

Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods

Utredning XIX fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)
Avgitt til Justis- og politidepartementet 2. november 2004

ISSN 0333-2306
ISBN 82-583-0799-1

Lobo Media AS

Til Justis- og politidepartementet

Ved brev 28. juni 2000 ble Sjølovkomiteen gitt i oppdrag å vurdere ratifikasjon og eventuelt gjennomføring av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996. Med konvensjonen tas det sikte på å etablere et internasjonalt regelverk om erstatning for skader som voldes ved sjøtransport av farlig gods. Av hensyn til den internasjonale utviklingen i arbeidet med å sette konvensjonen i kraft, har avlevering av utredningen blitt utsatt i forhold til den opprinnelige tidsplanen.

Sjølovkomiteen legger med dette fram sin utredning XIX, inneholdende lovutkast med motiver. Komiteen foreslår at Norge ratifiserer konvensjonen, og legger fram et lovutkast til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett. Innstillingen er enstemmig.

Oslo, 2. november 2004

Erling Selvig
leder

Karin M. Bruzelius

Karoline L. Böhler

Kjetil Eivindstad

Anne Katrine Flornes

Solvår Hardeng

Tore Hurlen

Anniken Maurseth

Jan-Fredrik Rafen

Erik Røsæg

Gaute Sivertsen

Aud Slettemoen

Ole Christian Hyggen

Innhold

1	Sammendrag	7	3.5	Et nasjonalt system for rapportering av farlig gods	22
2	Sjølovkomiteens mandat	9	3.6	Lovtekniske spørsmål	23
2.1	Bakgrunn	9			
2.2	Mandatet	9	4	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	25
2.3	Komiteens arbeid	11			
3	Ansvar for skade i forbindelse med sjøtransport av farlig gods ...	12	5	Merknader til de enkelte bestemmelser	28
3.1	Gjeldende rett	12			
3.1.1	Forurensningsskader og oppryddingstiltak.....	12	6	Forslag til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)	44
3.1.2	Person- og tingsskader	13			
3.1.3	Ansvarsbegrensning	13			
3.2	Utviklingen i EU	14	Vedlegg		
3.3	HNS-konvensjonen	15	1	Engelsk og norsk parallellpublisering	50
3.3.1	Bakgrunn	15	2	Oversikt over begrensningsbeløpene i HNS-konvensjonen.....	94
3.3.2	Oversikt over konvensjonen	15	3	Brev 2. september 2004 fra Kystverket til Sjølovkomiteen	95
3.4	Norsk ratifikasjon av HNS-konvensjonen	20			

Kapittel 1

Sammendrag

HNS-konvensjonen innebærer en styrking av skadelidtes stilling ved sjøulykker med farlig gods. Konvensjonen omfatter både forurensningsskade og andre skader som er forårsaket av lastens farlige og skadelige egenskaper, som f.eks. brann og eksplosjon. Konvensjonen er bygget opp etter mønster av konvensjonene om det internasjonale oljesølsansvaret, som er gjennomført i sjøloven kapittel 10. HNS-konvensjonen inneholder regler både om ansvar for skipets eier og etableringen av et internasjonalt erstatningsfond for slike skader. Ansvar for alle typer av skader voldt av farlige og forurensende stoffer omfattes, unntatt ansvar som omfattes av ansvarssystemet for oljesølskader. Skipets og fondets ansvar er undergitt særlige regler om begrensningen av ansvaret.

I forhold til gjeldende rett er det først og fremst en lovfesting av det objektive ansvaret for personskader, forurensningsskader og andre skader, reglene om forsikringsplikt, utvidelse av retten til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren og høyere ansvarsgrenser som vil gi et bedre erstatningsrettslig vern ved sjøulykker med farlig gods. Det alminnelige rederansvaret er i dag begrenset etter Den internasjonale konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1996 (globalbegrensningskonvensjonen), som er gjennomført i sjøloven kapittel 9. Beløpsgrensene i HNS-konvensjonen er betydelig høyere enn i globalbegrensningskonvensjonen, slik at utsiktene til full erstatning ved store ulykker med omfattende skader vil øke vesentlig. Dette gjelder både enkeltpersoners tap som følge av f.eks. personskade, inntektstap eller skade på gjenstander, og forurensningsskade. Konvensjonen vil bl.a. gi større utsikter til dekning av de kostnadene som påløper ved statlige aksjoner mot akutt forurensning i forbindelse med sjøulykker med farlig gods. F.eks. vil ansvarsgrensen for et skip på 10 000 bruttotonn øke fra ca. 42 mill. kroner etter globalbegrensningskonvensjonen til 220 mill. kroner etter HNS-konvensjonen, se også vedlegg 2. Etableringen av et erstatningsfond som skal dekke erstatning utover det som kan kreves fra skipets eier og dens forsikringsgiver, opp til ca. 2,5 mrd. kroner, vil også være et vesentlig bidrag til å styrke det erstatningsrettslige vernet i denne forbindelse.

Det internasjonale erstatningsfondet skal finansieres av avgifter som innbetales av mottakere av HNS-last i statene som har ratifisert konvensjonen. Dette vil i en viss grad berøre deler av norsk prosessindustri. Det må etableres et system for rapportering av mottak av farlig gods til myndighetene, som skal rapportere videre til fondet hvor mye avgiftspliktig last som mottas i hver konvensjonsstat. Avgift til HNS-fondet skal først kreves inn etter at en ulykke har skjedd, og skade helt eller delvis skal dekkes av det internasjonale fondet. Utbetalinger fra fondet – og dermed avgiftsplikten for mottakerne – blir først aktuelt dersom det prinsipale ansvaret som ligger på skipets eier og dens forsikringsgiver ikke gir full erstatning. Med de relativt høye beløpsgrensene som følger av konvensjonen, må det antas at rederansvaret vil ta hovedtyngden av tap som kan kreves erstattet etter konvensjonen. Det er på det rene at Norge har en begrenset import av de stoffene som er avgiftspliktige etter konvensjonen; etter hva komiteen kjenner til dreier det seg antakelig ikke om flere enn 10-15 norske selskaper som vil være avgiftspliktige til HNS-fondet. Det knytter seg stor usikkerhet til de opplysningene som finnes om norsk mottak av farlig gods, og komiteen har forgjeves forsøkt å innhente mer eksakt informasjon om dette.

Etter flere store sjøulykker i europeisk farvann de senere årene, har EU satt betydelig fokus på sjø-sikkerhetsspørsmål, hvorav gjennomføring av HNS-konvensjonen er ett av flere prioriterte områder. I 2002 besluttet Rådet at medlemslandene skal gjennomføre de nødvendige nasjonale tiltak for å kunne ratifisere HNS-konvensjonen innen rimelig tid, og om mulig senest 30. juni 2006, se punkt 3.2. Med avlevering av utredningen nå vil Norge ha mulighet til å gjennomføre de nødvendige lovendringer for å kunne ratifisere samtidig med EU-landene. Komiteen mener det er særlig viktig å samkjøre en gjennomføring av konvensjonen med EU-landene, både av hensyn til konkurranseforhold i industrien og sjøfarten, og fordi flere av EU-landene er viktige skipsfartsnasjoner, som Norge har tradisjon for å samarbeide med.

Utredningsarbeidet er koordinert med et tilsvarende utredningsarbeid i Danmark, og det legges

fram i hovedsak enslydende lovforslag her og i den danske utredningen. Sverige og Finland har ennå ikke satt i gang arbeidet med gjennomføring av konvensjonen.

Sjølovkomiteen foreslår at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen, og legger fram et forslag til gjennomføring av konvensjonens bestemmelser i

det ledige kapittel 11 i sjøloven og i en ny § 503 a (om foreldelse). Det forutsettes at reglene om begrensningsfond i kapittel 12 også skal gjelde begrensningsfond som nevnt i utkastet § 217, og at det må foretas enkelte tilpasninger i bestemmelsene i kapittel 12. Lovutkastet følger i hovedsak det mønster som sjøloven §§ 191 flg. bygger på.

Kapittel 2

Sjølovkomiteens mandat

2.1 Bakgrunn

Sjøulykker av noe omfang, som involverer farlig gods, har ennå ikke funnet sted i norske farvann. Statistikken viser imidlertid at slike ulykker inntrer regelmessig. Da kjemikalietankeren *Bow Mariner*, eid av det norske rederiet Odfjell ASA, eksploderte og sank utenfor USAs østkyst 28. februar 2004, omkom 21 av skipets mannskap på 27. Skipet var lastet med 11 000 tonn etanol, og var på vei fra New York, der den hadde losset tilsetningsstoffet MTBE, som brukes i bensin i stedet for bly. Fra den senere tiden kan også nevnes en ulykke i havnen Porto Torres i Italia 1. januar 2004, der det inntraff en eksplosjon om bord det Bahamas-registrerte skipet *Panam Serena* idet det var i ferd med å avslutte lossingen av 8 400 tonn benzen (ubestendig hydrokarbon). To av mannskapet omkom, og det brøt ut kraftig brann om bord.

En hendelse som viser det potensielle skadeomfanget ved en ulykke som involverer farlig gods, inntraff sørøst for England 23. august 1999. Det Panama-registrerte containerskipet *Ever Decent* kolliderte med cruiseskipet *Norwegian Dream*, som hadde 1 750 passasjerer og et mannskap på 638 om bord. Betydelige materielle skader ble påført begge skip, men ingen mennesker kom alvorlig til skade, og forurensningsskade ble i hovedsak avverget. Containerskipet, som etter kollisjonen ble liggende med 40 grader slagside, hadde last i alle IMO fareklasser med unntak av eksplosiver. Det brøt ut brann i enkelte containere, og flere containere raste over bord. To av containerne om bord inneholdt det ekstremt giftige stoffet cyanid. Redningsmannskapene klarte å slukke brannen, og det viste seg at de containerne som var falt over bord, ikke inneholdt farlige stoffer. Ulykker av denne typen har et betydelig skadepotensial, og kan med et annet forløp få katastrofale konsekvenser.¹

¹ Det er gitt en oversikt over en rekke ulykker de senere årene som involverer farlig gods, i dokumentet LEG 85/INF.2 til et møte 19. september 2002 i Legal Committee i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) satte tidlig søkelyset på behovet for internasjonale regler om erstatning for skader ved sjøulykker som involverer farlig gods, og startet for første gang arbeidet med en ny konvensjon på slutten av 70-tallet. I 1984 ble det avholdt en mislykket diplomatkonferanse, basert på et annet konvensjonsopplegg enn den nåværende konvensjonen. Først i mai 1996 ble Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-konvensjonen) vedtatt på en diplomatkonferanse i London. På denne bakgrunn har Justisdepartementet bedt Sjølovkomiteen om å vurdere om Norge bør ratifisere HNS-konvensjonen, og foreslå hvordan konvensjonen bør gjennomføres i Norge.

2.2 Mandatet

Ved brev 28. juni 2000 ga Justisdepartementet Sjølovkomiteen følgende mandat:

”Mandat for Sjølovkomiteen - ratifikasjon og eventuelt gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett

1. På diplomatkonferansen i regi av FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organization (IMO) ble det 3. mai 1996 vedtatt en internasjonal konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-konvensjonen). Ved kgl. res. 15. september 1997 ble det besluttet å undertegne HNS-konvensjonen med forbehold om ratifikasjon. Norge undertegnet konvensjonen 25. september 1997.
2. Med HNS-konvensjonen tas det sikte på å etablere et internasjonalt regelverk om erstatning for skader som voldes ved sjøtransport av farlig og skadelig gods.

Konvensjonen pålegger skipets eier et objektivt ansvar begrenset oppad til et visst beløp for skade som skyldes sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Skipets eier har forsikringsplikt for ansvaret, og kravet kan fremsettes direkte mot forsikringsgiveren.

Skade som skipets eier ikke er ansvarlig for, f.eks. fordi ansvarsgrensene er overskredet, skal dekkes av et internasjonalt erstatningsfond, HNS-fondet. Fondets ansvar er begrenset oppad til 250 millioner SDR. Fondet skal finansieres gjennom en avgiftsplikt som pålegges mottakere av HNS-gods (importører m. fl.).

Konvensjonen er bygd opp etter mønster av systemet i konvensjonen av 1996 om erstatningsansvar for oljesøl (jfr. sjøloven kapittel 10). På samme måte som når det gjelder den internasjonale reguleringen av oljesølsansvaret, deles de økonomiske byrdene mellom sjøfartsnæringen og de involverte lasteinteressene. Rederier næringen får et objektivt ansvar, men vil være beskyttet mot et katastrofeansvar ved ansvarsbegrensningsregler av samme type som gjelder for oljesølsansvaret. Lasteierinteressene vil bidra i form av avgifter til erstatningsfondet. Siden transporten av farlige stoffer generelt skjer i mindre kvanta og på flere forskjellige måter og til flere ulike aktører enn tilfellet er for olje, er imidlertid reglene for avgiftsordningen mer kompliserte enn oljesølkonvensjonene, og også antakelig mer krevende å håndheve.

3. De forpliktelser som følger av HNS-konvensjonen vil medføre kostnadsøkninger for norske skip som frakter farlig og skadelig gods, og for norske importører av slike stoffer. For transportørene kommer dette som følge av at området for det objektive erstatningsansvaret etter slike ulykker utvides til også å gjelde andre typer skader enn de rene miljøskadene, samt at de pålegges en obligatorisk ansvarsforsikring for dette ansvaret. Importørenes merutgifter skyldes avgiftsplikten for å finansiere HNS-fondet.
4. Justisdepartementet gir Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør ratifisere HNS-konvensjonen. I den forbindelse skal komiteen også se hen til bestående internasjonale forpliktelser en tilslutning til HNS-konvensjonen kan komme i konflikt med, og eventuelt foreslå ulike løsninger på denne konflikten. Så langt som mulig skal minst ett av forslagene legges til rette for tilslutning til HNS-konvensjonen.

Videre bes komiteen eventuelt vurdere og legge frem minst ett forslag til hvordan HNS-konvensjonen bør gjennomføres i Norge, herunder foreslå nødvendige lovendringer.

Komiteen bes særlig om å se nærmere på hvordan kontroll og håndheving av avgifts-

plikten på mottak av HNS-gods bør skje. Komiteen skal drøfte hvordan HNS-avgiften best kan organiseres på nasjonalt plan, og vurdere eventuelle lovregler til gjennomføring av det nasjonale avgiftssystemet. I den forbindelse bør komiteen drøfte hvordan innkreving av bidrag til fondet bør reguleres og organiseres, herunder både rutiner for å kartlegge hvem som omfattes av ordningen og kontroll med at betalingsplikten overholdes. Hvilket organ som bør være ansvarlig for innkrevingen og koordineringen i forhold til HNS-fondet bes også vurdert.

Komiteen bør søke å koordinere arbeidet med gjennomføringen av HNS-konvensjonen med de andre nordiske landene slik at den nordiske rettsenheten innen sjøretten blir opprettholdt så langt som mulig.

5. I prinsippet er det opp til den enkelte konvensjonsstaten å fastlegge den nærmere gjennomføringen av kontroll og håndheving av avgiftsplikten. Det pågår imidlertid uformelle internasjonale samtaler og korrespondanse om disse spørsmålene. Bakgrunnen for dette er at konvensjonens effektivitet når det gjelder avgiftsinnkrevingen, antakelig vil tjene på en viss internasjonal samordning, selv om dette i prinsippet er overlatt til nasjonal lovgivning. Også konkurransemessige hensyn, knyttet til næringens kostnader ved avgiften, er sentrale. Disse uformelle internasjonale samtalene mv. anses som en felles innledende fase for gjennomføringen i de landene som tar sikte på å vurdere ratifikasjon av konvensjonen. IMOs Legal Committee vil jevnlig motta rapporteringer fra disse samtalene.

Sjølovkomiteen skal derfor holde seg oppdatert om de nevnte uformelle internasjonale samtalene og korrespondansen. Som ledd i dette arbeidet bør et medlem av komiteen delta i disse uformelle samtalene på vegne av Norge. Justisdepartementet kan forelegge for komiteen spørsmål knyttet til dette uformelle internasjonale samarbeidet om gjennomføringen av HNS-konvensjonen.

6. Komiteen skal utrede miljømessige, økonomiske og administrative konsekvenser av sine forslag. Minst ett forslag skal være utformet under tilbørlig hensynstakende til at ressursbruken skal være mest mulig uendret.
7. Justisdepartementet kommer tilbake til fristen for avgivelse når de uformelle internasjonale samtalene om gjennomføringen av avgiftsplikten i HNS-konvensjonen må anses for avsluttet.

8. Ved utførelsen av dette oppdraget skal Sjølovkomiteen bestå av

Professor dr. juris Erling Selvig, leder
Høyesterettsdommer Karin Bruzelius
Advokat Karoline Bøhler (Fiskebåtredernes Forbund, Fraktefartøyenes Rederiforening, Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening)

Juridisk direktør Kjetil Eivindstad (Gjensidige Skibsassurandørers Komité og Sjøassurandørernes Sentralforening)

Senioringeniør Solvår Hardeng (Miljøverndepartementet)

Fagsjef Tore Hurlen (Næringslivets Hovedorganisasjon)

Advokat Anniken Maurseth (Oljeindustriens landsforening)

Advokat Jan-Fredrik Rafen

Professor dr. juris Erik Røsæg

Underdirektør Gaute Sivertsen (Nærings- og handelsdepartementet)

Lovrådgiver Aud Slettemoen (Justisdepartementet)

Komiteemedlemmene er oppnevnt etter forslag fra de institusjoner/organisasjoner som er angitt i parentes.

Justisdepartementet vil oppnevne sekretær for komiteen under utførelsen av dette oppdraget.”

I tillegg til medlemmene nevnt i mandatet ble rådgiver Anne Katrine Flornes i Fiskeri- og kystdepartementet oppnevnt som medlem av Sjølovkomiteen 28. oktober 2003. Oppnevningen hadde sammenheng med at ansvaret for den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning ble overført fra Statens forurensningstilsyn til Kystverket, som er et organ under Fiskeri- og kystdepartementet, fra 1. januar 2003.

Rådgiver Ole Christian Hyggen i Justisdepartementet har vært komiteens sekretær.

2.3 Komiteens arbeid

Komiteen har avholdt åtte ordinære møter. Kystverket ved kystdistriktssjef John Erik Hagen og rådgiver Bjørn Ludvig Zwilgmeyer har deltatt på ett av møtene og orientert om det nye trafikkovervåkings- og trafikkinformasjonssystemet for skipsfarten innenfor den europeiske union (se punkt 3.2). Det har i tillegg vært avholdt ett nordisk møte med representanter fra myndighetene i Sverige, Danmark og Finland. Komiteens formann

har også deltatt på ett møte med det danske Sølvsudvalget, som har arbeidet parallelt med en utredning om gjennomføring av HNS-konvensjonen i dansk rett.

Det har vært en målsetting å koordinere arbeidet med gjennomføring av HNS-konvensjonen så langt som mulig med Sverige, Danmark og Finland. I Sverige og Finland er imidlertid ikke arbeidet med HNS-konvensjonen påbegynt, slik at samarbeidet med disse landene har begrenset seg til muntlige orienteringer og drøftelser av enkelte lovtekniske spørsmål. I Danmark avgir Sølvsudvalget en utredning om HNS-konvensjonen omkring det samme tidspunkt som denne utredningen blir avgitt. Som et resultat av samarbeidet med det danske Sølvsudvalget er det danske og norske lovutkastet i hovedsak enslydende, med unntak av enkelte bestemmelser. Det nordiske samarbeidet er også omtalt under punkt 3.6.

HNS-konvensjonen er pr. september 2004 ratifisert av seks stater², som bare representerer en liten del av den totale bruttotonnasjen i verden som går med farlig gods. Konvensjonen trer først i kraft når minst tolv stater har ratifisert konvensjonen, hvorav fire av statene hver for seg representerer minst 2 millioner bruttotonn farlig gods i henhold til konvensjonens definisjon av farlig gods, og det til sammen i disse statene er mottatt minst 40 millioner tonn farlig gods (se punkt 3.3.2.13). Komiteen har fortløpende under arbeidet med utredningen sett an utviklingen internasjonalt med tanke på hvilke stater som arbeider for å gjennomføre HNS-konvensjonen. Komiteen mener det er særlig viktig å samkjøre en gjennomføring av konvensjonen med EU-landene, både av hensyn til konkurranseforhold i industrien og sjøfarten, og fordi flere av EU-landene er viktige skipsfartsnasjoner som Norge har tradisjon for å samarbeide med. Fristen for avlevering av utredningen har derfor blitt utsatt i forhold til den opprinnelige tidsplanen. Samtidig er komiteen opptatt av at Norge heller ikke blir liggende etter EU-landenes arbeid med gjennomføring av konvensjonen. Det følger av Rådsbeslutning 18. november 2002 at EU-landene om mulig skal ha gjennomført konvensjonen senest 30. juni 2006. Med avlevering av utredningen nå vil Norge ha mulighet til å gjennomføre de nødvendige lovendringer for å kunne ratifisere samtidig med EU-landene.

