

Høring av forslag om forskrift om fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen (vrakfjerningsforskriften)

1. Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet sender med dette på høring utkast til forskrift om fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen (vrakfjerningsforskriften). Forskriften gjennomfører bestemmelser i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen).

Det er vedtatt lovendringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) for å gjennomføre de delene av konvensjonen som gjelder ansvar og forsikring, jf. lov 20. desember 2018 nr. 115 (lov om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak)). Lovendringene er tatt inn i sjøloven kapittel 10 A, og trådte i kraft 11. februar 2025. I lovens forarbeider er det foreslått å gjennomføre konvensjonens øvrige bestemmelser i egen forskrift, se Prop.105 LS (2017-2018) side 28.

Det foreslås på denne bakgrunn en forskrift som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser knyttet til vilkår for vrakfjerning, herunder farevurdering, samt myndighetenes og den registrerte eierens rettigheter og plikter.

I statsråd 11. oktober 2024 ble det besluttet at Norge skal tiltre vrakfjerningskonvensjonen. Tiltredelsesdokumentet for vrakfjerningskonvensjonen er overlevert Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO), og konvensjonen trådte i kraft for Norge 11. februar 2025. Ovennevnte endringer i sjøloven trådte i kraft fra samme tidspunkt.

Vrakfjerningsforskriften vil, sammen med endringene i sjøloven, bedre statens muligheter til å håndtere vrak i økonomisk sone. Statens muligheter til å få dekket kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak vil også bli bedre gjennom konvensjonens regler om forsikringsplikt og gjennom adgangen til å reise krav om dekning av kostnader direkte mot forsikringsselskapet. Internasjonale regler om ansvar og forsikring er dessuten også en fordel for skips- og forsikringsnæringen.

Forskriften vil hjemles i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven).

2. Forholdet til gjeldende rett

Vrakfjerningskonvensjonen ble vedtatt på diplomatkonferansen i Nairobi 18. mai 2007 i regi av FNs sjøfartsorganisasjon (International Maritime Organisation, IMO). Konvensjonen trådte i kraft 14. april 2015, tolv måneder etter at ti stater hadde sluttet seg til den.

Vrakfjerningskonvensjonen gir blant annet kyststater folkerettslig hjemmel til å fjerne vrak og kreve kostnadene dekket for dette i kyststatens økonomiske sone.

Det folkerettslige utgangspunktet er at Norge har kyststatsjurisdiksjon over territorialfarvannet (dvs. sjøterritoriet og indre farvann) og flaggstatsjurisdiksjon over norske skip uansett hvor de befinner seg. Dette innebærer at Norge i dag, som utgangspunkt, kun

har adgang til å fjerne vrak av skip med norsk flagg i norsk økonomisk sone. Et unntak fra utgangspunktet om at norske myndigheter ikke kan fjerne vrak av utenlandske skip i økonomisk sone, følger av forskrift 19. september 1997 nr. 1061 om inngrep på åpent hav og i Norges økonomiske sone i tilfelle av havforurensning eller fare for forurensning av olje eller andre stoffer som følge av en sjøulykke (forskrift om inngrep ved forurensende sjøulykke). Forskriften gjennomfører Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker 29. november 1969 (Inngrepskonvensjonen). Iht. forskriftens § 3 andre ledd er fjerning av skipet et mulig tiltak.

Vrakfjerningskonvensjonen gir kyststater folkerettslig hjemmel til å fjerne vrak i kyststatens økonomiske sone, i tilfeller hvor kyststaten ellers ikke har folkerettslig hjemmel til å gripe inn.

En konvensjonspart kan vedta at vrakfjerningskonvensjonen også skal gjelde for vrak som befinner seg på statens eget territorium, herunder sjøterritoriet. En slik utvidelse har ingen konsekvenser for statens folkerettslige adgang til å håndtere vrak på eget territorium, men kan gi bedre muligheter til å få dekket kostnadene ved vrakhåndtering, avhengig av eksisterende nasjonale regler. Det er vedtatt at vrakfjerningskonvensjonen også skal gjøres gjeldende i Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium. Konvensjonen gjelder imidlertid ikke i fiskevernsonen ved Svalbard og i fiskerisonen ved Jan Mayen, jf Prop.105 LS (2017-2018).

Vrakfjerningskonvensjonens ansvars- og forsikringsregler, som er gjennomført i nytt kapittel 10 a i sjøloven, er bygd opp på samme måte som ansvars- og erstatningsreglene i 1992 ansvarskonvensjonen, 2001 bunkerskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen.

