variera beroende på stat.

När det kommer till den andra funktionen om vilka åtgärder som kan och ska vidtas, ställer konventionen upp krav på att vrak ska rapporteras, lokaliseras, märkas och slutligen avlägsnas. Konventionen kan dock kritiseras för att inte vara tillräckligt långtgående i dessa avseenden. Det är lätt att få en missvisande bild av vad en borttagning egentligen innebär eftersom ett avlägsnande enligt konventionen definitionsmässigt kopplas till den fara som vraket utgör. Alla åtgärder som är ägnade att förhindra, minska eller ta bort faran utgör ett avlägsnande i konventionens mening. På så vis behöver ett avlägsnande i konventionens mening inte nödvändigtvis avse ett fullständigt avlägsnande av vraket. Det går därför att invända att konventionen endast tar sig an denna funktion till viss del och på ett tämligen otydligt sätt.

Vad gäller den tredje funktionen säkerställer konventionen att det utpekade ansvaret och de aktuella åtgärderna kan genomdrivas i praktiken genom bestämmelser om tvingande försäkring. Härtill kopplas även en möjlighet att direkt kunna kräva försäkringsgivaren, vilket ytterligare underlättar ett ansvarsutkrävande. Samtidigt är försäkringsskyldigheten begränsad till det begränsningsbelopp som följer av LLMC med vidhängande protokoll, varför möjligheten att kräva ersättning i realiteten ändå kommer ha en viss

⁴⁶ LEG/CONF.16/7, s. 2.

begränsning. Likväl ger reglerna en faktisk möjlighet att utkräva ansvar även i de fall där den registrerade ägaren inte tar sitt ansvar. Denna tredje funktion uppfylls därigenom på ett tillfredsställande vis.

Även om det sammantaget kan sägas finnas viss variation i vilken utsträckning som de tre identifierade funktionerna uppfylls, så behandlar konventionen likväl samtliga. Genom att ange vem som är ansvarig, vilka åtgärder som är möjliga och som ska vidtas samt hur ansvaret kan genomdrivas i praktiken samlar konventionen upp de identifierade funktionerna och möjliggör därigenom en reglering som på ett adekvat vis kan hantera vrakborttagnings-situationer. Även med beaktande av de svagheter som lyfts fram i artikeln och de oklarheter som följer av konventionen kan konstateras att det i vilket fall som helst är bättre att ha detta regelverk på plats än att, mer eller mindre, helt sakna reglering på området. Mot bakgrund av att den svenska regleringen vad gäller vrak är såväl ofullständig som vag och splittrad, är ett tillträde och en implementering av vrackonventionen ett steg i rätt riktning.⁴⁷ Förhoppningsvis kan reformarbetet med att tillträda konventionen också leda fram till ytterligare reformer inom detta område även för de fall som konventionens regelverk inte omfattar. Att tillträda konventionen är ett gott första steg på vägen mot en mer heltäckande, effektiv och rättssäker svensk vrakrätt. 

47 För resonemang kring det rådande svenska rättsläget som såväl bristfälligt som oöverskådligt, se bl.a. Ds 2015:16, s. 54 och Sjöfartsverket, (2011), s. 39.