² Angola, Marokko, Russland, Samoa, Slovenia og Tonga.

Kapittel 3

Ansvar for skade i forbindelse med sjøtransport av farlig gods

3.1 Gjeldende rett

3.1.1 Forurensningsskader og oppryddingstiltak

Etter norsk rett vil erstatningsansvar for forurensningsskade som er forårsaket av farlig gods om bord et skip, og ansvaret for oppryddingstiltak etter sjøulykker, normalt bedømmes etter reglene i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og avfall (forurensningsloven). Unntaket fra lovens anvendelsesområde i forurensningsloven § 5 annet ledd gjelder ikke for erstatningsansvaret etter lovens kapittel 8, jf. § 5 fjerde ledd og § 53 fjerde ledd.

Forurensningsloven § 55 pålegger eier av fartøy objektivt ansvar for forurensningsskade, når eieren også "driver" fartøyet, dvs. når han er fartøyet's reder. Hvis ikke eieren er reder, hviler ansvaret alene på rederen, med mindre eieren er ansvarlig etter andre erstatningsregler. Den ansvarlige vil også etter forurensningsloven § 7 annet ledd ha plikt til å sette i verk tiltak for å hindre at forurensning inntreffer i strid med loven, eller sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningene av forurensningen, samt å treffe tiltak for å avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den. Forurensningsmyndigheten har etter lovens § 74 adgang til å sette i verk slike tiltak selv, og kan da kreve utgiftene i denne forbindelse erstattet av den ansvarlige, jf. § 76. Tiltaksplikten ved sjøulykker er nærmere omtalt i NOU 2002: 15 punkt 3.4.

I forurensningsloven § 28 første ledd er det forbud mot å "tømme, etterlate, oppbevare eller transportere avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade eller ulempe for miljøet." Etter § 27 første ledd er "avfall" definert som "kasserte løse gjenstander eller stoffer". Dette omfatter bl.a. last som befinner seg om bord i skipet. Det følger av Ot.prp. nr. 11 (1979-80) s. 133 at uttrykket "stoffer" omfatter både stoff, væske og gass, og det vises der til definisjonen i § 6 nr. 1. Den som overtrer forbudet i § 28 første ledd skal sørge for "nødvendig opprydding", jf. § 28 tredje ledd. Lovens § 37 gir kommunen kompetanse til å gi pålegg om at

den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28, skal fjerne det, rydde opp innen en viss frist, eller om at vedkommende skal dekke rimelige utgifter som noen har hatt til fjerning eller opprydding. Også i slike tilfeller har forurensningsmyndigheten adgang til å sette i verk slike tiltak selv (§ 74), og kan kreve utgiftene erstattet av den ansvarlige for avfallsproblemene (§ 76). Forurensningslovens regler om avfall er nærmere omtalt i NOU 2002: 15 punkt 3.3.

Forurensningslovens anvendelsesområde er begrenset til forurensningsskade og fjerning av avfall m.v. Dette omfatter "skade, ulempe eller tap forårsaket av forurensning", jf. § 53 annet ledd. Med forurensning forstås bl.a. "tilførsel av fast stoff, væske, eller gass til luft, vann eller i grunnen", jf. § 6 første ledd nr. 1. Dette innebærer at skade ved for eksempel brann og eksplosjon ikke vil omfattes av forurensningsloven. HNS-konvensjonen er ikke avgrenset på tilsvarende måte – det er tilstrekkelig at skaden er "forårsaket av stoffets farlige og skadelige egenskaper", jf. artikkel 1 nr. 6 annet ledd, noe som vil omfatte bl.a. brann og eksplosjon.

I prinsippet omfatter erstatningsansvaret etter forurensningsloven både personskade, tingsskade og ren formuesskade som skyldes forurensning. Personskade er skade som fysisk rammer skadelidte, tingsskade er skade på gjenstander som tilhører skadelidte, og formuesskade er skade som rammer skadelidtes økonomiske stilling. Eksempel på formuesskade kan være tap som påføres fiskere om de mister inntektsgrunnlaget som følge av redusert fiskebestand etter utslipp av kjemikalier, eller det kan være et hotell som mister kunder pga. forurensning av den tiliggende stranden. Forutsetningen for at slikt tap kan kreves erstattet etter forurensningsloven er imidlertid at det er oppstått økonomisk tap som følge av *forurensningsskade*, jf. § 57 bokstav a. En annen viktig begrensning ligger i at tapet etter en konkret vurdering ikke må anses for fjernt og avledet av primærskaden til at det kan kreves dekket.

Erstatningsansvaret etter forurensningsloven kapittel 8 gjelder også "skade, tap, ulempe eller utgifter som følge av rimelige tiltak for å hindre,

begrense, fjerne eller avbøte forurensningsskade”, jf. § 57 bokstav b. Slikt tap kan kreves dekket uavhengig av hvem som har utført tiltakene, og overlapper med kostnadsansvaret etter § 76 for så vidt gjelder tiltak som det offentlige gjennomfører. Erstatningsansvaret dekker bl.a. rimelige tiltak for å gjenopprette miljøet, f.eks. ved opprensning av en kyststrekning som er tilgriset etter forurensning fra skip.

Forurensningsloven har også nærmere regler om erstatning for skade, ulempe eller tap som rammer utøvelse av allemannsrett i eller utenfor næring (§ 57 bokstav c og § 58), og erstatning for tap som en arbeidstaker lider ved at forurensningen fører til driftsstans eller innskrenkninger i en virksomhet vedkommende er ansatt i (§ 57 bokstav e). Det vises til Hans Chr. Bugge: Forurensningsansvaret (1999) s. 383 flg. for en nærmere framstilling av dette temaet.

Reglene om erstatning i kapittel 8 får ikke anvendelse for så vidt ansvarsspørsmålet er særskilt regulert i annen lovgivning eller i kontrakt, jf. § 53 første ledd. Dette innebærer bl.a. at reglene om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav i sjølovens kapittel 9 kommer til anvendelse ved sjøulykker som fører til ansvar etter forurensningslovens regler. I NOU 2002: 15 har Sjølovkomiteen foreslått særlige ansvarsgrenser for skade voldt av skipets last og for oppryddingstiltak.

For oljesølansvar gjelder særlige regler i sjøloven kapittel 10, som også går foran reglene i kapittel 8 i forurensningsloven. Disse bestemmelsene gjelder bare for oljeforurensningsskade. Ansvaret for andre skader – for eksempel person- og tingskader voldt av lastede tankskip – bestemmes etter de alminnelige ansvarsreglene i sjøloven.

3.1.2 Person- og tingsskader

Sjøloven innholder ikke generelle regler om ansvar for skade voldt av farlige eller forurensende stoffer som transporteres i skipet. Utenfor virkeområdet for kapittel 8 i forurensningsloven kan ulike grunnlag for erstatning for skade ved sjøtransport av farlig gods være aktuelle. Problemstillingen er relevant for person-, tings- og formuesskade som ikke er avledet av en forurensningsskade.

Rederen kan bli ansvarlig etter sjøloven § 151 for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Rederen blir ansvarlig uten hensyn til egen skyld, men ansvaret er altså betinget av uaktsomhet hos personer han hefter for etter denne bestemmelsen. Ansvaret går lenger enn det almin-

nelige arbeidsgiveransvaret etter skadeserstatningsloven § 2-1, ved at rederen etter sjøloven § 151 også hefter for selvstendige oppdragstakere og deres folk som volder skade under arbeid som inngår i driften av skipet. Ved skade voldt av farlig gods vil ansvaret etter § 151 formodentlig være mest aktuelt ved personskade og tingsskade som rammer utenforstående tredjemenn, men skade kan også ramme besetning eller andre lasteiere, f.eks. ved eksplosjon som skyldes uaktsomhet hos noen av dem rederen svarer for. Skade på passasjerer og reisegods er regulert i sjøloven kapittel 15 III (§§ 418 flg.), som pålegger bortfrakteren erstatningsansvar ved feil eller forsømmelse hos ham selv eller noen han hefter for, jf. §§ 418 og 419. Bortfrakterens ansvar for passasjerer og reisegods skiller seg fra ansvaret etter § 151 pga. de særskilte bevisbyrdereglene i § 421.

Dreier det seg om skade på fangstredskap, pålegges objektivt ansvar etter lov 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v. § 42. Ansvaret dekker også tap av fangst og tap som følge av avbrekk i fisket. Erstatningsplikten etter saltvannsfiskeloven kan reduseres eller falle bort dersom skadevolder godtgjør at han er uten skyld i skaden. Ansvaret etter saltvannsfiskeloven § 42 er ikke avgrenset til skipets eier eller reder; enhver som volder skade på redskaper som er satt ut i sjøen for fangst kan bli ansvarlig etter bestemmelsen.

Høyesterett har i begrenset utstrekning statuert objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag. I dommen inntatt i Rt. 1969 s. 1308 ble Baltic Steamship Line ansvarlig på objektivt grunnlag for feil på losseutstyr som førte til at en lossearbeider omkom. I Rt. 1973 s. 1365, som gjaldt en norsk ubåt som kjørte inn i trålen til en nederlandsk båt, påpekte imidlertid Høyesterett at et erstatningsansvar på objektivt grunnlag har liten plass i sjøretten, og viste til at Baltic-dommen gjaldt et spesielt tilfelle som ikke kunne gis en mer generell rekkevidde. Lovfesting av objektivt erstatningsansvar på en rekke områder har bidratt til å snevre inn virkeområdet for et eventuelt ulovfestet objektivt rederansvar, men det kan ikke utelukkes at domstolene i dag ville ilegge objektivt ansvar for skade voldt ved sjøtransport av farlig gods. Problemstillingen drøftes ikke nærmere her.

3.1.3 Ansvarsbegrensning

Etter sjøloven kapittel 9 kan bl.a. rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten begrense sitt erstatningsansvar etter de ulike grunnlagene som er nevnt ovenfor, inkludert forurensningsloven, se § 171. Dette kapitlet gjennomfører Den internasjo-

nale konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (globalbegrensningskonvensjonen), som endret ved 1996-protokollen. De kravene som er undergitt retten til beløpsbegrensning er bl.a. krav i forbindelse med personskade, tingskade og kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker. De typer av sjørettslige krav som er undergitt begrensningsretten er regnet opp i § 172, jf. § 173.

Ansvarsgrensene framgår av sjøloven § 175, hvor det angis særskilte begrensningsbeløp for henholdsvis personskadekrav (nr. 1 og 2) og tingskadekrav og øvrige krav undergitt begrensning (nr. 3). Det er gitt en oversikt over ansvarsgrensene i globalbegrensningskonvensjonen i vedlegg 2.

Begrensningsretten i kapittel 9 gjelder ikke krav i anledning av oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207.¹ Ansvar for skade ved oljesøl er undergitt et eget internasjonalt regelverk², som er gjennomført i sjøloven kapittel 10. Der er det bl.a. egne regler om ansvarsbegrensning med høyere beløpsgrenser enn de som følger av de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i kapittel 9. HNS-konvensjonen har også egne regler om begrensning av ansvaret etter konvensjonen, som når konvensjonen er gjennomført vil gå foran reglene i kapittel 9. Disse beløpsgrensene er betydelig høyere enn beløpsgrensene i sjøloven § 175, se oversikten i vedlegg 2. Ved ratifikasjon av 1996-protokollen til globalbegrensningskonvensjonen tok Norge forbehold for krav som omfattes av HNS-konvensjonen, se merknadene til lovutkastet § 173 nr. 2.

De kontraherende stater til 1996-protokollen til globalbegrensningskonvensjonen har adgang til å ta forbehold for de kravene som er nevnt i sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 (kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker). Sjølovkomiteen har i NOU 2002: 15 *Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker* foreslått at Norge tar et slikt forbehold, og dermed unntar krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker fra de alminnelige begrensningsreglene i sjøloven kapittel 9. I stedet skal slike krav undergis en særskilt høyere ansvarsgrense. De tapspostene som er foreslått unntatt fra sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 gjel-

der hovedsakelig andre typer skader enn de som omfattes av HNS-konvensjonen. Forslaget i NOU 2002: 15 vil derfor ha selvstendig betydning ved siden av HNS-konvensjonen, bl.a. for ansvaret for å fjerne skipsvrak og avfall etter havari og andre sjøulykker.

3.2 Utviklingen i EU

Flere ulykker i europeiske farvann i de senere årene har rettet søkelyset mot sjøsikkerheten i EU. Den seneste av de store ulykkene inntraff 13. november 2002, da den 26 år gamle enkeltskrogs oljetankeren *Prestige* forliste 20 mil utenfor kysten av Spania med 77 000 tonn tungolje. Seks dager senere sank skipet med mesteparten av lasten om bord. Forliset førte til at store mengder olje ble skylt inn over en kyststrekning på over 90 mil. Dette skjedde tre år etter Erika-forliset utenfor Frankrike, der 10 000 tonn tungolje lakk ut og tilgriset 40 mil av den franske kysten.

Som en direkte oppfølging av Erika-forliset, la Kommisjonen fram den såkalte Erika I-pakken³ 21. mars 2000, og fulgte opp 6. desember samme år med en Erika II-pakke.⁴ I begge ble en rekke tiltak for å styrke sjøsikkerheten foreslått. Tiltakene i Erika I-pakken rettet seg bl.a. mot havnestatskontroll, overvåkning av skipstrafikken og utfasing av tankskip med enkeltskrog. Erika II-pakken resulterte bl.a. i etableringen av Det europeiske sjøfartsdirektoratet (European Maritime Safety Agency)⁵ i 2002, og et direktiv om opprettelsen av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipstrafikken innenfor den europeiske union ("SafeSea-Net").⁶ Systemet innbefatter etablering av en felles-europeisk database og et nettverk mellom sjøfartsmyndighetene i de enkelte medlemslandene og EØS-landene med sikte på utveksling av data i sanntid fra såkalte AIS-sendere⁷ som befinner seg om bord de enkelte fartøy. Databasen vil inneholde

³ COM(2000) 142 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the safety of the seaborne oil trade.

⁴ COM(2000) 802 final. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on a second set of Community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika.

⁵ Europaparlaments- og rådsforordning nr. 1406/2002.

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF. Direktivet opphever rådsdirektiv 93/75/EF (det såkalte Hazmat-direktivet).

⁷ "Automatic Identification System" (AIS) er basert på innretninger om bord hvert enkelt skip som automatisk og kontinuerlig sender informasjon om bl.a. identitet, posisjon, last og rute for det aktuelle skipet til andre skip i nærheten og til kystvaktssentraler.

¹ § 173 nr. 2 viser feilaktig til § 210. Dette er foreslått rettet opp i lovutkastet her.

² Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade, og Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade.

til enhver tid oppdatert informasjon om identitet, posisjon og last til fartøy som befinner seg i europeisk farvann. I tillegg til å bidra til en mer effektiv overvåkning av skipsfarten for å styrke sjøsikkerheten, vil systemet gi fullstendig informasjon om farlig last, inkludert IMO-kode og mengde, som mottas i de enkelte havner. Direktivet er gjennomført i Norge, og systemet ble satt i drift i Norge fra 1. juli 2004.⁸ Se nærmere under punkt 3.5 om betydningen av det nye overvåkings- og rapporteringssystemet for rapporteringsplikten etter HNS-konvensjonen.

Ved beslutning 2002/971/EF av 18. november 2002 bestemte Rådet at medlemslandene skal gjennomføre de nødvendige nasjonale tiltak for å kunne ratifisere HNS-konvensjonen innen rimelig tid, og om mulig senest 30. juni 2006.⁹ Innen 30. juni 2004 skulle medlemsstatene informere Rådet og Kommisjonen om antatt dato for ratifikasjon. Ikke alle medlemsstatene har gitt slik informasjon, men komiteen har fått opplyst at mange av medlemsstatene har informert Kommisjonen om at det arbeides med gjennomføring av konvensjonen. Det finnes pr. september 2004 ikke offisiell informasjon om hvor langt EU-landene har kommet i arbeidet med gjennomføring av konvensjonen. Rådsbeslutningen pålegger for øvrig medlemslandene ved ratifikasjon å avgi en erklæring om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i henhold til rådsforordning nr. 44/2001 om jurisdiksjon og om anerkjennelse og fullbyrdelse av rettsavgjørelser på det sivil- og privatrettslige område. Bakgrunnen for rådsbeslutningen er at det ikke er fullt ut samsvar mellom konvensjonens regler om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer og reglene om dette i rådsforordning nr. 44/2001. Rådsforordning nr. 44/2001 er utenfor EØS-avtalen, slik at rådsbeslutningen ikke er direkte relevant for Norge. Sjølovkomiteen legger til grunn at EU-landenes ratifikasjon uansett har svært stor betydning for spørsmålet om Norge bør ratifisere konvensjonen. Spørsmålet om Norge bør ratifisere konvensjonen er behandlet under punkt 3.4.

3. desember 2002, etter Prestige-forliset, la Kommisjonen fram en anbefaling til medlemslandene om å framskynde tidsplanen for gjennomføring av Erika-pakkene, og forslag til nye tiltak.¹⁰

EU-kommisjonen understreker her også viktigheten av HNS-konvensjonen for det europeiske fellesskap, og oppfordrer EU-landene til å sette i gang arbeidet med å ratifisere konvensjonen umiddelbart.

Parlamentet og Rådet vedtok 21. april 2004 et direktiv om ansvar for miljøskade.¹¹ Etter direktivet skal operatører av nærmere angitt virksomhet i henhold til et vedlegg til direktivet pålegges plikt til å gjennomføre forebyggende og gjenopprettende tiltak når det er fare for eller har inntrådt miljøskade, og holdes økonomisk ansvarlig for slike tiltak. Direktivet gjelder ikke private erstatningskrav som følge av miljøskade, og vil heller ikke få anvendelse for skade som omfattes av HNS-konvensjonen dersom konvensjonen er gjennomført i nasjonal rett, jf. direktivet art. 4 nr. 2 og vedlegg IV.

3.3 HNS-konvensjonen

3.3.1 Bakgrunn

Formålet med HNS-konvensjonen er å sikre det erstatningsrettslige vernet ved skader forvoldt i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-last). Konvensjonen omfatter både forurensningsskade og andre skader som er forårsaket av lastens farlige og skadelige egenskaper, som f.eks. brann og eksplosjon. Konvensjonen er bygget opp etter mønster av det internasjonale oljesølsansvaret (1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen¹²), som er gjennomført i sjøloven kapittel 10. HNS-konvensjonen inneholder derfor regler både om skipets ansvar og etableringen av et internasjonalt erstatningsfond for slike skader. Ansvar for alle typer av skader voldt av farlige og forurensende stoffer omfattes, unntatt ansvar som omfattes av ansvarssystemet for oljesølskader. Skipets og fondets ansvar er undergitt særlige regler om begrensnings av ansvaret.

3.3.2 Oversikt over konvensjonen

3.3.2.1 Innledning

Etter HNS-konvensjonen er skipets registrerte eier ansvarlig for skader opp til et bestemt beløp, som er dekket av forsikring. Et skadeerstatningsfond vil dekke tap utover dette, dersom skadelidte ikke får tapet dekket hos den ansvarlige. Fondet

⁸ Se forskrift 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last, som endret ved forskrift 8. februar 2004 nr. 403.

⁹ 2002/971/EF art. 3 nr. 1.

¹⁰ COM(2002) 681 final. Communication from the Commission to the European Parliament and to the Council on improving safety at sea in response to the Prestige accident.

¹¹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/35/EF.

¹² Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade, og Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade.

finansieres av foretak som mottar avgiftspliktig last med skip i de landene som er parter til konvensjonen, når den mottatte mengde overstiger de grenser som er fastsatt i konvensjonen.

3.3.2.2 Konvensjonens virkeområde (art. 1 nr. 1 og 5, art. 3 og art. 4 nr. 3)

HNS-konvensjonen får anvendelse på:

- a) person-, tings- og forurensningsskade som inntrer innenfor en stats territorium, inkludert sjøterritoriet;
- b) forurensningsskade som inntreffer innenfor den økonomiske sone eller tilsvarende sone til en kontraherende stat;
- c) andre skader enn forurensningsskade som inntrer utenfor sjøterritoriet til enhver stat, og som er forårsaket av stoffer transportert ombord på skip som er registrert i en kontraherende stat eller som er berettiget til å føre flagget til en kontraherende stat; og
- d) utgifter til avvergingstiltak uansett hvor tiltakene gjennomføres.