Ansvar for kostnadene ved fjerning og annen håndtering av vrak kan begrenses etter reglene i sjøloven kapittel 9. Begrensningsretten innebærer at det er et samlet tak på erstatningsansvaret etter én hendelse, et såkalt begrensningsbeløp. Departementet viser til Prop. 105 LS (2017-2018) kapittel 6 for nærmere redegjørelse av begrensningsretten.

3. Nærmere om gjeldende rett

Vrakfjerning i territorialfarvannet og dekning av det offentliges kostnader i forbindelse med vrakfjerningen er i dag regulert iblant annet havne- og farvannsloven og forurensningsloven.

3.1. Havne- og farvannsloven

Etter havne- og farvannsloven § 17 er det forbudt å volde fare eller ulempe for bruken av farvann eller havn. Bestemmelsens andre og tredje ledd regulerer henholdsvis den ansvarliges tiltaksplikt og myndighetenes påleggskompetanse dersom forbudet i første ledd ikke overholdes. Det følger av forarbeidene til loven at tiltaksplikten blant annet omfatter håndtering av skipsvrak.¹

Etter andre ledd har den ansvarlige en selvstendig plikt til å fjerne gjenstanden som utgjør faren eller ulempen, eller gjøre det som må til for å fjerne faren. Ansvarssubjektet er «den som har brukt eller etterlatt gjenstanden i strid med første ledd, den som var registrert eier eller eier av gjenstanden da den ble brukt eller etterlatt i strid med første ledd, og den som er registrert eier eller eier når det blir gitt pålegg etter tredje ledd», jf. havne- og farvannsloven § 17 fjerde ledd. Hvem som er å anse som «registrert eier» og «eier», er definert i havne- og

¹ Jf. Prop. 86 L (2018-2019) s. 159

farvannsloven § 3. Med reell eier siktes det til den som er faktisk eier, uavhengig av hvem som fremstår som formell eier.

Dersom et pålegg ikke etterkommes av den ansvarlige, kan det offentlige selv fjerne vraket for den ansvarliges regning, jf. havne- og farvannsloven § 18.

Havne- og farvannsloven § 20 gir staten hjemmel til å gripe inn i ulike nød- og faresituasjoner. Pålegg kan gis til eieren, rederen eller føreren av et fartøy som er i fare eller som truer sikkerheten i farvannet, og kan blant annet være pålegg om å ta slepeassistanse, forlate ankerplass eller å benytte en bestemt led. Havne- og farvannsloven § 20 gir i likhet med §§ 17-19 hjemmel til direkte gjennomføring og refusjon.

Havne- og farvannsloven gjelder som utgangspunkt «her i riket», jf. § 2 første ledd. Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde i Norges økonomiske sone, jf. § 2 fjerde ledd. Etter § 17 femte ledd kan departementet gi forskrift om fjerning av vrak. Vrakfjerningskonvensjonens regler om fjerning av vrak av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet i farvannet kan dermed hjemles i §§ 17 femte ledd og 18 tredje ledd, forutsatt at denne bestemmelsen utvides til også å gjelde i Norges økonomiske sone, jf. § 2 fjerde ledd.

3.2. Forurensningsloven

Etter forurensningsloven § 7 er det forbudt å sette i verk noe som kan medføre fare for forurensning, med mindre det foreligger særskilt hjemmel for å foreta seg noe som kan føre til forurensning. Bestemmelsens andre og fjerde ledd regulerer henholdsvis den ansvarliges tiltakspålegg og myndighetenes påleggskompetanse dersom forbudet i første ledd ikke overholdes. I forurensningsloven § 74 er forurensningsmyndighetene gitt hjemmel til selv å iverksette tiltak dersom den ansvarlige ikke etterkommer pålegg. I henhold til § 74 fjerde ledd kan forurensningsmyndigheten gi nærmere forskrifter om gjennomføring av tiltak etter første og annet ledd.

Etter § 28 første ledd er det forbudt å tømme, etterlate, oppbevare eller transportere avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade eller ulempe for miljøet. Avfallsbegrepet omfatter også skipsvrak. Paragraf 37 andre ledd gir forurensningsmyndigheten hjemmel til å gi pålegg om opprydding og fjerning til den som var eier av blant annet skip da det ble etterlatt i strid med § 28, eller som er eier når pålegget gis. Departementet er i § 88 gitt hjemmel for å gi bestemmelser til utfylling og gjennomføring av loven, herunder om bestemmelsene i §§ 28 og 37. For at forskriften skal kunne regulere tiltakspålegg og påleggskompetanse, er det derfor behov for å hjemle forskriften også i § 88.