Konvensjonen gjelder skade som inntreffer i perioden fra lasting av HNS-lasten påbegynnes til lossing er avsluttet ved bestemmelsesstedet. Skade som inntreffer under transport av HNS-last til eller fra et skip, f.eks. inne på havneterminalen, faller utenfor konvensjonen.

Konvensjonen omfatter ethvert sjøgående fartøy eller annen sjøgående innretning av enhver type, unntatt krigsskip, marinens hjelpeskip, eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell øyemed. Statene har adgang til å unnta skip under 200 tonn fra konvensjonens virkeområde dersom skipene kun har HNS-last i pakket form og bare går i fart mellom havner innenfor staten.

Definisjonen av farlige og skadelige stoffer er basert på henvisninger til lister over stoffer i forskjellige internasjonale regelsett vedrørende sikkerhetsforanstaltninger ved sjøtransport:

- Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), som endret ved protokollen av 1978 (MARPOL)
- Den internasjonale sjøfartsorganisasjons regelverk for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk, 1983, med endringer (IBC-regelverket)
- Den internasjonale kodeks for transport av farlig gods til sjøs, som endret (IMDG-koden)
- Den internasjonale sjøfartsorganisasjons regelverk for bygging og utrustning av skip som

transporterer flytende gass i bulk, 1983, som endret (IGC-regelverket)

- Den internasjonale sjøfartsorganisasjons regelverk for sikker transport av tørrlast i bulk (BC-regelverket)

Definisjonen omfatter både last i bulk og pakket gods. Både faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper og flytende bulklast, som gass eller olje, anses som bulklast i konvensjonen. Det vil likevel være få tilfelle av oljesølskade som dekkes under HNS-konvensjonen, se nedenfor under pkt. 3.3.2.3.

3.3.2.3 Skade som omfattes (art. 1 nr. 6 og art. 4 nr. 3)

Skadebegrepet i konvensjonen dekker død eller personskade om bord eller utenfor skipet, tap av eller skade på eiendom utenfor skipet, tap eller skade ved forurensning av miljøet, inkludert tapt inntekt som følge av forurensningsskade, samt utgifter til avvergingstiltak. Med avvergingstiltak forstås ethvert rimelig tiltak foretatt av enhver person etter en sjøulykke for å avverge eller begrense skade. Slike avvergingstiltak kan f.eks. bestå i å fjerne HNS-last fra skip som er forlist, dersom lasten medfører fare for forurensning eller kan føre til annen skade.

HNS-konvensjonen omfatter ikke forurensningsskade som er forårsaket av bestandig olje.¹³ Ansvar for slik skade er regulert av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Derimot vil annen skade enn forurensningsskade (f.eks. skade forårsaket av brann og eksplosjon) som er forårsaket av bestandig olje, samt skade forårsaket av ikke-bestendig olje være omfattet av HNS-konvensjonen. HNS-konvensjonen gjelder heller ikke bunkersoljesøl og skade forårsaket av radioaktivt materiale. Ansvar for forurensningsskade som skyldes bunkersoljesøl er regulert i Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001. Det finnes to konvensjoner som regulerer erstatningsansvaret overfor tredjepersoner på atomrettens område: Konvensjon inngått i Paris 29. juli 1960 om erstatningsansvar på atomenergiens område (Pariskonvensjonen) og konvensjon inngått i Wien 21. mai

¹³ Etter sjøloven § 191 fjerde ledd omfatter bestandig hydrokarbon-mineralolje bl.a. råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje. Ikke-bestendige oljer kjennetegnes bl.a. ved at de fordunster raskere enn bestandige oljer, og normalt ikke gir like langvarige, massive og synbare skadevirkninger som bestandige oljer. Lettere petroleumprodukter som bensin, nafta og fyringsolje nr. 1 er ikke-bestendige oljer, se NOU 1973: 46 s. 19 og Ot.prp. nr. 48 (1973-74) s. 10-11.

1963 om erstatningsansvar for atomskade (Wien-konvensjonen). Norge er tilsluttet Pariskonvensjonen. Unntaket i HNS-konvensjonen for skade forårsaket av radioaktivt materiale er imidlertid ikke begrenset til skade som omfattes av Paris- og Wien-konvensjonene om atomansvar, se også merknadene til § 211 i lovutkastet.

3.3.2.4 Ansvar (art. 1 nr. 3, art. 7, art. 9 og art. 12)

Skipets eier er objektivt ansvarlig for skade som inntreffer under sjøtransport av HNS-last, med mindre han kan bevise at:

- a) skaden skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller
- b) skaden i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann med hensikt å volde skade; eller
- c) skaden i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av en regjering eller annen myndighet i forbindelse med ansvaret for vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen; eller
- d) avlasterens eller enhver annen persons unnlatelse av å yte informasjon vedrørende de transporterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper enten
 - har forårsaket skaden, helt eller delvis; eller
 - har medført at eieren ikke har tegnet forsikring i samsvar med artikkel 12;

forutsatt at verken eieren, personer i eierens tjeneste, eller personer som handlet for eieren, kjente til, eller burde kjent til, de farlige og skadelige egenskapene til de transporterte stoffene.

Beviser eieren at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller forsømmelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet, kan eieren fritas helt eller delvis for sitt ansvar overfor denne personen.

Skipets eier har adgang til å begrense sitt ansvar etter konvensjonen til et samlet beløp som beregnes som følger:

- a) 10 millioner SDR for et skip som ikke overstiger 2 000 tonnasjeenheter; og
- b) for et skip som overstiger nevnte tonnasje, følgende beløp i tillegg til det som følger av bokstav a:
 - 1 500 SDR for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter,
 - 360 SDR for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter.

Det samlede beløp skal likevel ikke i noe tilfelle overstige 100 millioner SDR.

Eieren mister retten til å begrense sitt ansvar etter konvensjonen dersom det bevises at skaden skyldes eierens personlige handling eller unnlatelse, utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av at handlingen eller unnlatelsen sannsynligvis ville kunne føre til slik skade.

Erstatningsansvaret er i utgangspunktet kanalisert til skipets registrerte eier på skadetidspunktet. Følgende personer kan likevel bli ansvarlige dersom skaden skyldes en personlig handling eller unnlatelse utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av at handlingen eller unnlatelsen sannsynligvis ville kunne føre til slik skade:

- a) eierens folk eller medlemmer av besetningen;
- b) losen eller andre personer som uten å være medlem av besetningen utfører tjenester for skipet;
- c) enhver befrakter (uansett betegnelse, herunder bareboat-befrakter), disponent eller operatør av skipet;
- d) enhver person som utfører bergingsoperasjon med eierens samtykke eller på oppdrag fra en kompetent offentlig myndighet;
- e) enhver person som utfører avvergingstiltak; og
- f) personer som arbeider for eller representerer de personer som er nevnt i bokstavene c, d og e.

Konvensjonen pålegger alle eiere av skip under en kontraherende stats flagg å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvaret etter konvensjonen. Forsikringsplikten påligger også ethvert skip som anløper eller forlater havner på en kontraherende stats territorium, eventuelt ikke-landtilknyttede anløpsplasser i sjøterritoriet. Forsikringen skal dekke ansvar for skade etter konvensjonen, begrenset til beløpene som angitt ovenfor.

Det skal utstedes et sertifikat som bekrefter at det foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med konvensjonen.

Skadelidte kan kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren.

3.3.2.5 Erstatningsfond (art. 13)

HNS-konvensjonen inneholder regler om etablering av et erstatningsfond. Dette fondet skal dekke krav opp til 250 mill. SDR i den grad de ikke dekkes av den ansvarlige. Fondet skal finansieres gjennom en avgift som pålegges mottakerne av de farlige og skadelige stoffene som omfattes av konvensjonen.

3.3.2.6 *Vilkår for utbetaling (art. 14)*

Fondet skal utbetale erstatning i følgende situasjoner:

- når begrensning av eierens ansvar medfører at ikke alle krav dekkes fullt ut
- når eieren ikke er ansvarlig
- når eieren ikke er i stand til å dekke erstatningskravene

For å ha krav på erstatning fra HNS-fondet må skadelidte beviser med rimelig sannsynlighetsovervekt at skaden skyldes en begivenhet som involverer ett eller flere skip. Fondet kan likevel bli ansvarlig selv om det skipet som forårsaket skaden ikke kan identifiseres.

HNS-fondet vil ikke være forpliktet til å betale erstatning dersom fondet beviser at skaden skyldes en krigshandling eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller skyldes farlige og skadelige stoffer som er unnsloppet eller tømt ut fra et krigsskip eller annet skip som eies eller brukes av en stat og som på tidspunktet for begivenheten bare ble benyttet i statlig, ikke-kommersiell øyemed.

Fondet vil også fritas helt eller delvis fra plikten til å betale erstatning dersom det beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller unnlattelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet. Dette fritaket omfatter ikke fondets ansvar for avvergingstiltak.

3.3.2.7 *Maksimalbeløp (art. 14 nr. 5 og 6)*

Det maksimale erstatningsbeløpet som kan utbetales fra HNS-fondet ved én enkelt hendelse er 250 millioner SDR. Beløpet inkluderer det som utbetales fra den ansvarlige eller hans forsikringselskap. Konvensjonen har regler om en forenklet prosedyre for økning av maksimalbeløpet for utbetaling fra fondet og ansvarsgrensene for den ansvarlige.

Dersom det totale erstatningsbeløpet som stilles til rådighet av den ansvarlige og fondet ikke dekker alle de framsatte krav, skal erstatningsbeløpet fordeles forholdsmessig blant de skadelidte. Krav som følge av død eller personskade har likevel prioritet foran andre krav for opp til to tredjedeler av det totale erstatningsbeløpet.

3.3.2.8 *Finansiering av fondet (art. 17)*

HNS-fondet skal finansieres av avgifter som innbetales av mottakere av HNS-last i året forut for utbetalingen fra fondet, eller i et tidligere år dersom for-

samlingen bestemmer dette. Dersom lasten er i transitt, er det mottaker ved det endelige bestemmelsesstedet som skal betale avgift.

Mottaker etter konvensjonen er den som fysisk mottar lasten. Dersom den som fysisk mottar lasten handler som fullmektig eller agent, kan de private parter imidlertid bestemme at fullmaktsgiveren anses som mottaker. Er fullmaktsgiveren fra en stat som ikke har tiltrådt konvensjonen, gjelder dette likevel ikke.

Konvensjonen gir alternativt mulighet for å definere mottakerbegrepet nasjonalt, se art. 1 nr. 4 bokstav b. Det kreves i så fall at det totale omfang av avgiftspliktig last som følger av de nasjonale reglene er vesentlig det samme som om konvensjonens mottakerbegrep ble lagt til grunn. Under et møte som ble holdt i Canada i juni 2003 med en del medlemsstater til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), der bl.a. Norge deltok, ble det diskutert om statene skulle samle seg om et felles mottakerbegrep ved gjennomføring av konvensjonen. Møtet anbefalte å legge mottakerbegrepet i artikkel 1 nr. 4 bokstav a til grunn, og denne anbefalingen ble vedtatt av IMOs juridiske komite i oktober 2003.

Avgift til HNS-fondet skal først kreves inn etter at en ulykke har skjedd, og skade helt eller delvis skal dekkes over fondet. Ved store utbetalinger er det adgang til å spre avgiftene til fondet utover flere år. I tillegg skal det betales en grunnavgift ved ratifisering av konvensjonen, se punkt 3.3.2.10. Fondet har et nokså komplisert system for tilførsel av kapital, med bl.a. inndeling i ulike konti for ulike kategorier farlig gods.

3.3.2.9 *Fondets ulike konti (art. 16, 18 og 19)*

HNS-fondet er delt opp i én hovedkonto og tre særkonti. Hovedkontoen er splittet opp i en konto for fast bulklast og en for annen HNS-last. De tre særkontiene er:

- Olje
- Flytende naturgass (LNG)
- Flytende petroleumsgass (LPG)

Systemet bygger på at all avgift som innbetales f.eks. for mottak av LNG vil bli samlet på én konto som holdes atskilt fra de andre innbetalingene til fondet. Ved utbetaling etter en sjøulykke med farlig gods kan det ikke krysssubsidieres mellom kontiene. Det vil derfor bare utbetales fra den enkelte konto når den skaden kravet bygger på er forårsaket av de stoffer som er avgiftspliktige til vedkommende konto. De tre særkontiene vil først opprettes når det totale kvantum av avgiftspliktig last mot-

tatt i de kontraherende stater det foregående år overstiger:

- 350 mill. tonn for oljekontoen
- 20 mill. tonn for LNG-kontoen
- 15 mill. tonn for LPG-kontoen

Særkontiene vil også senere kunne innstilles dersom kvantumet faller under tersklene ovenfor, eller dersom de samlede utestående avgiftene overstiger 10 prosent av det siste avgiftspålegget. I så fall vil innbetalinger til særkontiene overføres til hovedkontoen, og kravene mot disse kontiene dekkes av hovedkontoen.

Avgift til fondet vil pålegges når en person i løpet av et kalenderår mottar HNS-last som for de enkelte konti overstiger følgende grenser:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------|
| – Bestandig olje | 150 000 tonn |
| – Ikke-bestandig olje | 20 000 tonn |
| – LNG | ingen nedre grense |
| – LPG | 20 000 tonn |
| – Fast bulklast og annen HNS-last | 20 000 tonn |

Avgift vil imidlertid pålegges også under den nedre grensen dersom vedkommende person og en "assosiert person" mottar avgiftspliktig last i et kvantum som samlet overstiger den nedre grensen. I så fall skal hver person betale avgifter for det kvantum som personen faktisk har mottatt, selv om dette ikke overstiger den respektive grensen. Det internasjonale fondet for oljesølskade (IOPC-fondet) har tilsvarende regler for beregning av avgift når last mottas sammen med en "assosiert person", se 1992-fondskonvensjonen artikkel 10 nr. 2.

Definisjonen av avgiftspliktig bestandig olje samsvarer med definisjonen i 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 nr. 3. Det dreier seg om råolje, tunge fyringsoljer og andre tunge destillater (se sjøloven § 202 første ledd). Annen avgiftspliktig olje (ubestandig olje) er olje angitt i vedlegg 1 i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973 (MARPOL), med protokoll av 1978, med senere endringer. Siden Norge er part i 1992-fondskonvensjonen, er det allerede en rapporteringsplikt for bestandig olje til IOPC-fondet (sjøloven § 202). HNS-konvensjonen innebærer at personer som er rapporteringspliktige til IOPC-fondet, også vil være rapporteringspliktige til HNS-fondet. Ved utbetaling fra HNS-fondet vil avgifter imidlertid bare pålegges for skade som omfattes av HNS-konvensjonen, se punkt 3.3.2.3 ovenfor. Det kan dermed tenkes å inntre avgiftsplikt til begge fond for samme ulykke, men bare i de tilfellene hvor det oppstår skade under begge

konvensjonene. Om f.eks. en oljetanker eksploderer, vil forurensningsskadene omfattes av IOPC-fondet, mens andre skader enn forurensningsskader som er forårsaket av eksplosjonen (f.eks. personskader) skal dekkes av HNS-fondet.

3.3.2.10 Rapporteringsplikt (art. 20, 21 og 43)

Konvensjonen forplikter statene til å rapportere til fondet hvem som vil være ansvarlig for innbetaling av avgifter og omfanget av avgiftspliktig last de enkelte har mottatt. Dette innebærer at det må etableres et nasjonalt system for rapportering fra de enkelte mottakere av farlig gods til myndighetene. Alle som mottar avgiftspliktig last i kvantum over grensene nevnt under punkt 3.3.2.9, skal rapportere til myndighetene opplysninger om hvem som har mottatt lasten, hva slags type last det er, og hvor mye som er mottatt. Denne informasjonen skal så rapporteres videre til fondet, og ved innbetaling vil de enkelte bidragsyterne bli fakturert direkte.

Dersom ikke fondet får den nødvendige informasjonen, og dette fører til tap for fondet, er staten ansvarlig for det økonomiske tapet. Når det gjelder HNS-last som transporteres innenriks, kan myndighetene rapportere det totale kvantumet avgiftspliktig last til fondet. De samlede avgiftene som skal betales for innenriks transport kan myndighetene selv ta på seg å betale direkte til fondet, eller myndighetene kan be fondet om å fakturere de enkelte mottakerne direkte.

Rapporteringsplikten inntreffer ved ratifisering av konvensjonen. På dette tidspunktet skal det også betales en grunnavgift til fondet for avgiftspliktig last mottatt i kalenderåret forut for ikrafttredelsen av konvensjonen for vedkommende stat. Størrelsen på grunnavgiften vil bli bestemt av forsamlingen til HNS-fondet. Grunnavgiften faktureres den enkelte avgiftspliktige mottaker direkte, basert på hva slags og hvor mye avgiftspliktig last vedkommende har mottatt i året før konvensjonen trer i kraft for den staten der lasten mottas. Dette betyr at det må etableres et nasjonalt rapporteringssystem som nevnt ovenfor senest ett år før ratifisering, og at det for dette året skal rapporteres til myndighetene opplysninger om type last, mottaker og volum. Ved ratifisering skal disse opplysningene meddeles generalsekretæren for Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

Dersom særkontiene er innstilt eller ennå ikke opprettet, er den som ville vært avgiftspliktig til noen av særkontiene avgiftspliktig overfor hovedkontoen i stedet.

3.3.2.11 Jurisdiksjon (art. 38 og 39)

Når skade har inntruffet innenfor territoriet til en kontraherende stat, inklusiv den økonomiske sonen, kan søksmål mot den ansvarlige eller dennes forsikringsselskap bare anlegges i vedkommende stat.

Krav i anledning andre skader enn forurensningsskade som inntreffer utenfor sjøterritoriet til enhver stat, og som er forårsaket av stoffer transportert ombord på skip som er registrert i en kontraherende stat eller som er berettiget til å føre flagget til en kontraherende stat (jf. punkt 3.3.2.2 ovenfor), kan anlegges ved domstolene i:

- den kontraherende stat der skipet er registrert eller, for et uregistrert skip, skipets flaggstat
- den kontraherende stat der eieren har sin bopel eller der eierens hovedforretningssted er etablert
- den kontraherende stat der den ansvarlige har etablert et ansvarsbegrensningsfond.

Søksmål mot HNS-fondet må anlegges ved samme domstol som søksmål mot den ansvarlige eller dennes forsikringsselskap har blitt anlagt. Dersom søksmål mot den ansvarlige eller dennes forsikringsselskap ikke er anlagt, skal søksmål mot HNS-fondet anlegges i den stat hvor søksmål mot den ansvarlige måtte vært anlagt. Dersom det ikke er mulig å identifisere skipet som er involvert i hendelsen, skal søksmål anlegges i den staten hvor skaden inntraff.

3.3.2.12 Administrasjon (art. 24 til 35)

HNS-fondet skal bestå av en forsamling og et sekretariat som ledes av en direktør. Administrasjonen er organisert på tilsvarende måte som Det internasjonale fondet for oljesølskade, og vil ha sete i London.

Forsamlingen vil bestå av alle kontraherende stater til HNS-konvensjonen. Noen av forsamlingens oppgaver er å godkjenne oppgjør av krav mot HNS-fondet og vedta fordeling blant kravshaverne av det tilgjengelige erstatningsbeløpet. Direktøren skal bl.a. forvalte fondets aktiva og inndrive krav på avgifter fra mottakere av HNS-last.

3.3.2.13 Ikraftttredelse av konvensjonen (art. 46)

Konvensjonen trer i kraft atten måneder etter den dagen:

- a) minst tolv stater, inkludert fire stater som hver står for ikke mindre enn to millioner enheter bruttotonn farlig gods, har gitt uttrykk for sin tilslutning, og

- b) bidragsyterne i det foregående kalenderår til sammen har mottatt minst 40 millioner tonn fast bulklast og annen HNS-last som er avgiftspliktig til hovedkontoen (se punkt 3.3.2.9).

3.4 Norsk ratifikasjon av HNS-konvensjonen

Sjølovkomiteen anbefaler at HNS-konvensjonen ratifiseres og gjennomføres i norsk rett.

Hovedformålet med HNS-konvensjonen er å etablere et internasjonalt ansvarssystem for skade i forbindelse med sjøtransport av farlig gods, i første rekke for å forbedre de skadelidtes stilling ved slike ulykker, men også for å sikre et bedre erstatningsrettslig vern for myndighetenes gjennomføring av oppryddingstiltak etter sjøulykker som involverer farlig gods. Etableringen av et fond som skal dekke tap utover hva som kan innkreves hos den ansvarlige, begrenset oppad til omkring 2,5 mrd. kroner, er også et viktig ledd i å sikre det erstatningsrettslige vernet etter slike ulykker.

Det er flere forhold som tilsier at det er mer effektivt å etablere et internasjonalt regelverk på dette området enn å vedta egne nasjonale regler uten konvensjonsbinding. For det første er skipsfarten en utpreget internasjonal næring hvor det er fordelaktig med harmonisering av ansvarsreglene i Norge og andre land. For det andre lar regler om forsikringsplikt i skipsfarten seg vanskelig gjennomføre effektivt uten internasjonal regulering. For det tredje vil et erstatningsfond som nevnt bare kunne etableres gjennom et internasjonalt regelverk. For det fjerde – dersom prosessindustrien skal være en økonomisk bidragsyter, slik det er lagt opp til i HNS-konvensjonens regler om avgiftsplikt til fondet – taler konkurransehensyn for at det, i hvert fall innenfor EØS-området, er mest mulig ensartede regler på dette området.

Norsk skipsfart, industri og forsikringsnæring har stilt seg positive til en gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett. For norsk rederinæring innebærer konvensjonen at det blir ensartede regler om objektivt ansvar, ansvarsbegrensning og forsikringsplikt innenfor de statene som gjennomfører konvensjonen. EU-kommisjonen har vært en pådriver for å få medlemsstatene til å gjennomføre konvensjonen, noe som bl.a. skyldes det politiske presset som har kommet på sjøfartssikkerhetsområdet etter store ulykker som Erika og Prestige, se punkt 3.2. Av viktige skipsfartsnasjoner utenfor EU har bl.a. Canada og Japan vært aktive i arbeidet med å sette konvensjonen i kraft. For skipsfarten

betyr dette et ensartet regelverk vedrørende erstatning for skade voldt av farlig gods innenfor viktige internasjonale skipsfartsruter. USA har imidlertid, i samsvar med sin folkerettslige tradisjon, klart signalisert at det er uaktuelt å tiltre HNS-konvensjonen.

Komiteen antar at HNS-konvensjonen ikke vil få vesentlig innvirkning for norsk industri. Som forklart i punkt 3.3.2.8 skal mottakere av farlig gods som omfattes av konvensjonen, betale avgifter til et fond som utbetaler erstatning når det ikke kan søkes full erstatning hos skipet eller dets forsikringsgiver. Skadelidte skal altså søke erstatning hos eieren av skipet og dennes forsikringsgiver, før utbetaling fra fondet blir aktuelt. Avgifter til fondet vil bare pålegges personer eller selskaper som i året forut for utbetalingen fra fondet til sammen har mottatt et kvantum som samlet overstiger den nedre grensen avgiftspliktig last; for de fleste tilfeller 20 000 tonn. Det er på det rene at Norge har en begrenset import av de stoffene som er avgiftspliktige etter konvensjonen; etter hva komiteen kjenner til dreier det seg antakelig ikke om flere enn 10-15 norske selskaper som vil være avgiftspliktige til HNS-fondet. Det knytter seg stor usikkerhet til de opplysningene som finnes om norsk mottak av farlig gods, og komiteen har forgivevis forsøkt å innhente mer eksakt informasjon om dette. Det er gjort nærmere rede for de økonomiske konsekvensene av en gjennomføring av konvensjonen for norsk industri i punkt 4.

Ca. 90 prosent av den havgående tonnasjen i verden er forsikringsdekket av klubbene som er medlem av The International Group of P & I Clubs. I utgangspunktet faller krav som omfattes av HNS-konvensjonen innenfor den gjeldende ordinære P&I-dekkingen til et skip, men til forskjell fra i dag innebærer konvensjonen at det etableres en forsikringsplikt. *Det lovpålagte* ansvaret som skal dekkes innenfor P&I-klubbens reassuransepool vil derfor bli mer omfattende når HNS-konvensjonen settes i kraft internasjonalt. HNS-konvensjonen innebærer også at tredjemenn får en generell rett til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren. Terrorproblematikken reiser enkelte særskilte spørsmål i forhold til forsikringsplikten etter konvensjonen, og dette er omtalt i merknadene til utkastet § 213 første ledd.

P&I-klubbene har stilt seg positive til HNS-konvensjonen, og signalisert at man kan stille de nødvendige garantier på vegne av forsikrede skip. I praksis innebærer forsikringsplikten at erstatningsansvaret for de tapsposter som omfattes av HNS-konvensjonen, og som i dag dekkes av skipets kaskoforsikring ved sammenstøt med andre

skip, i stedet vil bli dekket under P&I-forsikringen, se Norsk Sjøforsikringsplan § 13-1.

HNS-konvensjonen innebærer som nevnt en styrking av skadelidtes stilling ved sjøulykker med farlig gods. Potensialet for alvorlige personskader kan være meget stort ved frakt av farlig gods, f.eks. når det transporteres giftige eller eksplosjonsfarlige stoffer. De elementene i konvensjonen som særlig vil bidra til å styrke skadelidtes stilling er: Et klart definert lovhjemlet objektivt ansvar med betydelig høyere ansvarsgrenser enn etter gjeldende rett, forsikringsplikt for ansvaret etter konvensjonen og en rett for skadelidte til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren, samt adgang til å kreve erstatning fra et internasjonalt erstatningsfond for den delen av tapet som ikke dekkes innenfor det begrensede rederansvaret.

Utsiktene til at forurensningsmyndigheten får dekket alle sine kostnader ved oppryddingstiltak etter forurensning i forbindelse med slike ulykker vil også forbedres. Selv om det prinsipale ansvaret for å iverksette tiltak for å hindre forurensning ved sjøulykker påligger den ansvarlige, vil det i praksis ofte være forurensningsmyndighetene som faktisk gjennomfører tiltakene. Etter gjeldende rett kan rederansvaret begrenses etter globalbegrensningskonvensjonen, som er gjennomført i sjøloven kapittel 9 (se punkt 3.1.3). HNS-konvensjonen har betydelig høyere ansvarsgrenser enn globalbegrensningskonvensjonen, som ved gjennomføring av konvensjonen vil gå foran sjøloven kapittel 9. Konvensjonen vil dermed bidra til at det blir større utsikter til dekning av de kostnadene som påløper ved statlige aksjoner mot akutt forurensning i forbindelse med sjøulykker med farlig gods. F.eks. vil ansvarsgrensen for et skip på 10 000 bruttotonn øke fra ca. 42 mill. kroner etter globalbegrensningskonvensjonen (andre skader enn personskader) til 220 mill. kroner etter HNS-konvensjonen, se også vedlegg 2.

I vurderingen av spørsmålet om Norge bør ratifisere HNS-konvensjonen har komiteen også lagt vekt på at EU-landene har gått inn for å gjennomføre konvensjonen. Som nevnt i punkt 3.2 har mange av medlemsstatene rapportert til EU-kommisjonen om at det arbeides med gjennomføring av konvensjonen, og Rådsbeslutning av 18. november 2002 legger sterke føringer på at alle EU-landene skal ha gjennomført de nødvendige lovendringer for å kunne ratifisere eller tiltre konvensjonen innen 30. juni 2006. Det er av særlig betydning for Norge at Sverige, Danmark og Finland, som Norge har tradisjon for å samordne sjørettslovgivningen med, legger opp til å gjennomføre konvensjonen.

En gjennomføring av HNS-konvensjonen reiser få problemstillinger i forhold til Norges folkerettslige forpliktelser i dag. Det er ovenfor under punkt 3.1.3 gjort rede for Sjølovkomiteens forslag i NOU 2002: 15 om å unnta krav i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker fra de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9, og i stedet gi egne høyere beløpsgrenser. Dette forslaget gjelder i hovedsak andre typer skader enn de som omfattes av HNS-konvensjonen. Gjennomføring av HNS-konvensjonen kommer derfor ikke i konflikt med målsettingen bak forslaget i NOU 2002: 15 om å oppnå full erstatning ved oppryddingstiltak etter sjøulykker gjennom en økning av beløpsgrensene for krav i denne forbindelse.

Det har vist seg å være enkelte særskilte spørsmål som kan oppstå i forholdet mellom HNS-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen av 1910. Kollisjonskonvensjonen kan under visse omstendigheter tenkes å føre til at skip som fører HNS-last ikke blir ansvarlig etter reglene i HNS-konvensjonen. Man kan f.eks. tenke seg at et skip med HNS-last, som er registrert i en stat som ikke er part i HNS-konvensjonen, kolliderer med en norsk passasjerferge i norsk farvann, og at det oppstår skade på passasjerene forårsaket av skipets farlige last. Etter kollisjonskonvensjonen har lasteskipet ikke objektivt ansvar, og rederen blir ikke ansvarlig med mindre det kan påvises feil eller forsømmelse hos ham selv eller noen han svarer for. HNS-konvensjonens regler om objektivt ansvar kan i dette tilfelle ikke benyttes, fordi det ville være i strid med kollisjonskonvensjonen. Etter HNS-konvensjonen artikkel 42 vil nemlig HNS-konvensjonen måtte vike for kollisjonskonvensjonen ved konflikt mellom de to konvensjoner. Resultatet under disse forutsetningene er at passasjerene ikke kan kreve erstatning av lasteskipet. Selv om problemet muligens er av begrenset rekkevidde, viser eksemplet at bindingen til kollisjonskonvensjonen faktisk kan føre til resultater som ikke ville være ønskelige.

Sjølovkomiteen anbefaler derfor at Norge sier opp kollisjonskonvensjonen av 1910. Dette antas ikke å få praktisk betydning for selve kollisjonsansvaret, fordi reglene i sjøloven kapittel 8 om sammenstøt kan beholdes selv om konvensjonen sies opp. Det er i denne sammenheng ikke selve konvensjonsbindingen, men opprettholdelsen av dette ansvarsregelverket som har betydning. Komiteen legger derfor til grunn at en oppsigelse av kollisjonskonvensjonen heller ikke på noen måte skulle få betydning overfor de øvrige kontraherende stater i kollisjonskonvensjonen.

3.5 Et nasjonalt system for rapportering av farlig gods

Kontribusjonene til fondet som skal etableres etter konvensjonen innebærer at det skal rapporteres til fondet hvor mye avgiftspliktig last som mottas i hver konvensjonsstat. Etter art. 21 er det myndighetene som skal gi fondet opplysninger om hvem som skal betale avgifter og hvor mye avgiftspliktig last den enkelte virksomhet har mottatt. Som nevnt under punkt 3.3.2.10 må det derfor etableres et system for rapportering av mottak av farlig gods til myndighetene. Organiseringen av rapporteringsplikten har vært viet mye oppmerksomhet internasjonalt, og det har blitt sett som en vesentlig forutsetning for å kunne sette konvensjonen i kraft at det utvikles systemer som gjør rapporteringsplikten praktisk gjennomførbar og ressursmessig overkommelig, både for myndighetene og industrien. På den bakgrunn har Det internasjonale fondet for erstatning av oljesølskade (IOPC-fondet) utarbeidet en programvare som virksomhetene kan benytte for å registrere mottak av slikt farlig gods som omfattes av HNS-konvensjonen. Programmet skal kunne benyttes av mottakerne, for enkelt å finne ut om den aktuelle typen last er avgiftspliktig etter HNS-konvensjonen, i tillegg til at det registrerer og lagrer opplysninger om det totale volum farlig gods som er mottatt gjennom et kalenderår, og systematiserer det i samsvar med konvensjonens inndeling i ulike avgiftsgrupper. Det vil trolig bli tilbudt både et internettbasert registreringsprogram og en gratis cd-rom som de berørte virksomheter kan bruke for å registrere mottak av avgiftspliktig farlig gods.

Mottakere av avgiftspliktig last skal rapportere til myndighetene opplysninger om hvem som har mottatt lasten, hva slags type last det er og hvor mye som er mottatt. For de fleste typer farlig gods inntreffer avgiftsplikten ved mottak av 20 000 tonn i løpet av et kalenderår. For bestandig olje inntreffer avgiftsplikten ved 150 000 tonn¹⁴, mens det for naturgass (LNG) ikke er noen nedre grense for avgiftsplikten. Komiteen antar at det for de typer av farlig gods hvor avgiftsplikten inntreffer ved 20 000 tonn, bør være en plikt til å rapportere ved mottak over 15 000 tonn. På denne måten får myndighetene mulighet til å kontrollere også de mottakere som ligger like under grensen for avgiftsplikt.

Ved mottak av avgiftspliktig farlig gods vil mottakerne bli fakturert direkte av HNS-fondet; som nevnt ovenfor må det derfor for hver enkelt motta-

¹⁴ Se punkt 3.3.2.9 om avgiftsplikten for olje og forholdet til det internasjonale oljesølsansvarssystemet.

ker rapporteres alle de opplysninger som er nødvendige for å illegge avgift etter kontribusjonssystemet. For innenriks transport kan myndighetene enten rapportere på tilsvarende måte som ved import, eller rapportere det totale kvantumet avgiftspliktig last som er transportert innenriks (art. 21 nr. 5). Velges førstnevnte løsning, kan myndighetene be fondet om å fakturere de enkelte mottakerne direkte. Velges sistnevnte løsning, må myndighetene selv ta på seg å betale de samlede avgiftene for innenriks transport til fondet, og selv innkreve avgiftene fra mottakerne. På et møte som ble avholdt i Canada i juni 2003 med en del medlemsstater til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) ble det anbefalt at statene ikke benytter seg av alternativet i art. 21 nr. 5. Denne anbefalingen ble bifalt av IMOs juridiske komité i oktober 2003. Etter komiteens oppfatning bør Norge følge anbefalingen fra IMO. Det synes uansett å være den mest praktikable løsningen at også avgiftspliktige mottakere ved innenriks transport faktureres direkte av Det internasjonale erstatningsfondet.

Det som er beskrevet så langt gjelder de årlige rapporteringene som skal foretas etter at fondet er opprettet. Myndighetene skal imidlertid også rapportere til fondet ved ratifisering av konvensjonen. Fondet skal ha opplysninger om hvor mye avgiftspliktig last som er mottatt og hvem som har mottatt lasten, i året forut for ratifisering av konvensjonen. Dette vil så danne grunnlag for beregning av en grunnavgift ved opprettelsen av fondet (art. 20). Et rapporteringssystem som beskrevet her må etableres senest ett år før ratifisering. Reglene om rapporteringsplikt må dermed settes i kraft tidligere enn de øvrige bestemmelsene i lovutkastet, og komiteen har derfor foreslått en adgang for Kongen til å sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.

Kystverket har ansvar for å drive og utvikle det nye trafikkovervåkings- og informasjonssystemet for skipstrafikken (SafeSeaNet). Systemet ble satt i drift i Norge fra 1. juli 2004, og kan være et egnet verktøy for myndighetene til å kontrollere de opplysningene som innrapporteres fra virksomheter som mottar farlig gods. I henhold til forskrift 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last, skal fartøy med farlig eller forurensende last sende melding til Kystverket med bl.a. opplysninger om IMO-fareklasse, se § 2-3 og vedlegg I nr. 2 bokstav f. De kategorier farlig gods som skal meldes til Kystverket er de samme som er avgiftspliktige etter konvensjonen art. 1 nr. 5. Systemet har pr. i dag ikke krav om at det skal meldes om hvem som mottar lasten, men Kystverket

har opplyst komiteen om at det er mulig å legge inn tilleggskrav om slik meldeplikt innenfor dette systemet, slik at det blir egnet til å foreta de nødvendige kontroller av rapporteringsplikten etter HNS-konvensjonen. Dette vil imidlertid kreve endringer i forskrift 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last. I brev til Sjølovkomiteen 17. september 2004 har Kystverket gjort rede for status i arbeidet med SafeSeaNet og Hazmat-registreringer, se vedlegg 3.

Komiteen har foreslått at de nærmere reglene om rapporteringsplikten fastsettes i forskrift, se utkastet § 223 siste ledd og merknadene til denne bestemmelsen.

3.6 Lovtekniske spørsmål

HNS-konvensjonens bestemmelser foreslås innarbeidet i det ledige kapittel 11 i sjøloven og i en ny § 503a (om foreldelse). Kapittel 11 ble holdt åpent ved vedtakelsen av den nye sjøloven med tanke på en eventuell framtidig gjennomføring av HNS-konvensjonen, se Ot.prp. nr. 55 (1993-94) s. 19. Det forutsettes at reglene om begrensningsfond i kapittel 12 også skal gjelde begrensningsfond som nevnt i utkastet § 217, og at det må foretas enkelte tilpasninger i bestemmelsene i kapittel 12. Innarbeidningen av HNS-konvensjonen i kapittel 11 er ikke helt uproblematisk. Dette skyldes at reglene i konvensjonen kapittel I og II er langt mer kompliserte enn reglene i oljesølsregimet. Lovutkastet følger likevel i hovedsak det mønster som sjøloven §§ 191 flg. bygger på, og HNS-konvensjonens bestemmelser om et internasjonalt erstatningsfond (konvensjonen kapittel III) er inkorporert en bloc. På enkelte punkter er det likevel valgt en noe annen ordlyd, dels fordi bestemmelsene i de to regimer ikke er helt sammenfallende, dels fordi enkelte av de tidligere bestemmelsene om oljesøl ikke er helt treffende. Det forutsettes at det her skjer en harmonisering. Komiteen antar at dette kan gjøres i forbindelse med proposisjonsarbeidet.

Lovteknisk er det viktig at de bestemmelsene som bygger på likelydende konvensjonsbestemmelser i de to konvensjonene er gjennomført likelydende i sjøloven, og at disse tolkes likt, med mindre det er relevante forhold som tilsier ulike tolkninger. Komiteen har derfor i spesialmerknadene i punkt 5 vist til forarbeidene til sjøloven kapittel 10 der komiteen mener uttalelsene der vil være relevante for tolkningen av bestemmelsene i lovutkastet. En del av konvensjonsbestemmelsene er så vidt detaljerte at komiteen foreslår at disse gjen-

nomføres i forskrifter til sjøloven. Det er i merkningene til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget gjort rede for hvilke deler av konvensjonen som foreslås gjennomført i forskrift.

Det vil være nødvendig å ta inn i § 173 et nytt unntak fra reglene om globalbegrensning, jf. konvensjonen art. 42. Et slikt unntak dekker bare krav som omfattes av virkeområdet for HNS-konvensjonen, se utkastet § 227. Det kan reises spørsmål om det bør gis regler om ansvar for tilsvarende krav utenfor virkeområdet som angitt i § 227, på tilsvarende vis som det er gjort for oljesølsansvaret i sjøloven §§ 207 og 208. Et tiltak kan være å innføre objektivt ansvar. Slike krav vil imidlertid fortsatt omfattes av globalbegrensningen i sjøloven kapittel 9. Som nevnt i punkt 3.1.3 har Sjølovkomiteen i NOU 2002: 15 foreslått å unnta krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker fra de alminnelige begrensningsreglene i sjøloven kapittel 9, og i stedet vedta særskilte høyere ansvarsgrenser for slike krav. Komiteen antar at konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettlige krav, 1996, ikke gir rom for tiltak utover det som er foreslått i NOU 2002: 15. Sett fra norsk side synes dette spørsmål i alle tilfelle bare å ha betydning for forurensning utenfor den økonomiske sonen (§ 227 første ledd bokstav b) og for annen skade (enn forurensning) i den økonomiske sonen eller på kontinentalsokkelen (§ 227 første ledd bokstav c). Komiteen har ikke foreslått den samme løsningen for HNS-konvensjonen som i sjøloven §§ 207 og 208, og unntaket i § 173 må derfor begrenses til skader som faktisk omfattes av de nye lovreglene i kapittel 11. Sett i sammenheng med Sjølovkomiteens forslag i NOU 2002:15 vil da krav som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og 5 være undergitt særlig ansvarsbegrensning etter lovforslaget der (§§ 182 a flg.) om ansvaret for oppryddingstiltak, mens krav i anledning av personskader og tingsskader utenfor HNS-konvensjonens virkeområde vil omfattes av vanlig globalbegrensning etter reglene i sjøloven §§ 171 flg.