Forurensningsloven gjelder for forurensningskilder, avfall og avfallskilder som befinner seg i riket og for forurensninger som truer med å inntreffe her i riket, jf. § 3 annet ledd nr. 1 og 2. Etter bestemmelsens annet ledd nr. 3 gjelder loven videre for forurensningskilder som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i Norges økonomiske sone dersom forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning, eller for øvrig i den utstrekning Kongen bestemmer. Hjemmelen til å utvide virkeområdet for forurensningsloven i økonomisk sone er begrenset til andre forurensningskilder. Forurensningslovens virkeområde kan dermed ikke utvides til å omfatte bestemmelser om avfall og forsøpling i økonomisk sone. Nærmere om forskriftsforslaget

Det foreslås at forskriften hjemles i havne- og farvannsloven og forurensningsloven. Som det fremgår av omtalen i punkt 3, er tiltakspålegget og påleggskompetansen etter de to lovene

delvis overlappende. De har imidlertid noe ulike formål, jf. § 1 i begge lovene, og det er derfor behov for å hjemle forskriften i begge.

Forskriftsforslaget er til dels overlappende med eksisterende hjemler for vrakfjerning i henholdsvis havne- og farvannsloven og forurensningslovene. Som det fremkommer i merknadene til de enkelte bestemmelsene nedenfor, er imidlertid terskelen for å iverksette vrakfjerning i flere tilfeller lavere etter disse lovene enn etter forskriftsforslaget. I tillegg har både havne- og farvannsloven og forurensningsloven en bredere krets av mulige ansvarlige enn etter vrakfjerningskonvensjonen.

Det legges på denne bakgrunn opp til et tosporet system når det gjelder kostnadsrefusjon, jf. Prop. 105 LS (2017-2018). Dette vil innebære at de tilfeller som faller inn under vrakfjerningskonvensjonens og dermed forskriftsforslagets regler, følger et system for kostnadsrefusjon med mulighet for direktekrav. Tilfeller som omfattes av havne- og farvannsloven og forurensningsloven, men som faller utenfor forskriftens regler, skal fortsatt følge dagens system for kostnadsrefusjon.

4.1 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget

4.1.1 Forskriftens virkeområde § 1

Norge har vedtatt at vrakfjerningskonvensjonen også skal gjelde for vrak som befinner seg på territoriet, herunder sjøterritoriet. Det foreslås derfor at forskriften skal gjelde både i Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium og i Norges økonomiske sone. Videre foreslås det at forskriften skal gjelde i elver og innsjøer, uavhengig av om de er farbare med fartøy fra sjøen. Det foreslås dermed at Nærings- og fiskeridepartementet benytter sin adgang til å gi forskriften en videre anvendelse for elver og innsjøer enn det som følger av havne- og farvannsloven § 2 første ledd andre punktum.

I Norges økonomiske sone gjelder forskriften for skip og vrak med norsk flagg og flagg fra stater som har tiltrådt konvensjonen.

Forskriftens bestemmelser om underretning i henhold til § 4 og myndighet til å gripe inn på vegne av registrert eier i henhold til § 7, gjelder ikke for sjøterritoriet. Dette er i samsvar med unntakene i konvensjonens artikkel 4 nr. 4.

4.1.2 Definisjoner § 2

Legaldefinisjonene i forskriften er i tråd med vrakfjerningskonvensjonen. Departementet har foreslått enkelte mindre språklige endringer i definisjonene. Enkelte av definisjonene er tidligere tatt inn i sjøloven med mindre variasjoner fra oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen, og for disse er det brukt samme ordlyd som i sjøloven § 210.

Nedenfor omtales vrakfjerningskonvensjonens definisjoner av «skip», «vrak», «fjerning» og «fare».

Begrepet «skip» i § 2 bokstav a) omfatter ethvert sjøgående fartøy av enhver type, unntatt flytende plattformer som er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen.

Begrepet «vrak» i § 2 bokstav c) omfatter sunkne og strandede skip og skip som er i ferd med å synke eller strande, deler av sunkne og strandede skip, gjenstander som har vært ombord på sunkne og strandede skip, og gjenstander som er mistet på sjøen fra et skip etter

en sjøulykke. Dermed vil eksempelvis containere og annen type last ombord omfattes av begrepet «vrak».