Som nevnt under punkt 2.3 er det avholdt ett fellesmøte med representanter fra myndighetene i de øvrige nordiske landene, i tillegg til at formannen har deltatt på ett møte med det danske Sølovsudvalget. Av de andre nordiske landene er det Danmark som har kommet lengst i arbeidet med å vurdere gjennomføring av HNS-konvensjonen. Det danske Sølovsudvalget arbeider for tiden med en utredning om gjennomføring av konvensjonen, og den danske utredningen vil bli overlevert Erhvervsministeriet i løpet av høsten 2004. Etter samtalene med det danske Sølovsudvalget er det klart at man der kommer til å foreslå den samme lovtekniske løsningen som Sjølovkomiteen har gått inn for her. Det norske og det danske lovutkastet er derfor samordnet så langt det har latt seg gjøre, med sikte på å bevare den ensartede oppbyggingen av sjølovene i Norge og Danmark.

I Finland og Sverige er utredningsarbeidet ennå ikke påbegynt. Sjølovkomiteen har fått opplyst at man ved gjennomføring av HNS-konvensjonen i disse landene antakelig vil følge samme lovtekniske løsning som ved gjennomføring av oljesølsansvarskonvensjonene. I substans vil imidlertid de finske og svenske lovreglene være like de danske og norske.

Kapittel 4

Økonomiske og administrative konsekvenser

HNS-konvensjonen vil bidra til en vesentlig styrking av skadelidtes stilling ved sjøulykker med skip som frakter farlig gods. Ulykker med farlig gods kan ha stort skadepotensiale, i første rekke med tanke på personskade og forurensnings-skade. Reglene i HNS-konvensjonen synes ikke mindre aktuelle etter hendelsen som inntraff utenfor Fedje 20. september 2004, da gasstankerens "Marte" fikk motorhavari. Skipet var lastet med flytende propene-gass fra Mongstad, og det ville vært stor fare for eksplosjon om skipet hadde grunnstøtt. Gasstankerens ble reddet i siste liten av slepebåter som fikk dratt skipet vekk fra land. Dersom en ulykke hadde inntruffet, kunne det resultert i tap både i form av personskader og tiltak fra Kystverkets side for å avbøte og hindre akutt forurensning fra skipet, samt evakuering av personer på land. Dette er tapsposter som etter sin art er dekket av erstatningsansvaret etter HNS-konvensjonen.

I forhold til gjeldende rett er det først og fremst en lovfesting av det objektive ansvaret for personskader, forurensningsskader og andre skader, reglene om forsikringsplikt, retten til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren og høyere ansvarsgrenser som vil gi et bedre erstatningsrettslig vern etter slike ulykker. Som redegjort for under punkt 3.1.3 er det alminnelige rederansvaret i dag begrenset etter Den internasjonale konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1996 (globalbegrensningskonvensjonen), som er gjennomført i sjøloven kapittel 9. Beløpsgrensene i HNS-konvensjonen er betydelig høyere enn i globalbegrensningskonvensjonen, slik at utsiktene til full erstatning, særlig ved store ulykker med omfattende skader, vil øke vesentlig. Dette gjelder både enkeltpersoners tap som følge av f.eks. personskade, inntektstap eller skade på gjenstander, og myndighetenes tap og kostnader i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker med farlig gods. Etableringen av et erstatningsfond som skal dekke erstatning utover det som kan kreves fra skipets eier og dens forsikringsgiver, opp til ca. 2,5 mrd. kroner, vil også være et vesentlig bidrag til å styrke det erstatningsrettslige vernet i denne forbindelse. I og med at det etableres et

internasjonalt regelverk med bl. a. regler om gjensidig anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer, vil utsiktene til at norske skadelidte kan inn drive krav på erstatning fra skip hjemmehørende i andre konvensjonsstater også bli styrket.

Hovedtyngden av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har P&I-forsikring. Denne forsikringen dekker i dag de skader som omfattes av eierens ansvar og forsikringsplikten etter HNS-konvensjonen. Det er derfor ikke grunn til å tro at gjennomføring av HNS-konvensjonen vil få umiddelbare økonomiske konsekvenser for skip med P&I-forsikring, selv om det ikke kan utelukkes at HNS-konvensjonen på sikt får visse premiemessige konsekvenser. Konvensjonen innebærer at det etableres en forsikringsplikt til dekning av ansvaret etter konvensjonen, men dette får for disse skipene i første rekke betydning ved at skipene må ha et sertifikat som viser at det er tegnet slik forsikring. Som nevnt under punkt 3.4 har P&I-klubbene signalisert at de kan utstede de nødvendige sertifikater på vegne av sine forsikrede skip.

Noen av de mindre norske skipene har P&I-forsikring, men hovedtyngden av disse har annen ansvarsforsikring. Etter tall Sjølovkomiteen innhentet i 2002 forsikrer Assuranceforeningen Gard og Assuranceforeningen Skuld – som er de to norske P&I-klubbene – til sammen i underkant av 1 000 fartøy under 500 tonn. Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap har om lag 5 000 fartøy under 500 tonn inntegnet med ansvarsforsikring; dette dreier seg nesten utelukkende om fiskebåter. Utover dette er omlag 2 000 – 3 000 fartøy under 500 tonn forsikret i andre norske selskaper.

Komiteen antar at fergene er en type fartøy som ofte frakter farlig gods i mindre volum. En ferge som tar 30-40 biler vil normalt ha en bruttotonnasje over 500, og blir dermed underlagt forsikringsplikten uavhengig av om den faktisk transporterer farlig gods (se utkastet § 219 første ledd). Det er noe usikkert hvor stor betydning dette vil få for forsikringskostnadene til fergeselskapene. Skip med annen rederansvarsforsikring enn P&I-forsikring må påregne å tegne en utvidet forsikring ved gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett.

Dette må antas å ha visse premiemessige konsekvenser. Hvor store økninger det blir tale om, vil bero på om den utvidede forsikringsdekningen i neste omgang fører til større utbetalinger fra forsikringsselskapene. Skadepotensialet med de relativt små volum av farlig gods som fraktes med norske ferger, er så vidt lite at det ikke nødvendigvis blir like store premieøkninger som ansvarsgrensene etter lovutkastet § 215 kunne tilsi.

Etableringen av et erstatningsfond (se punkt 3.3.2.5) vil få visse økonomiske konsekvenser for norsk prosessindustri. Fondet skal finansieres gjennom et system med avgifter som pålegges mottakere av farlig gods i året forut for utbetalingen. Avgifter vil i de fleste tilfeller pålegges ved mottak av mer enn 20 000 tonn farlig gods i løpet av et år (art. 18 og 19). De mottakere som er avgiftspliktige etter art. 18 og 19, vil også bli pålagt å betale en grunnavgift ved opprettelsen av fondet (art. 20). Størrelsen på grunnavgiften vil bli fastsatt av forsamlingen til fondet, hensett til bl.a. hvor mye avgiftspliktig gods vedkommende bedrift har mottatt.

Utbetalinger fra fondet – og dermed avgiftsplikten for mottakerne – blir først aktuelt dersom det prinsipale ansvaret som ligger på skipets eier og dens forsikringsgiver ikke gir full erstatning. I normaltillfellene vil erstatning opp til beløpsgrensene i utkastet § 215 i hvert fall kunne inndrives hos forsikringsgiveren. Med de relativt høye beløpsgrensene som følger av konvensjonen, må det antas at rederansvaret vil ta hovedtyngden av tap som kan kreves erstattet etter konvensjonen. Dermed får avgiftsplikten først praktisk betydning ved de helt store ulykker der det totale skadeomfanget overstiger ansvarsgrensene i konvensjonen.

Komiteen har forsøkt å kartlegge hvor mye avgiftspliktig farlig gods som mottas i Norge. Det har ikke vært mulig å innhente nøyaktige tall fordi det frem til nå ikke har funnet sted systematisk registrering av mottak av slik last som vil være avgiftspliktig etter henvisningene til de ulike internasjonale regelverkene angitt i konvensjonen art. 1 nr. 5. Prosessindustriens landsforening gjennomførte i 1999 og 2001 en spørreundersøkelse blant sine medlemmer med tanke på å kartlegge omfanget av mottatt farlig gods i henhold til HNS-konvensjonen. Undersøkelsen gir ikke en fullstendig og nøyaktig oversikt, men indikerer at det er om lag 11 norske konserner eller virksomheter som kan bli avgiftspliktig til HNS-fondet.

Det nye trafikkovervåknings- og trafikkinformasjonssystem for skipsfarten innenfor den europeiske union (SafeSeaNet) gir som nevnt under punkt 3.5 mulighet til å få oversikt over mottak av

farlig gods, også etter de regelverkene det er vist til i HNS-konvensjonen art. 1 nr. 5. I og med at dette systemet bare har vært i drift i Norge siden 1. juli 2004, har komiteen ikke kunnet benytte seg av det for å skaffe oversikt over det totale omfanget av farlig gods som mottas i norske havner. Det vises for øvrig til brev fra Kystverket inntatt som vedlegg 3.

Når det gjelder omfanget av avgiftsplikten for de norske virksomhetene som vil bli avgiftspliktige, er det så mange variabler som påvirker det konkrete avgiftsnivået at komiteen ikke har kunnet tallfeste dette. Det totale beløpet som skal innkreves gjennom avgifter på mottakerne vil i første rekke avhenge av hvor mye som utbetales fra fondet i forbindelse med en konkret hendelse. Som nevnt ovenfor kan fondet kreves bare for den delen av tapet som ikke faktisk blir dekket innenfor det forsikrede rederansvaret. Selve kontribusjonssystemet til fondet bygger på at utbetalingene skal finansieres gjennom en forholdsmessig fordeling mellom mottakere av farlig gods i samtlige konvensjonsstater basert på hvor mye den enkelte virksomhet (med mottak over terskelverdiene i løpet av et år) har mottatt. Utover de forholdene som er nevnt her, vil nivået på avgiftene bero på hvor mange stater som er med i konvensjonen og hvor mye avgiftspliktig last som mottas i de statene som er med. Norsk import av den type last som omfattes av HNS-konvensjonen er relativt liten, slik at komiteen antar at de beløp som blir fakturert norske virksomheter uansett blir relativt små.

En gjennomføring av HNS-konvensjonen vil også få visse administrative konsekvenser for myndighetene pga. reglene om sertifikatplikt. Konvensjonen pålegger som nevnt forsikringsplikt, og det skal utstedes sertifikater til forsikringspliktige skip som viser at skipet har forsikring som tilfredsstiller konvensjonens krav (se punkt 3.3.2.4 og merknadene til § 219). Et slikt system finnes i dag for forsikringsplikten for oljesølansvaret etter sjøloven kapittel 10, se forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip. Det er Sjøfartsdirektoratet som utsteder slike sertifikater etter søknad fra den forsikringspliktige. Søkeren må legge ved attest utstedt av eierens forsikringsgiver eller den som har stilt annen sikkerhet, om at det for skipet foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i sjøloven § 197. Denne attesten skal bl.a. bekrefte at forsikringen eller sikkerheten dekker ansvar av den art som er nevnt i sjøloven § 191. Sjøfartsdirektoratet vurderer ut fra disse opplysningene om forsikringsgiveren skal godkjennes. Dersom direktoratet er i tvil om en forsikring eller annen sikkerhet er tilfreds-

stillende, kan direktoratet innhente uttalelse fra Forsikringsrådet.

Komiteen forutsetter at utstedelse av sertifikater for forsikring av ansvaret for skade ved sjøtransport av farlig gods kan administreres på tilsvarende måte av Sjøfartsdirektoratet. Det vil være langt flere skip som er forsikringspliktige etter bestemmelsene i HNS-konvensjonen (utkastet § 219), enn etter reglene om oljesølansvar, men komiteen antar at dette ikke gir vesentlige administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet. Merkostnadene i denne forbindelse kan dekkes inn gjennom gebyrer som pålegges de forsikringsplik-

tige når det søkes om utstedelse av sertifikat. Et alternativ kan være å delegere myndighet til utstedelse av forsikringssertifikater til f.eks. P&I-klubbene.

Utover dette vil Sjøfartsdirektoratet eller andre myndigheter måtte foreta visse kontroller ved stikkprøver o.l., men komiteen antar at dette kan foretas mer eller mindre innenfor rammen av det kontrollarbeidet som Sjøfartsdirektoratet og havnemyndighetene m. fl. foretar i dag. Myndighetenes kontroll av forsikringsplikten vil etter komiteens vurdering derfor ikke å medføre nevneverdige administrative eller økonomiske konsekvenser.

Kapittel 5

Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 173 nr. 2

Endringen innebærer at krav i anledning skade som omfattes av kapittel 11 om ansvar for skade voldt av farlig gods, er unntatt fra retten til ansvarsbegrensning etter sjøloven kapittel 9 avsnitt II. HNS-konvensjonen har egne regler om ansvarsbegrensning som gjør det nødvendig å unnta krav som omfattes av virkeområdet for HNS-konvensjonen fra de alminnelige globalbegrensningsreglene, se art. 42.¹ Unntaket er avgrenset til skader som faktisk omfattes av de nye lovreglene i kapittel 11, jf. § 227. Dette opplegget avviker fra oljesøl-sunntaket (nåværende § 173 nr. 2), som omfatter oljesølsskade av den *art* som nevnt i § 191, uavhengig av om skade faller innenfor eller utenfor virkeområdet for det internasjonale oljeskadesystemet. Årsaken til det mer begrensede unntaket for skader som omfattes av kapittel 11, ligger i at det ikke foreslås en bestemmelse om objektivt ansvar for skader av den art som omfattes av HNS-konvensjonen, men som faller utenfor konvensjonens virkeområde (sml. sjøloven § 207 for ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar). Dette er i samsvar med Sjølovkomiteens forslag i NOU 2002: 15. Krav som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og 5 vil etter forslaget i NOU 2002: 15 være undergitt særlige høyere ansvarsgrenser etter §§ 182a flg. om ansvaret for oppryddingstiltak. Disse reglene vil gjelde bl.a. for slike krav som faller utenfor HNS-konvensjonens virkeområde. Det vises også til drøftelsen i punkt 3.6.

Forslaget retter samtidig opp en inkurie ved henvisningen til § 210. Riktig henvisning skal være til § 207. Rettelsen er også inntatt i lovforslaget i NOU 2002: 15.

¹ Ved ratifisering av 1996-protokollen til Den internasjonale konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav tok Norge slikt forbehold: "In accordance with article 18 paragraph 1 of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended by article 7 of the Protocol of 1996, Norway reserves its right to exclude claims for damage within the meaning of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, or of any amendment or protocol thereto."

Til § 211. Objektivt ansvar for skipets eier

Første ledd første punktum inneholder bestemmelsen om objektivt ansvar for skipets eier. I samsvar med konvensjonen art. 7 nr. 1 påhviler ansvaret skipets eier. Eierbegrepet er definert i § 212 bokstav c, som gjennomfører konvensjonen art. 1 nr. 3. Dette er det samme ansvarssubjektet som i sjøloven § 191 om oljesølansvar. Ansvaret er knyttet til sjøtransport av farlig gods som last i skipet. Se § 212 bokstav a for den nærmere avgrensningen av farlig gods. Det er en betingelse for ansvar etter § 211 at skaden skyldes de farlige egenskaper ved godset. Dette kan f.eks. være død eller personskade som følge av at lasten brenner eller eksploderer, eller forurensning forårsaket av utslipp av kjemikalier. Når skaden ikke kan sies å skyldes de farlige egenskapene ved godset, blir eieren heller ikke ansvarlig etter bestemmelsen her. F.eks. vil hodeskader som følge av at en tønne med kjemikalier løsner og faller på en av mannskapet, ikke omfattes av det objektive ansvaret etter § 211.

Første ledd annet punktum regulerer hvem som er ansvarlig når skade er oppstått ved en serie av hendelser med samme opphav. Bestemmelsen er identisk med sjøloven § 191 sjette ledd. Det vises til NOU 1973: 46 s. 19-20 for merknadene til denne bestemmelsen.

Annet ledd angir hva slags skader som omfattes av eierens ansvar etter første ledd. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 1 nr. 6. Etter *bokstav a* dekkes for det første tap av menneskeliv og personskade oppstått om bord eller utenfor skipet. I prinsippet vil dermed enhver personskade, uavhengig av hvor den er inntruffet, dekkes av ansvaret, såfremt de øvrige vilkårene for erstatningsansvar er tilstede, og reglene får anvendelse etter § 227. Videre omfattes etter *bokstav b* tap av eller skade på eiendom utenfor skipet. I motsetning til forurensningsloven er det ikke noen betingelse for ansvar at tingskaden er avledet av en forurensningsskade. Skade på ting som befinner seg om bord på skipet er ikke dekket av ansvaret etter bestemmelsen her. Dette vil i praksis normalt dreie seg om stykkgoods, som er gjenstand for regelverket om transportørens erstatningsansvar i sjøloven

§§ 274 flg., eller reisegods, som er gjenstand for bestemmelsene om bortfrakterens ansvar i §§ 419 flg. Erstatningskrav i henhold til kontrakt om sjøtransport av gods eller passasjerer er for øvrig unntatt etter § 211 tredje ledd bokstav c.

Eierens objektive ansvar omfatter etter *bokstav c* også tap eller skade ved forurensning av miljøet. Erstatning for forringelse av miljøet som ikke skal dekke tappt fortjeneste er begrenset til kostnadene ved rimelige tiltak som er satt i verk eller skal settes i verk for å gjenopprette miljøet. Innholdsmessig svarer dette til skadebegrepet i sjøloven § 191 annet ledd bokstav a. Hva slags tap og skade som omfattes av bestemmelsen, er nærmere omtalt i NOU 1973: 46 s. 18, Ot.prp. nr. 48 (1973-74) s. 14-15 og Ot.prp. nr. 21 (1994-95) s. 11-12.

Etter *bokstav d* blir eieren ansvarlig for kostnadene ved rimelige tiltak som noen har truffet etter en hendelse, eller en serie av hendelser med samme opphav, som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a til c, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade, samt tap og skade som skyldes slike tiltak (preventive measures). Bestemmelsen svarer til sjøloven § 191 annet ledd bokstav b, som er omtalt på samme sted i forarbeidene nevnt ovenfor. Det er likevel en forskjell på rekkevidden av utkastet bokstav c og sjøloven § 191 annet ledd bokstav b: Mens sjøloven § 191 annet ledd bokstav b bare peker tilbake på forurensningsskade nevnt i bokstav a, dekker bokstav d i utkastet her også tiltak som har til formål å avverge eller begrense personskade og tingskade som nevnt i bokstav a og b.

Tredje ledd unntar visse krav fra eierens objektive ansvar etter § 211. Etter *bokstav a* gjelder reglene som foreslås her ikke for forurensningsskade som nevnt i sjøloven § 191 annet ledd. Unntaket må leses i sammenheng med de øvrige definisjonene i § 191. Hensiktet med unntaket er å unngå å gripe inn i det etablerte internasjonale oljesøregimet basert på Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992, og Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, se konvensjonen art. 4 nr. 3 bokstav a. Komiteen antar at forurensningsskade som nevnt i sjøloven § 191 annet ledd faller utenfor eierens objektive ansvar etter § 211 også der oljesølskaden inntreffer utenfor det geografiske virkeområdet for reglene i oljesølsansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 206, men innenfor HNS-konvensjonens geografiske virkeområde. Det er ikke intensjonen at HNS-fondet skal belastes med utbetaling ved forurensningsskade av den art

som nevnt i sjøloven § 191. Se for øvrig § 211 siste ledd.

Etter *bokstav b* gjelder reglene i kap. 11 ikke skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i konvensjonen art. 4 nr. 3 bokstav b. Transport av slikt materiale vil dermed heller ikke være avgiftspliktig til fondet etter § 223. Bakgrunnen for dette unntaket er at HNS-konvensjonen ikke ble sett som et egnet instrument for å etablere erstatningsansvar for skade forårsaket av radioaktivt materiale. Unntaket gjelder alt radioaktivt materiale i klasse 7, jf. konvensjonen art. 4 nr. 3 bokstav b, og er med andre ord ikke begrenset til skade som omfattes av Paris- og Wien-konvensjonene om atomansvar.

Etter *bokstav c* unntas erstatningskrav i henhold til kontrakt om sjøtransport av gods eller passasjerer, jf. konvensjonen art. 4 nr. 1. HNS-konvensjonen gjelder ikke krav i henhold til avtale om passasjerbefordring, dvs. krav mot transportøren. Derimot vil ikke passasjerene være avskåret fra å kreve erstatning for HNS-skade fra eieren av skipet og fra fondet. Under forhandlingene var Finland, med støtte fra Norge, en pådriver for at passasjeransvaret skulle inkluderes i konvensjonens virkeområde, men dette ble ikke utfallet av diplomatkonferansen. Passasjerers erstatningsrettslige stilling har imidlertid blitt forbedret ved revisjonen av Atenkonvensjonen om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 2002.