Begrepet «fare» i § 2 bokstav d) omfatter blant annet forurensning, navigasjonshindringer og trusler mot infrastruktur og næringsinteresser.

Begrepet «fjerning» i § 2 bokstav f) omfatter alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av faren som har oppstått ved et vrak.

4.1.3 Konstatering av fare § 3

De konvensjonsbaserte vrakfjerningsreglene forutsetter at et vrak utgjør en fare for at vrakfjerningsplikten skal inntre. Hvorvidt det foreligger en fare, må vurderes konkret basert på kriteriene oppstilt i den ikke uttømmende listen i § 3 bokstav a til o.

4.1.4 Kystverkets plikter overfor skipets flaggstat § 4

Bestemmelsen gjelder kun for vrak i Norges økonomiske sone.

Forskriftsforslagets § 4 regulerer Kystverkets plikter overfor skipets flaggstat og registrert eier, dersom det er fastslått at vraket utgjør en fare etter forskriftens § 3. Konvensjonen regulerer ikke i hvilken form underrettelsen skal skje, og myndigheten etter forskriften må derfor underrette på den måten som ansees som mest hensiktsmessig med tanke på de konkrete omstendighetene.

4.1.5 Frist for fjerning av vrak og underretting til registrerte eier § 5

Forskriftens § 5 regulerer Kystverkets plikt til å fastsette en rimelig frist for når eieren må fjerne vraket, og underretning om dette til registrert eier dersom vraket er fastslått å utgjøre en fare etter § 3. Videre må det i underretningen informeres om at myndigheten vil fjerne vrak for eiers regning dersom fristen ikke overholdes. Bokstav c gir myndigheten en sikkerhetsventil til å fjerne vraket umiddelbart dersom faren blir «særlig alvorlig». Kystverket må på grunnlag av de konkrete omstendighetene vurdere om faren er av en slik alvorlighetsgrad at staten må gripe inn uten at registrert eier har fått en frist å forholde seg til.

4.1.6 Den registrerte eierens tiltaksplikt § 6

Den registrerte eierens tiltaksplikt fremgår av forskriftsforslagets § 6. Vrakfjerningsplikten inntre når myndighetene har fastslått at vraket utgjør en «fare» etter en risikovurdering i henhold til § 3.

Etter utkastets § 6 annet ledd kan Kystverket fastsette vilkår for fjerningen, i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

Av forskriftsforslagets § 6 tredje ledd fremgår det at dersom registrert eier inngår avtale med et bergingsselskap om å fjerne vrak som er i Norges territorium, herunder sjøterritoriet, må avtalen være i tråd med nasjonal lovgivning. Dette er et utslag av at Norge har gjort konvensjonen gjeldende på sjøterritoriet.

4.1.7. Myndighetenes adgang til å gripe inn eller fjerne vrak på registrerte eiers vegne § 7

Forskriftsforslagets § 7 får kun anvendelse for vrak som befinner seg i Norges økonomiske sone.

Det følger av § 7 første ledd at når fjerning av vrak som nevnt i § 6 er påbegynt, kan den berørte staten bare gripe inn i fjerningen dersom det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes effektivt på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

Andre ledd gir Kystverket hjemmel til å gripe inn der fristen for vrakfjerning er oversittet etter § 5 første ledd bokstav a, eller der det ikke er mulig å kontakte registrert eier.

Tredje ledd gir Kystverket en sikkerhetsventil til å gripe inn i de tilfeller der umiddelbare tiltak er nødvendig. Her gjelder imidlertid vilkåret om at Kystverket skal ha gitt underretting til skipets flaggstat og registrert eier.

Både etter andre og tredje ledd gjelder et krav om at fjerningen skal skje på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten, i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

4.1.8. Forholdsmessighet § 8

I henhold til utkastets § 8 er det krav om at tiltak som treffes skal stå i forhold til faren og opphøre, så snart vraket er fjernet.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Kystverket er ansvarlig myndighet for statlig beredskap mot akutt forurensning, og er derfor også ansvarlig myndighet etter vrakfjerningsforskriften. Av hensyn til brukervennlighet vises det eksplisitt til Kystverket i forskriften. Det legges til grunn at den utvidede adgangen til å fjerne vrak i økonomisk sone vil kunne medføre at Kystverket pådrar seg utgifter i forbindelse med håndteringen av sjøulykker, men disse kostnadene vil kunne kreves refundert av vrakets eier i henhold til reglene om økonomisk ansvar og forsikring.

Konvensjonens bestemmelser om forsikringsplikt og direkteadgang vil bedre offentlige myndigheters muligheter til å få dekket sine kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak, både for vrak i økonomisk sone og for vrak i Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium.

For skip som i dag ikke har forsikring som dekker vrakfjerning, vil forsikringsplikten medføre en kostnad. Dersom en ulykke skulle skje, vil det imidlertid være en fordel for den ansvarlige å få dekket sitt ansvar.

Kystverkets håndtering av vrak i dag ivaretar i hovedsak kravene som pålegges statene i henhold til vrakfjerningskonvensjonen. Departementet legger til grunn at Kystverkets operative virksomhet er i samsvar med konvensjonens krav, og at gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen ikke vil nødvendiggjøre økt beredskap.

Forskrift om fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen (vrakfjerningsforskriften)

Hjemmel: Fastsett av Nærings- og fiskeridepartementet [dato måned år] med hjemmel i lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) §§ 2 fjerde ledd, 17 femte ledd, 18 tredje ledd og kgl. res [dato måned år] og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) §§ 3 annet ledd nr. 3, 74 og 88.

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for skip og vrak her i riket, medregnet sjøterritoriet, de indre farvann, elver og innsjøer. Forskriften gjelder ikke for Svalbard og Jan Mayen. I Norges økonomiske sone gjelder forskriften for skip og vrak med norsk flagg og flagg fra stater som har tiltrådt Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen).

Forskriften får ikke anvendelse på krigsskip eller andre skip som eies eller driftes av en stat og som for tiden bare benyttes i statlig, ikke-kommersiell øyemed, med mindre staten som eier eller drifter skipet, har vedtatt at vrakfjerningskonvensjonen skal få anvendelse for slike skip.

Når ikke annet følger av Norges folkerettslige forpliktelser medfører forskriften ingen begrensning i adgangen til tiltak rettet mot vrak eller til å kreve kostnadsdekning eller erstatning etter ellers gjeldende regler.

For vrak her i riket, medregnet sjøterritoriet, de indre farvann, elver og innsjøer, får § 4 og § 7 ikke anvendelse.

§ 2. Definisjoner

I denne forskriften menes med

- a) skip: ethvert sjøgående fartøy av enhver type, herunder flytende fartøy, undervannsfartøy, hydrofoilbåt, luftputefartøy og flytende plattformer, unntatt når slike plattformer er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen
- b) sjøulykke: sammenstøt mellom skip, grunnstøting, andre hendelser knyttet til navigeringen eller andre hendelser om bord på et skip eller utenfor skipet som medfører tingskade eller en overhengende fare for tingskade på et skip eller skipslasten
- c) vrak:
 1. et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke
 2. en del av et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke, herunder en gjenstand som er eller har vært om bord på et slikt skip
 3. en gjenstand som er mistet på sjøen fra et skip som følge av en sjøulykke, og som er strandet, sunket eller i drift på sjøen, eller
 4. et skip som er i ferd med eller med rimelighet kan ventes å synke eller strande som følge av en sjøulykke, og der effektive tiltak for å bistå skipet eller eventuell eiendom som er i fare, ikke allerede er truffet
- d) fare: forhold eller trussel som utgjør en navigasjonsrisiko eller -hindring, eller med rimelighet kan ventes å medføre omfattende skadelige virkninger for det marine miljøet eller skade på kystlinjen eller tilhørende interesser til en eller flere stater
- e) tilhørende interesser: interessene til en kyststat som er direkte berørt eller truet av et vrak, for eksempel maritim virksomhet nær kysten, i havner og i elvemunninger, herunder fiskerivirksomhet, som utgjør et vesentlig middel til livsopphold for de berørte, turistattraksjoner og andre økonomiske interesser i det berørte området, kystbefolkningens helse og det berørte områdes velvære, herunder vern av marine levende ressurser, samt plante- og dyreliv, og offshore- og undervannsinfrastrukturer
- f) fjerning: alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av faren som har oppstått ved et vrak. Begrepene «fjerne», «fjernet» og «fjerner» skal forstås på samme måte
- g) registrert eier: den eller de personene som er registrert som skipets eier. Er registrering ikke foretatt, regnes den eller de personene som eier skipet på tidspunktet for sjøulykken som registrert eier. Eies skipet av en stat, men driftes av et selskap som i denne staten er registrert som driftsansvarlig, regnes selskapet som skipets registrerte eier
- h) driftsansvarlig: skipseieren eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponenten eller bareboatbefrakteren, som har påtatt seg ansvaret for bruken av skipet på vegne av

skipseieren og som derved har påtatt seg alle plikter og alt ansvar i henhold til den internasjonale norm for sikkerhetsstyring med endringer

- i) berørt stat: den staten i hvis konvensjonsområde vraket befinner seg.