Etter *bokstav d* omfatter erstatningsansvaret etter § 211 heller ikke yrkesskadeerstatning eller ytelser fra folketrygden og tilsvarende krav etter rettsreglene her i riket eller fremmed stat i den grad bestemmelsene i §§ 211 til 226 er uforenlige med de regler som ellers gjelder for slike krav. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 4 nr. 2. HNS-reglene griper dermed bl.a. ikke inn i lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring § 8, som unntar arbeidsgiveren for personlig ansvar overfor arbeidstakeren. Bestemmelsen i art. 4 nr. 2 kan føre til at rettsstillingen blir noe forskjellig for mannskap som har skipets registrerte eier som arbeidsgiver og mannskap som har andre enn skipets registrerte eier som arbeidsgiver, da evt. motstrid med konvensjonen kun oppstår i førstnevnte tilfelle.

Fjerde ledd første punktum tar sikte på en situasjon med samvirkende skadeårsaker. Er det ikke mulig på rimelig måte å skille mellom skade voldt av farlig gods og skade voldt på annen måte, skal det legges til grunn at den samlede skade er forårsaket av farlig gods. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 1 nr. 6 in fine. Komiteen legger til grunn at regelen får anvendelse der det ikke er

rimelig sannsynlighetsovervekt for at skadene er voldt av annet enn farlig gods. Er det derimot mer sannsynlig at skaden er voldt på annen måte enn av farlig gods, gjelder ikke reglene i kapitlet her. Etter *fjerde ledd annet punktum* gjelder ikke presumsjonsregelen i første punktum når det foreligger forurensningsskade som nevnt i § 191 annet ledd bokstav a. Årsaksspørsmålet må her avgjøres etter vanlige prinsipper.

Til § 212. Definisjoner

Paragrafen inneholder definisjonene av de sentrale begrepene i kapitlet.

Bokstav a inneholder en angivelse av hvilke grupper av stoffer som regnes som farlig gods, med videre henvisning til konvensjonen art. 1 nr. 5, og en hjemmel for departementet til å fastsette spesifikt hvilke stoffer som omfattes av definisjonen. Definisjonen av farlig gods i art. 1 nr. 5 er basert på henvisninger til lister over stoffer i de forskjellige internasjonale regelsett om sikkerhetsforanstaltninger ved transport til sjøs. Disse listene er så vidt omfattende at det er mest hensiktsmessig med gjennomføring i forskrift. Definisjonen omfatter både last i bulk og pakket gods. Både faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper og flytende bulklast, som gass eller olje, anses som bulklast i konvensjonen. Forholdet mellom HNS-konvensjonen og oljesølsansvarskonvensjonen (sjøloven §§ 191 flg.) er omtalt under pkt. 3.3.2.3, og bidragsplikten for mottak av olje er omtalt under pkt. 3.3.2.10.

Bokstav b inneholder definisjonen av skip, jf. konvensjonen art. 1 nr. 1. Skipsbegrepet i kapittel 11 dekker ethvert fartøy som flyter til sjøs. Definisjonen omfatter både selvgående fartøy og fartøy som må trekkes eller på annen måte ikke er selvgående.

Bokstav c definerer ansvarssubjektet etter § 211; eieren av et skip. Definisjonen gjennomfører konvensjonen art. 1 nr. 3 og svarer til sjøloven § 191 femte ledd.

Bokstav d inneholder definisjonen av sjøtransport, jf. konvensjonen art. 1 nr. 9. Definisjonen klargjør ansvarets utstrekning i tid. Ansvar etter § 211 omfatter skade som inntreffer i tiden fra godset ved lasting kommer inn i skipet eller i noen del av dets innretninger, og til godset ved lossing ikke lenger er i skipet eller noen del av dets innretninger. Skjæringspunktet er når godset fysisk helt eller delvis befinner seg i skipet eller noen del av dets innretninger, f.eks. en lasterampe til skipet. Om skaden f.eks. inntreffer mens godset befinner seg på havneterminalen, blir ikke eieren ansvarlig

etter § 211. Etter *annet punktum* begynner og slutter ansvarsperioden når godset bringes over skipsiden, dersom skipets utstyr ikke blir brukt ved lasting eller lossingen.

Bokstav e gjør det klart at henvisningen til "konvensjonen" i kapittel 11 betyr Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlig og skadelige stoffer.

Bokstav f inneholder definisjonen av konvensjonsstat. Dette er stat som er bundet av Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade.

Til § 213. Ansvarsfritak

Første ledd svarer til sjøloven § 192 første ledd, og gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 2 bokstav a til c. Det vises til merknadene til sjøloven § 192 i NOU 1973: 46 s. 20-21. Bokstav b i lovutkastet nevner uttrykkelig unnløstelse, mens dette er utelatt i sjøloven § 192 første ledd bokstav b. Lovutkastet er i samsvar med HNS-konvensjonen art. 7 nr. 2 bokstav b, som her er identisk med art. III nr. 2 bokstav b i Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992.

Etter unntaksregelen i bokstav b er eieren fri for ansvar dersom han beviser at skaden i sin helhet skyldes en handling eller unnløstelse foretatt av tredjeperson for å volde skade. Ved anvendelse av unntaksregelen på terror- og krigshandlinger, kreves at skaden i *sin helhet* er forårsaket ved terror- eller krigshandlingen. Etter gjeldende forsikringspraksis, bl.a. i P&I-klubbene, vil eierens ansvar imidlertid være ekskludert fra dekning dersom terror- eller krigshandlingen anses som *hovedårsaken* til skaden. Gjeldende praksis oppfyller med andre ord ikke konvensjonens krav til forsikringsdekning (dette problemet eksisterer i dag også for oljesølsansvaret, men her har man funnet en midlertidig løsning). Så lenge ikke konvensjonen revideres på dette punktet, vil den lovbestemte forsikringsplikten måtte tilpasses konvensjonskravene.

Annet ledd gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 2 bokstav d. Det finnes ingen tilsvarende bestemmelse i sjøloven kapittel 10. Unntaket har sin bakgrunn i at senderen eller avlasteren normalt er nærmere til å kjenne til godsets farlige egenskaper enn befrakteren.² Komiteen legger til grunn at sender og avlaster skal forstås som i sjøloven § 251.

² Se f.eks. forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods § 5-4, som pålegger "avskiper" opplysningsplikt om bl.a. godsets farlige egenskaper.

Etter konvensjonen art. 7 nr. 2 bokstav d ligger informasjonsplikten på "the shipper or any other person". Etter komiteens vurdering må "any other person" forstås i lys av intensjonen med bestemmelsen; den som sender eller leverer godset til skipet er den nærmeste til å kjenne til godsets farlige egenskaper, og skal derfor informere bortfrakteren om dette. Dette vil være sender eller avlaster, eller noen som opptrer på vegne av disse. Slike personer omfattes av informasjonsplikten som ligger på sender eller avlaster i bestemmelsen her. For at eieren skal bli fri for ansvar, må unnlatelsen av å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige beskaffenhet helt eller delvis ha forårsaket skaden, eller ført til at eieren ikke har skaffet seg forsikring som nevnt i § 219. Det siste alternativet er i praksis bare aktuelt for skip under 500 tonn, se § 219 annet ledd annet punktum.

Unntaket får imidlertid ikke anvendelse dersom eieren eller noen ansatt eller andre eieren svarer for, kjente eller med rimelighet burde ha kjent til godsets farlige eller skadelige beskaffenhet, jf. annet punktum. Hvilke personer eieren svarer for, avgjøres etter vanlige regler om erstatningsrettslig identifikasjon. Det er i utgangspunktet ikke tilstrekkelig at de nevnte personene vet hva slags gods som fraktes, med mindre de også kan forventes å ha nødvendig kunnskap om de farlige og skadelige egenskapene ved godset. Hva eieren eller hans ansatte eller andre han svarer for med rimelighet forventes å kjenne til, vil bero på en vurdering av de relevante personenes konkrete og individuelle forutsetninger for å ha slik kunnskap. Med mindre det er særlige holdepunkter for at de nevnte personer har en spesiell innsikt i de farlige eller skadelige egenskapene ved godset, vil den nedre grensen for hva slags kunnskap som kan forventes på eierens side være det normalt forstandige personer må forstå og vite.

Tredje ledd inneholder en regel om lemping av eierens ansvar ved skadelidtes medvirkning. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 3, og svarer til sjøloven § 192 annet ledd. I samsvar med etablert praksis er det det fulle – og ikke det begrensede – erstatningsansvaret som er gjenstand for lemping.

Til § 214. Kanalisering av ansvar, m.m.

Første ledd kanaliserer ansvaret etter § 211 til skipets eier. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 4, og svarer til sjøloven § 193 første ledd.

Annet ledd gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 5, og svarer til sjøloven § 193 annet ledd. Etter

bestemmelsen kan det ikke kreves erstatning av de nevnte personer etter § 211, med mindre vedkommende selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Adgangen til å gjøre erstatningskrav gjeldende er avskåret for disse personene for all skade som omfattes av § 211, uten hensyn til om krav gjøres gjeldende etter ansvarsgrunnlaget i § 211 eller på annet grunnlag. I samsvar med sjøloven § 193 annet ledd bokstav c, foreslås det i bokstav c en kanalisering som går lenger enn konvensjonen art. 7 nr. 5 bokstav c. Bl.a. har det danske Sølovsudvalget villet foreslå samme kanaliseringsregel som i sjøloven § 193 annet ledd bokstav c, og hensynet til nordisk rettsenhet tilsier at den samme regelen bør gjelde i den norske sjøloven. Denne utvidede kanaliseringen er imidlertid begrenset av bestemmelsen i tredje ledd i paragrafen her. Komiteen anser bokstav a og f i lovutkastet å være bedre i samsvar med konvensjonen enn ordlyden i sjøloven § 192 annet ledd bokstav a og f (også her bygger bestemmelsene på likelydende konvensjonsbestemmelser).

Etter *tredje ledd* kan erstatning likevel kreves av en sender, avlaster eller eier av godset som har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige beskaffenhet, når dette fører til at eieren av skipet er uten ansvar for skaden etter § 213 annet ledd. I de tilfellene hvor eieren blir fri for ansvar etter § 213 annet ledd fordi senderen eller avlasteren har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige beskaffenhet, ville kanaliseringsregelen i første og annet ledd i paragrafen her ført til at verken eieren eller den som hadde informasjonsplikt etter § 213 annet ledd hadde blitt ansvarlig. Bestemmelsen her gjør derfor unntak fra kanaliseringen til skipets eier for de tilfeller som omfattes av § 213 annet ledd. Derimot oppheves ikke beskyttelsen av mottaker i annet ledd bokstav c, fordi denne ikke har informasjonsplikt i egenskap av mottaker etter § 213 annet ledd.

Fjerde ledd bestemmer at regress for skade som omfattes av § 211 ikke kan gjøres gjeldende mot person som nevnt i annet ledd bokstav a, b, d, e eller f, unntatt når denne personen selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Dette er en begrensning i den regressadgangen som ellers ville foreligge etter alminnelige erstatningsregler og eventuelle lovfestede regler om regress. Etter konvensjonen art. 7 nr. 6 er det adgang til å ha nasjonale regler om regressadgang overfor personene nevnt i § 214 annet ledd. Bestemmelsen her i fjerde ledd gir regressadgang, men bare når den ansvarlige selv har voldt skaden

ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Dette svarer til sjøloven § 193 tredje ledd. Den begrensningen i regressadgangen som ligger i skyldkravet, er i NOU 1973: 46 (s. 24) begrunnet med bl.a. sosiale hensyn til ansatte mv. og en effektivisering av ansvarskanaliseringen til skipets eier. I praksis gjelder denne begrensningen i regressadgangen eierens ansvar etter § 211, men også regressadgangen for senders, avlasters eller mot-takers ansvar etter § 214 tredje ledd er regulert av bestemmelsen her. Etter siste punktum gjelder alminnelige rettsregler for regress ellers. Også dette svarer til sjøloven § 193 tredje ledd.

Til § 215. Ansvarsbegrensning

Paragrafen gjennomfører konvensjonen art. 9 om ansvarsbegrensning. Reglene er bygd opp på samme måte som reglene om begrensning av ansvaret etter sjøloven kapittel 9, men beløpene i HNS-konvensjonen er høyere, sml. sjøloven § 194 første ledd.

Første ledd gir skipets eier rett til å begrense sitt ansvar etter § 211. Ansvarsgrensen er 10 mill. SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 2 000 tonn. For skip med større tonnasje forhøyes ansvarsbeløpet med 1 500 SDR for hvert tonn fra 2 001 til 50 000 tonn, og med 360 SDR for hvert tonn over 50 000 tonn. For et skip på 20 000 tonn blir ansvarsgrensen med dette 37 mill. SDR, mens ansvarsgrensen blir 82 mill. SDR for et skip på 50 000 tonn. Det samlede ansvarsbeløpet skal ikke overstige 100 millioner SDR, og dette nås ved 100 000 tonn. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505, se siste ledd. 1 SDR tilsvarte i underkant av NOK 10 pr. august 2004.

Annet ledd første punktum bestemmer at begrensningsbeløpet i første ledd gjelder alt ansvar i anledning av samme hendelse, eller serie av hendelser med samme opphav. Dette svarer til sjøloven § 194 annet ledd. Dersom de hendelser eieren er ansvarlig for etter § 211 ikke har samme opphav eller ikke er en del av samme hendelsesrekke, er eieren ansvarlig med fullt begrensningsbeløp for hver separate begivenhet.

Av annet ledd annet punktum framgår at eieren hefter uten begrensning for sakskostnader og forsinkelsesrente av de erstatningsbeløp som etter fordeling av begrensningsbeløpet skal utbetales til fordringshaverne. I forhold til den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven § 194 annet ledd er det her presisert at skadelidte kan kreve forsinkelsesrente av de utbetalingskrav fordelingen av begrensningsfondet gir grunnlag for. Grunnlaget

for eierens ansvar for renter og sakskostnader følger ikke av § 211, men av ellers gjeldende regler om ansvar for renter og sakskostnader ved krav om erstatning. Særlig i forhold til begrensningsfondet vil det være rimelig å kompensere tapet i verdi av utbetalingskravet som følge av den tid som går fra skaden til utbetaling fra begrensningsfondet. Når fondet er opprettet, har en skadelidte ikke mulighet til å få erstatning før fondet er fordelt. Skal det rettskrav på erstatning som skadelidte har etter fordelingen av begrensningsfondet ikke bli redusert i verdi som følge av tidsforløpet, må forsinkelsesrente av utbetalingskravet komme i tillegg. En slik regel antas ikke å være i strid med konvensjonene, se merknadene til § 232 nytt fjerde ledd nedenfor og henvisningen der til NOU 1980: 55 s. 51. Komiteen antar at tilsvarende presisering bør gjøres i sjøloven § 194 annet ledd.

Etter *tredje ledd* gjelder retten til begrensning av ansvaret ikke dersom det godtgjøres at eieren selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Bestemmelsen svarer til sjøloven § 194 tredje ledd.

Fjerde ledd inneholder definisjonen av SDR og klargjør tonnasjebegrepet. Regelen svarer til sjøloven § 194 fjerde ledd.

Til § 216. Flere eiere er ansvarlig

Paragrafen regulerer hvem som er ansvarlig når to eller flere skip som hver for seg frakter farlig gods, sammen har forårsaket skade. Paragrafen gjennomfører konvensjonen art. 8. Sjøloven kapittel 10 inneholder ikke noen tilsvarende regel.

Første ledd bestemmer at hver eier er ansvarlig etter reglene i §§ 211 til 213 dersom skade er oppstått ved en hendelse som angår to eller flere skip som hver for seg transporterer farlig gods. Komiteen antar at dette uansett ville følge av alminnelige erstatningsrettslige prinsipper, men ser det som en fordel å lovfeste regelen. En forutsetning for at bestemmelsen skal få anvendelse, er at skipene er innblandet i samme hendelse eller hendelsesrekke. Videre er det et krav om at skipene på en eller annen måte er fysisk involvert i hendelsen som har ført til skade for at eierne skal bli ansvarlig etter paragrafen her. Tilknytningskravet antas i utgangspunktet å være relativt svakt. Det er i denne sammenheng ikke et spørsmål om årsaks-sammenheng mellom skaden og de farlige og skadelige egenskapene ved godset som transporteres med hvert enkelt skip, men et spørsmål om den hendelsen som har ført til skaden angår hvert enkelt skip. Etter annet punktum hefter eierne soli-

darisk for skade som ikke på rimelig måte kan tilbakføres til ett av skipene. Om det ikke er mer sannsynlig at lasten på ett av skipene har forårsaket skaden, vil eierne av begge eller alle skipene hefte på solidarisk grunnlag. Det nevnes at den enkelte eier likevel kan fritas for ansvar etter reglene i § 213.

Det følger av *annet ledd* at hver eier kan kreve sitt ansvar begrenset etter reglene i § 215. Solidaransvaret etter første ledd kan føre til at hver enkelt eier kan kreves for mer enn sin andel av det totale tapet, men eieren kan ikke kreves for mer enn det som er begrensingsbeløpet for vedkommende skip. Om det ved en ulykke der to skip er involvert er totale tap på NOK 150 mill., og begge skipene er på 2 000 tonn, kan de skadelidte kreve den ene eieren for NOK 100 mill. (10 mill. SDR), og den andre for NOK 50 mill. Det er dermed normalt større muligheter for full tapsdekning ved ulykker der flere eiere er ansvarlige. For øvrig griper ikke reglene her inn i de ellers gjeldende reglene om regress mellom de ansvarlige, jf. annet punktum.

Til § 217. Begrensingsfond og begrensningssøksmål

Første ledd bestemmer at eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 215, må opprette begrensingsfond ved domstol der sak om erstatning etter § 211 er reist eller kan reises. Bestemmelsen gjennomfører konvensjonen art. 9 nr. 3, og svarer til sjøloven § 195 første ledd. Reglene om fondsopprettelse, fondsbeløpets størrelse mv. følger av kapittel 12, som også vil gjelde begrensingsfond etter kapittel 11, jf. utkast til endring i § 231. Det vises til NOU 1973: 46 s. 26-27 for en nærmere omtale av den parallelle bestemmelsen i sjøloven § 195 første ledd.

Annet ledd inneholder en bestemmelse om fordeling av fondsbeløpet. Fondet skal fordeles forholdsmessig på alle fordringer som har oppstått ved en og samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. Dette gjennomfører konvensjonen art. 9 nr. 4, og svarer til sjøloven § 195 annet ledd. Annet punktum gjennomfører konvensjonen art. 11, og har ikke noen parallell i sjøloven kapittel 10. Erstatning for tap av menneskeliv og personskade har prioritet framfor andre krav ved fordelingen av to tredjedeler av fondsbeløpet. Om det fortsatt står udekkede krav på erstatning for tap av menneskeliv eller personskade etter at to tredjedeler av fondet er fordelt, vil den resterende delen av disse erstatningskravene likestilles med andre erstatningskrav ved fordelingen av den siste tredjedelen.

Etter siste punktum skal § 176 tredje og fjerde ledd gjelde tilsvarende. Også dette svarer til sjøloven § 195 annet ledd.

Det følger av *tredje ledd* at krav som gjelder rimelige kostnader til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense skade voldt av farlig gods, er likestilt med andre krav ved fordelingen av fondet. Dette gjennomfører konvensjonen art. 9 nr. 8 og svarer til sjøloven § 195 tredje ledd. I likhet med sjøloven § 195 tredje ledd er det bare utgifter som skriver seg fra tiltak som er gjort *etter* den ansvarsbetingende hendelsen (som har voldt eller truer med å volde skade), som eieren kan melde i fondet.

Fjerde ledd viser til reglene om begrensingsfond og begrensningssøksmål i kapittel 12, jf. også utkastet til endring i § 231. Reglene i kapittel 12 gjelder tilsvarende for opprettelse av begrensingsfond og begrensningssøksmål ved oljesølsansvaret, jf. sjøloven § 195 fjerde ledd.

Femte ledd regulerer virkningene av at eieren har opprettet begrensingsfond i samsvar med konvensjonen i en annen konvensjonsstat. Konvensjonsstat er definert i § 212 bokstav f. Slik fondsopprettelse har samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som opprettelse av fond ved norsk domstol. Det kan dermed i disse tilfellene ikke kreves at eieren også oppretter begrensingsfond i Norge, selv om sak om erstatning etter § 211 anlegges ved en norsk domstol. Tilsvarende bestemmelse er inntatt i sjøloven § 195 femte ledd.