§ 3. Konstatering av fare

Når Kystverket skal fastslå om et vrak utgjør en fare bør følgende kriterier vektlegges:

- a) vrakets type, størrelse og konstruksjon
- b) havdybden i området
- c) tidevannsvariasjon og strømninger i området
- d) særlige sårbare havområder som er identifisert og, der det er relevant, utpekt i samsvar med retningslinjene vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon, eller et klart definert område av statens økonomiske sone der særskilte påbudte tiltak er vedtatt i henhold til artikkel 211 nr. 6 i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982
- e) avstand til seilingsleder eller etablerte farleder
- f) trafikk tetthet og -frekvens
- g) trafikktype
- h) type og mengde last i vraket, mengde og type olje (for eksempel bunkerolje og smøreolje) om bord i vraket. Det skal særlig legges vekt på sannsynlige skader som kan oppstå dersom lasten eller oljen slippes ut i det marine miljøet
- i) havneanleggs sårbarhet
- j) rådende meteorologiske og hydrografiske forhold
- k) områdets undersjøiske topografi
- l) vrakets høyde over eller under vannflaten ved laveste astronomiske tidevann
- m) vrakets akustiske og magnetiske profiler
- n) avstand til offshoreinstallasjoner, rørledninger, telekommunikasjonskabler og lignende konstruksjoner, og
- o) eventuelle andre omstendigheter som kan gjøre det nødvendig å fjerne vraket.

§ 4. Kystverkets plikter overfor skipets flaggstat

Dersom Kystverket fastslår at et vrak som befinner seg i Norges økonomiske sone utgjør en fare, skal Kystverket umiddelbart

- a) underrette skipets flaggstat og den registrerte eieren, og
- b) rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket om tiltak som skal treffes i forbindelse med vraket.

§ 5. Frist for fjerning av vrak og underretting til registrerte eier

Når Kystverket har fastslått at et vrak utgjør en fare etter § 3, skal Kystverket:

- a) fastsette en rimelig frist som den registrerte eieren må fjerne vraket innen, der det tas hensyn til typen fare som er fastslått i samsvar med § 3
- b) underrette den registrerte eieren skriftlig om den fastsatte fristen og angi at dersom den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen denne fristen, kan myndigheten etter forskriften fjerne vraket for den registrerte eierens regning, og
- c) underrette den registrerte eieren skriftlig om at myndigheten etter forskriften akter å gripe inn umiddelbart ved omstendigheter der faren blir særlig alvorlig.

§ 6. Den registrerte eierens tiltaksplikt

Den registrerte eieren skal fjerne et vrak som etter § 3 er fastslått å utgjøre en fare.

Den registrerte eieren kan inngå avtale med et bergingsselskap eller en annen person om å fjerne vraket som er fastslått å utgjøre en fare, på vegne av eieren. Før slik fjerning begynner, kan Kystverket fastsette vilkår for fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

For vrak i Norges territorium, herunder sjøterritorium, kan den registrerte eier inngå avtale med et bergingsselskap eller en annen person som nevnt i annet ledd dersom det er i tråd med nasjonal lovgiving.

§ 7. Kystverkets adgang til å gripe inn eller fjerne vrak på registrerte eiers vegne

Når fjerning av vrak nevnt i § 6 og som befinner seg i Norges økonomiske er påbegynt, kan den berørte staten bare gripe inn i fjerningen dersom det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes effektivt på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

Dersom den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen fristen som er fastsatt i samsvar med § 5 første ledd bokstav a), eller den registrerte eieren ikke kan kontaktes, kan Kystverket fjerne vraket på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

Under omstendigheter der umiddelbare tiltak er påkrevd og Kystverket har underrettet skipets flaggstat og den registrerte eieren, kan Kystverket fjerne vraket på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

§ 8. Forholdsmessighet

Tiltak som treffes av Kystverket etter forskriften, skal stå i forhold til faren.

Tiltakene skal opphøre så snart vraket er fjernet og ikke gripe unødvendig inn i rettighetene og interessene til andre stater, herunder skipets flaggstat, og eventuelle berørte fysiske eller juridiske personer.

§ 9. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft fra [dato måned år].