Til § 218. Oppheving av arrest m.m.

Første ledd regulerer adgangen til å ta arrest i skip eller annen eiendom som tilhører eieren, eller kreve annen sikkerhetsstillelse av eieren når eieren har rett til å begrense sitt ansvar og har opprettet fond i samsvar med § 217. I disse tilfellene kan det for krav som kan gjøres gjeldende i fondet, ikke søkes dekning i skip eller annen eiendom som tilhører eieren. Dersom eieren allerede har stilt sikkerhet eller det allerede er tatt arrest, skal sikkerheten frigis og arresten oppheves.

Denne begrensningen i adgangen til å ta arrest gjelder i alle konvensjonsstater, jf. *annet ledd*. Forutsetningen for dette er at kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren. Hvorvidt kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet vil bero på prosesslovgivningen i vedkommende stat. I vilkåret om at fondet faktisk er tilgjengelig for kravshaveren ligger at det må være mulig for kravshaveren å oppnå betaling av et krav som er

anerkjent ved dom, se NOU 1973: 46 s. 30. Om eieren har opprettet fond i samsvar med § 217 for en norsk domstol, vil det dermed heller ikke kunne tas arrest i eierens skip i f.eks. Danmark, under forutsetning av at vilkårene her er oppfylt og Danmark har ratifisert HNS-konvensjonen. Konvensjonen vil derimot ikke være til hinder for at det søkes dekning i eierens aktiva i stater som ikke er konvensjonsstater, selv om eieren har opprettet fond i samsvar med § 217 i Norge.

Til § 219. Forsikringsplikt, sertifikat

Paragrafen inneholder regler om eierens plikt til å forsikre ansvaret etter § 211, om plikt til å ha sertifikat for slik forsikring, samt hjemmel for departementet til å gi nærmere regler om sertifikater. Paragrafen gjennomfører konvensjonen art. 12 og er i hovedsak bygget opp som sjøloven § 197.

Første ledd bestemmer at eier av norsk skip plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 211. Annen sikkerhet kan f.eks. være i form av bankgaranti e.l. Forsikringen eller sikkerheten skal dekke begrensingsbeløpet etter § 215 første ledd. Plikten til å ha forsikring eller annen sikkerhet gjelder uavhengig av om skipet faktisk transporterer farlig gods. Dette går lenger enn konvensjonen, som bare krever at skip som faktisk transporterer farlig gods har forsikring eller annen sikkerhet. Komiteen vurderer det slik at det ville by på for store administrative vanskeligheter å håndheve en forsikringsplikt som bare skulle gjelde for skip som faktisk transporterer farlig gods. For de større skipene antar komiteen at dette ikke er særlig byrdefullt, da det normalt vil være en P&I-forsikring eller annen rederansvarsforsikring som også vil dekke ansvar etter § 211. For de mindre skipene kan det imidlertid bli økonomisk mer byrdefullt om det skulle kreves forsikring uavhengig av om skipet faktisk transporterer farlig gods. Det er derfor gjort unntak for forsikrings- og sertifikatplikten i annet punktum for skip som er mindre enn 500 tonn og som ikke fører farlig gods som last. For øvrig plikter ethvert norskeid skip å ha sertifikat om bord som viser at det er foreliggende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvaret etter § 211. Det er delegert til departementet å gi nærmere regler bl.a. om utforming av slike sertifikater, se fjerde ledd.

I siste punktum er departementet gitt hjemmel til å fastsette unntak fra plikten til å ha sertifikat. Komiteen ser det i første rekke som aktuelt å gjøre unntak fra sertifikatplikten for norske skip i innenriks fart som ikke frakter farlig gods.

Etter *annet ledd* gjelder plikten til å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, samt sertifikatplikten i første ledd, tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Slik forsikringsplikt utenfor territorialfarvannet gjelder også for oljesø-lansvaret etter sjøloven § 191, jf. § 197 annet ledd. Forsikringsplikten gjelder både skip fra konvensjonsstater og ikke-konvensjonsstater.

Tredje ledd gjør unntak fra forsikringsplikten for skip som eies av den norske stat eller en annen stat, og brukes i kommersielt øyemed. Slike skip omfattes av konvensjonens virkeområde, se § 227 og konvensjonen art. 4 nr. 4, men det gjøres unntak fra forsikrings- og sertifikatplikten fordi staten normalt vil stå som selvassurandør for egne skip. Det bestemmelsen her til gjengjeld krever, er at skipet i stedet for forsikring eller sikkerhet med tilhørende sertifikat, må ha sertifikat utstedt av rett myndighet i staten som bekrefter at skipet eies av staten og at ansvaret er dekket innenfor begrensingsbeløpet. Dette er i samsvar med konvensjonen art. 12 nr. 12. Krigsskip og andre skip som eies eller brukes av en stat og som da skade ble voldt av farlig gods utelukkende ble brukt i statlig, ikke-kommersiell øyemed, er i utgangspunktet unntatt etter § 227 annet ledd, jf. konvensjonen art. 4 nr. 4. Slike skip er derfor unntatt også fra regelen her, jf. annet punktum.

Fjerde ledd inneholder hjemmel for departementet til å fastsette nærmere regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet. Bestemmelsen gir departementet hjemmel til å fastsette de regler som er nødvendige for å oppfylle konvensjonens regler om bl.a. forsikringsplikt og forsikringssertifikat i henhold til art. 12. Kompetansen er likevel ikke begrenset til å gjelde skip fra konvensjonsstater; det kan med hjemmel i paragrafen her også gis nærmere forskrifter om forsikring av skip fra ikke-konvensjonsstater. Bestemmelsen svarer for øvrig til sjøloven § 198, med unntak av at kompetansen er lagt direkte til departementet, og ikke til Kongen. Komiteen legger til grunn at dette vil være forskrifter av så vidt teknisk karakter at det er naturlig å legge kompetansen direkte til departementet.

Til § 220. Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.

Paragrafen inneholder hjemmel for norsk myndighet til å iverksette sanksjoner mot skip som

ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter bestemmelsene i § 219, herunder det som fastsettes i forskrift med hjemmel i § 219. Paragrafen gjennomfører konvensjonen art. 12 nr. 10. I tilfeller som nevnt kan norsk myndighet nekte skipet adgang til eller forby det å forlate havn eller annen laste- og losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, eller påby at det blir losset eller flyttet. Bestemmelsen gjelder ethvert skip som er underlagt forsikringsplikten etter § 219, inklusive skip eid av stater (konvensjonsstater og ikke-konvensjonsstater).

Annet punktum delegerer til Kongen å bestemme hvilke norske myndigheter som kan treffe vedtak som nevnt i første punktum.

Til § 221. Krav mot forsikringsgiveren m.m.

Paragrafen inneholder regler om skadelidtes adgang til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for ansvaret etter § 211, og om forsikringsgiverens adgang til å opprette begrensningsfond. Første ledd gjennomfører konvensjonen art. 12 nr. 8 og annet ledd gjennomfører art. 9 nr. 11. Paragrafen svarer til sjøloven § 200.

Første ledd gir skadelidte rett til å kreve erstatning direkte fra forsikringsgiveren. Begrepet forsikringsgiver dekker i paragrafen både forsikringsgiveren og den som har stilt økonomisk sikkerhet for ansvaret etter § 211. Retten til å gå direkte på forsikringsgiveren er vesentlig for å bidra til at skadelidte skal få erstatning i saker der det er vanskelig å inn drive kravet overfor skipets eier, f.eks. fordi eieren er insolvent eller befinner seg i et annet land som ikke er part i HNS-konvensjonen.

Forsikringsgiveren vil kunne påberope seg begrensningsretten i § 215, uavhengig av om eieren har rett til ansvarsbegrensning, jf. *annet punktum*. Selv om eieren har voldt skaden ved grov egenfeil som nevnt i § 215 tredje ledd, og dermed mister retten til å begrense sitt ansvar, vil altså forsikringsgiveren fortsatt kunne påberope § 215, og skadelidte kan ikke kreve forsikringsgiveren for tap som overstiger beløpsgrensene i § 215 første ledd. Om eieren har mistet retten til ansvarsbegrensning, vil skadelidte i et slikt tilfelle kunne kreve eieren for den delen av tapet som ikke dekkes av forsikringsgiveren pga. beløpsgrensene i § 215 første ledd. Videre kan forsikringsgiveren gjøre gjeldende de fritaksgrunner som eieren selv kunne ha gjort gjeldende, jf. *tredje punktum*. Dette omfatter de erstatningsrettslige

innsigelsene som eieren måtte ha overfor skadelidte, f.eks. at skadelidte har medvirket til tapet eller unnlatt pliktig begrensning av tapet etter at skaden har inntruffet. Når det gjelder de forsikringsrettslige innsigelsene i forholdet mellom forsikringsgiveren og eieren (forsikringstakeren), bestemmer *fjerde punktum* at slike innsigelser ikke kan gjøres gjeldende overfor fordringshaverne (dvs. skadelidte eller noen som har trådt inn i skadelidtes rettsposisjon ved subrogasjon og dermed har krav på forsikringsgiveren). Innsigelser som omfattes av fjerde punktum kan være manglende overholdelse av eierens opplysningsplikt overfor forsikringsgiveren, unnlattelse av å betale forsikringspremie mv. Forsikringsgiveren vil likevel være fri for ansvar dersom skaden skyldes forsettlig feil av eieren selv. Forsikringsavtale som fritar forsikringsgiveren for ansvar ved uaktsom skadeforvoldelse av forsikringstakeren vil dermed ikke kunne påberopes overfor fordringshaverne. Det gjøres oppmerksom på at det ikke er fullstendig parallellitet mellom skyldkravene i § 215 tredje ledd og første ledd siste punktum i paragrafen her. Dersom eieren har voldt skaden grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå, mister han retten til ansvarsbegrensning etter § 215 tredje ledd, men forsikringsdekningen vil være i behold. Det er først ved eierens forsettlige skadeforvoldelse at forsikringsdekningen forsvinner.

Dersom forsikringsgiveren er fri for ansvar pga. eierens forsettlige feil, er skadelidte henvist til å kreve erstatning fra eieren selv. Om det ikke lykkes skadelidte å få erstatning fra eieren, f.eks. fordi han er insolvent, kan skadelidte kreve erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1996), se § 222 og konvensjonen art. 14 nr. 1.

Annet ledd gir forsikringsgiveren rett til å opprette begrensningsfond etter § 217 med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Krav om erstatning for ansvar etter § 211 som rettes mot forsikringsgiveren, kan dermed i Norge henvises til domstolen der fondet er opprettet, se de nærmere reglene om dette i utkastet § 224 siste ledd, jf. sjøloven §§ 177 tredje ledd (som definerer begrensningssøksmål). Forsikringsgiveren kan opprette slikt fond selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. Dette henger sammen med at forsikringsgiveren aldri vil hefte ubegrenset for eierens ansvar etter § 211, se merknadene ovenfor til første ledd. Forsikringsgiveren kan opprette fond på et hvilket som helst tidspunkt, også før skadelidte har fremmet krav om erstatning. Forsikringsgiverens opprettelse av fond vil samtidig også oppfylle eierens plikt til fondsopprettelse

etter § 217 første ledd. Dersom eieren imidlertid ikke har rett til ansvarsbegrensning (§ 215 tredje ledd), vil ikke virkningene i § 217 om rett til ansvarsbegrensning inntre for krav mot eieren i et slikt tilfelle, jf. *annet punktum*.

Til § 222. Det internasjonale erstatningsfond (1996)

Paragrafen gir skadelidte rett til å kreve erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1996) etter reglene i kapittel III i konvensjonen. Tilsvarende bestemmelse for Det internasjonale fond (1992) for oljesølansvaret er inntatt i sjøloven § 201.

Første ledd inkorporer konvensjonen kapittel III. Det er gitt en oversikt over bestemmelsene om fondet i punkt 3.3.2.5 til 3.3.2.10. Inkorporeringen etablerer på den ene siden en rett for skadelidte til å kreve erstatning fra fondet (art. 14), og på den andre siden en motsvarende rett for fondet til å anerkjennes som juridisk person med adgang til norske domstoler (art. 13 nr. 2), noe som først og fremst har betydning for fondets regress, se annet ledd.

Annet ledd bestemmer at § 214 første og tredje ledd og § 221 gjelder tilsvarende for fondets regresskrav. Dette svarer til konvensjonen art. 41, men er utformet annerledes enn sjøloven § 201. Første punktum gjelder regress mot skipets eier, forsikringsgiver og personer som nevnt i § 214 annet ledd, og svarer til konvensjonen art. 41 nr. 1 og 2. For øvrig gjelder de alminnelige reglene om fondets adgang til å søke regress, jf. *annet punktum*.

Til § 223. Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond

Paragrafen inneholder bestemmelser om plikt for mottakere av farlig gods til å betale avgifter til Det internasjonale erstatningsfond, samt opplysningsplikt i denne forbindelse, og hjemmel for departementet til å gi nærmere forskrifter. Avgiftsplikten følger av konvensjonen art. 18 til 20 og 21 nr. 5. Disse bestemmelsene er inkorporert i § 222, men komiteen mener at avgiftsplikten er så sentral at den bør komme til uttrykk i en egen bestemmelse i sjøloven. Det forutsettes at det gis en forskrift som fastsetter enkelthetene i samsvar med konvensjonen art. 17 til 20 og de vedtak som fondet treffer med hjemmel i konvensjonen.

Første ledd fastsetter plikten til å betale avgifter til fondet. Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar avgiftspliktige mengder av farlig gods transportert i skip som last, skal betale slike avgifter til Det internasjonale erstatningsfond som fondets organer fastsetter i samsvar med artiklene 17

til 20 i konvensjonen, og stille sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Avgiftsplikten inntre ikke bare for internasjonal transport. Farlig gods som fraktes med skip mellom havner eller losseplasser innenfor norsk territorium vil også være avgiftspliktig etter reglene her.

Avgift til fondet vil først kreves inn etter at det har skjedd en ulykke og det er klart at fondet skal foreta utbetalinger i den forbindelse. Det samlede mottak av avgiftspliktig last året forut for utbetalingene fra fondet vil bestemme hvorvidt den enkelte skal betale avgifter til fondet, og i så fall hvor store avgifter som skal betales. Etter konvensjonen art. 17 nr. 3, kan forsamlingen bestemme at man i stedet for året forut for utbetalingen skal legge til grunn et tidligere år, og hva som da er mottatt av avgiftspliktig last. Komiteen antar likevel at avgiften i normaltilfellene vil bli fastsatt etter mottak av farlig gods i året forut for utbetalingen. Plikten til å betale avgifter i første punktum omfatter også de grunnavgifter til fondet som skal betales inn ved opprettelsen av fondet etter art. 20, basert på avgiftspliktig last mottatt i kalenderåret forut for ikrafttreddelsen av konvensjonen for vedkommende stat, se ovenfor under pkt. 3.3.2.10.

I *annet punktum* er departementet gitt hjemmel til å gi nærmere regler om hvilke typer av farlig gods og hvilke mengder av disse som er avgiftspliktige, og om beregning og betaling av avgiftene. Angivelsen av avgiftspliktige stoffer er begrenset til definisjonen i konvensjonen art. 1 nr. 5 om farlig gods, og de stoffer som til enhver tid er omfattet av de forskjellige internasjonale regelsettene det er vist til der, se nærmere punkt 3.3.2.2. Det dreier seg om et meget stort antall ulike stoffer som regnes som farlig gods i konvensjonens forstand. Dette egner seg derfor best til å innta i forskrift. Ved oppdatering av listene vil det også være en fordel at dette kan gjøres kun ved endring av forskriftene, uten å måtte endre bestemmelsene i sjøloven. Det er gjort rede for hovedtrekkene i reglene om hvor store volum som skal til for at avgiftsplikten inntre ovenfor under pkt. 3.3.2.9.

Annet ledd definerer den avgiftspliktige i samsvar med konvensjonen art. 1 nr. 4 bokstav a. Mottaker er den som fysisk mottar avgiftspliktig gods i havn eller losseplass i Norge. Losseplasser innenfor territorialfarvannet omfattes av dette, men komiteen kan ikke se at det er hjemmel i konvensjonen for å pålegge avgiftsplikt for mottak av farlig gods på losseplasser på kontinentalsokkelen, jf. formuleringen "received in the territory of a State Party" i art. 16 nr. 5.

Statene har alternativt mulighet til å gi mottakerbegrepet et annet innhold nasjonalt etter art. 1

nr. 4 bokstav b, så lenge det totale kvantum bidragspliktig last blir det samme. Den internasjonale sjøfartsorganisasjon har imidlertid anbefalt at statene anvender definisjonen i bokstav a, se ovenfor under pkt. 3.3.2.8, og dette ser komiteen derfor som det mest hensiktsmessige alternativet. Der som den som fysisk mottar godset gjør dette på vegne av en annen person undergitt en konvensjonsstats jurisdiksjon, skal oppdragsgiveren anses som mottaker hvis Det internasjonale erstatningsfond (jf. § 222) underrettes om hvem som er oppdragsgiver. Er oppdragsgiveren fra en ikke-konvensjonsstat, vil med andre ord fullmektigen anses som mottaker. Bestemmelsen vil bl.a. være praktisk når godset lastes videre på lastebil i mottakshavnen. De private parter vil da kunne bestemme at fullmaktsgiveren anses som mottaker, så lenge fullmaktsgiveren er fra en konvensjonsstat.

Regelen om interessefellesskap i konvensjonen art. 16 nr. 5 er gjennomført i *tredje punktum*. Bestemmelsen inneholder hjemmel for departementet til å treffe vedtak om at det inntreffer avgiftsplikt for mottakere som står i nært interessefellesskap med hverandre. I utgangspunktet kan avgift bare pålegges personer som i det foregående året til sammen har mottatt et kvantum som samlet overstiger den nedre grensen avgiftspliktig last, for de fleste tilfeller 20 000 tonn, se første ledd og konvensjonen artikkel 18 nr. 1. Det følger imidlertid av art. 16 nr. 5 at avgift også vil pålegges under den nedre grensen dersom vedkommende person og en "assosiert person" mottar avgiftspliktig last i et volum som samlet overstiger den nedre grensen. I så fall skal hver person betale avgifter for det kvantum som personen faktisk har mottatt, selv om dette ikke overstiger den respektive grensen. Etter art. 16 nr. 6 skal "assosiert person" bety enhet som vedkommende har nært interessefellesskap med, eller felles kontrollert selskap. Konvensjonen overlater til den interne rett i den staten det gjelder å avgjøre når interessefellesskap etter art. 16 nr. 5 anses å foreligge. Vurderingen av når en enhet skal regnes som en assosiert person vil ikke nødvendigvis være sammenfallende med konsernreglene i selskapslovgivningen. Samtidig er det klart at f.eks. mor- og datterselskaper står i et interessefellesskap som omfattes av bestemmelsen her. Videre er det klart at det bare er norske selskaper som vil kunne anses som en assosiert person etter bestemmelsen her. Komiteen ser det som mest hensiktsmessig å delegere til departementet å avgjøre hvilke enheter som skal anses å stå i et slikt interessefellesskap at de omfattes av avgiftsplikten etter paragrafen her. Art. 16 nr. 5 er likelydende

med Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade art. 10 nr. 2 bokstav a, og delegasjonsbestemmelsen i paragrafen her er utformet tilsvarende som sjøloven § 202 første ledd annet punktum.

Tredje ledd regulerer hvem som skal anses som mottaker når godset er i transitt, og gjennomfører konvensjonen art. 1 nr. 10. Farlig gods som helt eller delvis er overført direkte fra ett skip til et annet skip som ledd i sjøtransporten fra den opprinnelige lastehavn og til det endelige bestemmelsessted, anses ikke mottatt i konvensjonens forstand før på det endelige bestemmelsesstedet. Den som fysisk mottar lasten her er mottaker av godset i henhold til annet ledd. Denne situasjonen gjelder overføring av gods mellom to skip utenfor havn eller losseplass. Det samme gjelder for gods som er overført i havn eller losseplass fra ett skip til et annet skip som ledd i sjøtransporten fra den opprinnelige lastehavn og til det endelige bestemmelsessted. Forutsetningen er at godset overføres direkte fra det ene skipet til det andre, uten at det lastes over på et annet transportmiddel, f.eks. lastebil, i en mellommetappe. Om det forekommer slik mellomliggende transport, vil både mottaker for den første og den andre sjøtransporten anses som mottaker i konvensjonens forstand. Årsaken til at mottak av det samme godset kan bli avgiftspliktig for flere personer, er at risikoen for skade er knyttet til transporten, særlig idet skipene går inn og ut av havner.

Fjerde ledd gir regler om opplysningsplikt ved mottak av farlig gods. Konvensjonen art. 21, jf. art. 6, pålegger statene å skaffe den nødvendige informasjon om hvem som vil være ansvarlig for innbetaling av avgifter og omfanget av avgiftspliktig last som de enkelte har mottatt, og innberette dette til fondet, se også pkt. 3.3.2.10. De nærmere reglene om opplysningsplikten i denne forbindelse hører naturlig hjemme i en forskrift, og komiteen foreslår derfor at det tas inn en delegasjonsbestemmelse i paragrafen. Men henblikk på departementets kompetanse til å avgjøre hvem som skal anses å stå i interessefellesskap som nevnt i annet ledd, er det foreslått at departementet kan gi nærmere regler om plikt til å gi opplysninger om oppdrag og interessefellesskap som nevnt i annet ledd.

Komiteen har ikke foreslått en tilsvarende bestemmelse om taushetsplikt som i sjøloven § 202 tredje ledd. Etter den alminnelige regelen om taushetsplikt i forvaltningsloven § 13, plikter enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med tjenesten eller arbeidet

det får vite om bl.a. forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den opplysningen angår. Komiteen legger til grunn at det ikke er nødvendig med en egen regel om taushetsplikt i sjøloven i tillegg til den alminnelige taushetspliktregelen i forvaltningsloven § 13.

Til § 224. Norske domstolars kompetanse

Paragrafen regulerer norske domstolars kompetanse til å pådømme krav mot eier eller forsikringsgiver for erstatningsansvar etter kapitlet her og gjennomfører konvensjonen art. 38. Tredje ledd tar også inn definisjonen av hendelse i konvensjonen art. 1 nr. 8. Første, tredje og fjerde ledd svarer til sjøloven § 203, mens bestemmelsen i annet ledd omhandler annen skade enn forurensningsskade bl.a. på det åpne hav, og slik skade omfattes ikke av de konvensjonsbestemte reglene i sjøloven kapittel 9. Reglene om verneting i paragrafen her er ufravigelige, og går foran avtale om annet verneting enn hva som følger av bestemmelsene her.

Første ledd bestemmer at søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar etter §§ 211 til 217 og § 221 kan reises ved norsk domstol dersom skade er oppstått her i riket eller i den norske økonomiske sone, eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense skade her i riket eller i den økonomiske sonen. I likhet med sjøloven § 203 første ledd, regulerer bestemmelsen bare saksanlegg mot eier eller dennes forsikringsgiver, og ikke mot andre personer, f.eks. etter § 214 annet, tredje og fjerde ledd. Søksmål mot andre enn eier eller dennes forsikringsgiver følger de alminnelige reglene om verneting (jurisdiksjon).

Noen eksempler viser sammenhengen mellom paragrafen her og § 227:

1) Hvis skade er voldt på norsk territorium, herunder sjøterritoriet, vil norske domstoler ha kompetanse for *all skade* som omfattes av kapitlet her (§ 211 annet og tredje ledd). Dette følger av første ledd i sammenheng med § 227 første ledd bokstav a.

2) Hvis *forurensningsskade* er voldt i norsk økonomisk sone eller annen konvensjonsstats økonomiske sone, vil norsk domstol ha jurisdiksjon uavhengig av om skade også er voldt i annen konvensjonsstat og uavhengig av hvilket skip som volder skade. Dette følger av første ledd i sammenheng med § 227 første ledd bokstav b. Første ledd i paragrafen her fører imidlertid til at norsk domstol ikke har jurisdiksjon dersom det *bare* er voldt forurensningsskade i annen konvensjonsstats økonomiske sone, sml. annet ledd.

3) Hvis det er voldt *annen skade enn forurensningsskade* (men som likevel omfattes av § 211), utenfor økonomiske soner til noen stat av skip hjemmehørende i Norge eller annen konvensjonsstat (§ 227 første ledd bokstav c), vil første ledd her gi jurisdiksjon til norsk domstol hvis skaden er voldt i *norsk økonomisk sone* av et skip som hører hjemme i Norge eller i annen konvensjonsstat. Det vil derimot ikke foreligge norsk jurisdiksjon etter første ledd hvis skaden er voldt i annen konvensjonsstats økonomiske sone eller på det åpne hav.

Annet ledd innebærer visse utvidelser i jurisdiksjonsbestemmelsen i første ledd, jf. konvensjonens art. 38 nr. 2 bokstav a til c. I søksmål som gjelder eierens eller forsikringsgiverens ansvar etter §§ 211 til 217 og § 221 for skade som verken er forurensningsskade eller kostnader ved tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, og som utelukkende er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, har norske domstoler jurisdiksjon når skipet er registrert her i riket, eieren har sin bopel eller hovedforretningssted her eller begrensingsfond er opprettet ved norsk domstol. Om f.eks. et norsk og et dansk skip kolliderer i norsk økonomisk sone, kan krav om erstatning mot det norske skipet for personskade som skyldes farlig gods bringes inn for en norsk domstol, mens tilsvarende søksmål for personskade mot det danske skipet bare kan bringes inn for dansk domstol (under forutsetning av at også Danmark har ratifisert konvensjonen). Her kan også nevnes at regelen om solidaransvar i § 216 innebærer at spørsmål knyttet til det danske skipets ansvar i eksemplet her vil komme opp indirekte – prejudisielt – for den norske domstolen, noe som ikke vil være i strid med jurisdiksjonsbestemmelsene her. Det danske skipets ansvar vil her uansett måtte avgjøres av dansk domstol.

Annet ledd gjelder bare krav som bygger på reglene i konvensjonen eller kunne vært bygd på dem (§ 214 første ledd). Krav på annet grunnlag, f.eks. kollisjonsansvar som ikke har sammenheng med farlig gods (sjøloven § 161), kan bringes inn for norsk domstol eller domstol i annen konvensjonsstat etter alminnelige jurisdiksjonsregler. Her kan også bemerkes at regelen i annet ledd gjelder utenfor territoriet til enhver annen stat, og er ikke avgrenset til territoriet utenfor en konvensjonsstat, se konvensjonen art. 38 nr. 2, som i denne sammenheng bruker begrepet "any State". Denne regelen kan få uheldige utslag, f.eks. ved kollisjon mellom skip på kontinentalsokkelen til en stat som ikke er konvensjonsstat, med f.eks. tankskipsbrann og personskade som resultat. Komiteen kan imidlertid ikke se at det er adgang til å snevre inn

rekkevidden av bestemmelsen i annet ledd til bare å gjelde utenfor riket og utenfor territoriet til en annen konvensjonsstat.

Komiteens medlem Erik Røsæg har følgende særbemerkning til første og annet ledd på bakgrunn av drøftelsene i komiteen:

"Første ledd fastsetter at norske domstoler er kompetente når skade eller forebyggende tiltak som dekkes av konvensjonen har skjedd i Norge (med territorialfarvannet) eller i Norges økonomiske sone. Også andre stater kan være kompetente etter konvensjonen i disse tilfellene, nemlig om skade også har skjedd der. Det blir da opp til den som reiser sak eller oppretter begrensingsfond å velge. En behøver ikke velge den jurisdiksjonen der en selv har lidt skade; ofte kan det være naturlig å velge en jurisdiksjon der andre allerede har reist sak. Konvensjonen samler ikke alle saker på ett sted, men hindrer at saker kommer opp i land tilsluttet konvensjonen der det overhodet ikke har skjedd skade eller har vært foretatt forebyggende tiltak.

Hvis alle konvensjonsstater har slike jurisdiksjonsbestemmelser, er konvensjonens virkeområde som gjengitt i utkastet § 227 bokstav a og b godt dekket når det gjelder domstolskompetanse. Det trengs imidlertid en tilleggsregel for de tilfellene som er nevnt i utkastet § 227 bokstav c om ansvar for skip fra konvensjonsstat utenfor territoriet til noen stat. (Det kan nevnes at slikt ansvar er begrenset til personskade og tingsskade (ikke-forurensningsskade)). Her er regelen i *annet ledd*, i tråd med konvensjonen, at norske domstoler er kompetente når skipet er registrert her, eieren har sin bolig eller sitt hovedforretningssted her eller begrensingsfond er opprettet ved norsk domstol.

Regelen skaper uklarhet på to punkter. For det første er konvensjonen uklar på hvilken regel som skal gjelde når et skip fra en konvensjonsstat volder annen skade enn forurensningsskade i den økonomiske sonen til en konvensjonsstat. På samme måte som utkastet gir konvensjonen her dels anvisning på at *bare* skadestedets domstoler skal benyttes (utkastets første ledd), og dels på at *bare* flaggstats domstoler skal benyttes (utkastets annet ledd). Etter min mening vil det være lite naturlig å begrense skadestedsjurisdiksjonen dersom et skip fra en konvensjonsstat volder skade i den økonomiske sonen til en annen konvensjonsstat, spesielt når det bare gjelder visse typer skade. Slik er det heller ikke i konvensjonene om oljeansvar. Annet ledd om flaggstatsjurisdiksjon mv. kan derfor bare gjelde når en er utenfor reglene om skadestedsjurisdiksjon i utkastet § 224 første ledd/ konvensjonen artikkel

38 nr. 1. Utkastet § 224 annet ledd/konvensjonen artikkel 38 nr. 2 blir da bare en tilleggsjurisdiksjon for de tilfellene konvensjonen gjelder andre steder, se utkastet § 227 første ledd bokstav c/ konvensjonen art. 3 bokstav c.

Den andre uklarheten annet ledd, i tråd med konvensjonen, skaper, gjelder regelen om at det er domstolsjurisdiksjon i Norge bare på det grunnlaget at det er opprettet et begrensingsfond her. Dette er en situasjon som neppe kan oppstå i praksis, for vilkåret for å opprette et begrensingsfond her etter konvensjonen er at det allerede er jurisdiksjon her, jf. utkastet § 217. Det må likevel være riktig å gjengi konvensjonens tekst.

Komiteen har ikke drøftet om vernesonen rundt Svalbard kan likestilles med norsk økonomisk sone i denne sammenhengen.

Reglene om domstolskompetanse her gjelder alle søksmål mot eieren eller forsikringsgiveren som kunne vært reist på grunnlag av reglene i utkastet, jf. utkastet § 214. Søksmål om skade som ikke har sammenheng med farlig gods, for eksempel ren"e kollisjonsskader eller de som går etter reglene om oljesølsansvar, reguleres av andre regler. Det samme gjelder søksmål mot andre personer, f.eks. etter § 214 annet, tredje og fjerde ledd."

Tredje ledd gir domstol som er kompetent etter første og annet ledd, kompetanse til å pådømme alle krav vedrørende samme hendelse eller serier av hendelser med samme opphav. Også denne bestemmelsen må leses med den begrensning som følger av virkeområdet i § 227 første ledd. Bestemmelsen gjelder bare krav som omfattes av § 227 første ledd, og bare når norsk jurisdiksjon etter første og annet ledd i paragrafen her foreligger. Bestemmelsen er viktig for at alle skadelidte skal ha mulighet til å framsette krav om erstatning når eieren har opprettet begrensingsfond ved norsk domstol, og dermed er beskyttet mot søksmål i andre stater for ansvaret i denne forbindelse, jf. § 217. Hva som utgjør en serie av hendelser med samme opphav, er kommentert ovenfor til § 211.

Fjerde ledd regulerer domstolens kompetanse ved søksmål om fordeling av begrensingsfond, jf. definisjonen av begrensningssøksmål i sjøloven § 177 tredje ledd, som underforstått gjelder også her. Slikt søksmål kan bare reises ved norsk domstol når fondet er opprettet ved norsk domstol. Det kreves også at saken anlegges ved den domstol der fondet er opprettet. Er begrensingsfond opprettet i utlandet, følger det av konvensjonens artikkel 38 nr. 5 at søksmål om fordeling av begrensingsfondet bare kan pådømmes der,

mens begrensningssøksmål for øvrig følger de alminnelige reglene.

Til § 225. Søksmål m.m. vedrørende Det internasjonale erstatningsfond

Paragrafen regulerer bl.a. norske domstolers kompetanse ved krav om erstatning overfor Det internasjonale erstatningsfond, samt valg av verneting i Norge. Den gjennomfører konvensjonen art. 39, og svarer i hovedsak til sjøloven § 204.

Første ledd regulerer norske domstolers kompetanse ved søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond når det ikke er reist søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver her i riket. Bestemmelsen krever for det første at domstolen har kompetanse etter § 224 første og annet ledd. For det andre er det en forutsetning for anleggelse av søksmål ved norsk domstol at det ikke tidligere er anlagt søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade i en annen konvensjonsstat. Om det er reist søksmål mot skipets eier i Danmark, kan det altså ikke anlegges søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond i Norge, selv om skade er oppstått her i riket. Dette gjelder selv om søksmålet i Danmark er anlagt av en annen skadelidt enn den som ønsker å anlegge søksmål mot fondet i Norge.

Annet ledd regulerer verneting i Norge for søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond i de tilfellene hvor det er reist søksmål etter § 224 første og annet ledd mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade. Bestemmelsen foreskriver at slike søksmål må anlegges ved den samme domstolen. Annet punktum viser til at jurisdiksjonsreglene i § 224 første og annet ledd gjelder også i slike søksmål. Etter tredje punktum gjelder § 224 første og annet ledd også ved søksmål om erstatning fra fondet i de tilfellene hvor det ikke er klarlagt hvilket skip som transporterte det farlige godset som voldt skaden, jf. art. 39 nr. 2.

Tredje ledd gir fondet adgang til å intervenere som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter reglene i kapittel 11. Dersom fondet intervenserer, blir fondet også bundet av dommen. Dette får betydning bl.a. for adgangen til å kreve erstatning fra fondet.

Fjerde ledd regulerer de prosessuelle kravene for at fondet skal bli bundet av rettskraftig dom i saken, selv om fondet ikke har intervenert. Fondet må være varslet ved brev fra en av partene etter at erstatningssak er reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver. Slikt brev skal sendes som rekommandert brev til fondets direktør via den

domstolen der det er tatt ut stevning. Fondet blir bundet av rettskraftig dom når det har fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet vareta sine interesser. Som lagt til grunn i NOU 1973: 46 s. 38 må spørsmålet om fondet i det enkelte tilfellet er varslet i tide, vurderes ut fra forholdene i den enkelte sak. Det må kreves at varsel er gitt i så god tid at fondet har hatt full anledning til å sette seg inn i saken, vurdere dens rettslige og økonomiske konsekvenser for fondet og ta standpunkt til om det ønsker å intervenere i saken. Det bør i slikt varsel gis flest mulig relevante opplysninger om den ansvarsbetingende hendelsen og de skader som kreves erstattet.

Femte ledd gir Det internasjonale erstatningsfond adgang til å reise søksmål her i riket i anledning krav på bidrag etter konvensjonen. Bestemmelsen omfatter søksmål mot enhver som er pliktig å betale etter konvensjonen, men anses i første rekke nødvendig av hensyn til konvensjonen art. 19 nr. 1 bokstav b. Etter denne bestemmelsen i konvensjonen påligger avgiftsplikten for LNG (naturgass) ikke mottaker, men *eier* av gassen umiddelbart forut for lossingen (dette vil gjerne være den som har solgt til den norske mottakeren/kjøperen), og denne personen har man ikke nødvendigvis jurisdiksjon over i Norge etter de alminnelige reglene. Det er likevel klart at det vil være adgang til å gi regler om at mottaker skal rapportere om mottak av LNG. Pr. i dag vil dette imidlertid ikke være av praktisk betydning, da det ikke mottas LNG i Norge.

Til § 226. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom

Paragrafen gjennomfører konvensjonen art. 40, og svarer til sjøloven § 205. Merknadene til § 205 i NOU 1973: 46 s. 39-40 er relevante også for tolkningen av paragrafen her.

Første ledd bestemmer at rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i konvensjonsstat og av domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 38 i konvensjonen. Hvorvidt dommen er rettskraftig og har tvangskraft, avgjøres etter reglene i den staten der dommen er avsagt, mens fullbyrdelsen følger reglene i tvangsfullbyrdelsesloven. Det følger av konvensjonen art. 40 nr. 1 at dommen kan nektes anerkjent og fullbyrdes her i riket når den er oppnådd ved svik eller svindel, og når saksøkte ikke har fått rimelig varsel om saken og en rimelig mulighet til å framstille saken sin. I NOU 1973: 46 s. 39-40 er

det lagt til grunn at den parallelle bestemmelsen i oljesølsvarsjonskonvensjonen ikke er til hinder for at statene har rett til å nekte å anerkjenne avgjørelser som åpenbart er i strid med deres ordre public. Det legges derfor til grunn at tvistemålsloven § 167 annet ledd om at utenlandske rettsavgjørelser ikke kan anerkjennes når dette ville stride mot ærbarhet eller norske ufravikelige rettsregler, også gjelder for domsavgjørelser om ansvar etter konvensjonen. Man så det den gang derfor unødvendig å ta inn de to nevnte unntakene i konvensjonen (svik mv.). Det ble også lagt til grunn at fullbyrdsesstaten heller ikke plikter å følge det som står om tvangsmidler i den utenlandske avgjørelsen. Sjølovkomiteen legger til grunn at det samme gjelder for paragrafen her.

Etter *annet ledd* gjelder tilsvarende regel som i første ledd ved dom mot Det internasjonale erstatningsfond som er avsagt i en konvensjonsstat eller i den staten der fondet har sitt sete, dersom domstolen er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 39 i konvensjonen.

Til § 227 Virkeområde

Paragrafen inneholder bestemmelsene om det geografiske virkeområdet for kapittel 11, samt en bestemmelse om reglenes anvendelse på krigsskip og andre statlige skip i ikke-kommersiell tjeneste.

Første ledd gjennomfører konvensjonen art. 3. Det er gjort rede for sammenhengen mellom denne bestemmelsen og § 224 om norske domstolars kompetanse i merknadene til § 224. Etter *bokstav a* gjelder reglene i kapittel 11 ansvaret for skade voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått her i riket eller innenfor territoriet til annen konvensjonsstat. Med "riket" og "territoriet" forstås territoriet innenfor territorialgrensene. All skade som nevnt i § 211 som inntreffer innenfor territorialgrensene omfattes av reglene i kapittel 11, og ansvaret for slik skade er uttømmende regulert her.

Bokstav b utvider det geografiske virkeområdet for reglenes anvendelse på forurensningsskade som skyldes farlig gods som er transportert i skip som last. Reglene gjelder forurensningsskade som definert i § 211 annet ledd bokstav c, jf. tredje ledd bokstav a og b, som inntreffer i norsk eller annen konvensjonsstats økonomiske sone. Tilsvarende gjelder i et område som nevnt i § 206 annet ledd, for stat som ikke har opprettet slik sone.

Bokstav c stiller opp særlige tilknytningskrav for reglenes anvendelse på annen skade enn forurensningsskade, som omfattes av § 211, og som er

voldt av farlig gods, når skaden oppstår utenfor norsk eller annen konvensjonsstats territorialfarvann. Reglene i kapittel 11 får i slike tilfeller anvendelse når skaden er voldt av farlig gods som transporteres som last i skip registrert her i riket eller i annen konvensjonsstat, eller hvis skipet ikke er registrert, i skip som kan føre en konvensjonsstats flagg.

Bokstav d gir reglene i kapittel 11 anvendelse på tiltak for å avverge eller begrense skade som nevnt i bokstav a, b og c, uansett hvor tiltaket er satt i verk. Avvergingstiltak som er gjort på det åpne hav eller innenfor territoriet til en stat som ikke har sluttet seg til konvensjonen, vil dermed omfattes av reglene. Det gjelder heller ikke noe krav om at det må være voldt skade som nevnt i bokstav a, b eller c innenfor territoriet til en konvensjonsstat, se også NOU 1973: 46 s. 40.

Annet ledd første punktum regulerer reglenes anvendelse på krigsskip. I utgangspunktet gjelder ikke reglene for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som da skade ble voldt av farlig gods, utelukkende ble brukt i statlig, ikke-kommersiell øyemed. Statene står fritt til å unnta slike skip fra konvensjonens virkeområde, jf. konvensjonen art. 4 nr. 4 og 5. I likhet med oljesølsansvaret, jf. sjøloven § 206 tredje ledd og § 207, er det imidlertid av hensyn til skadelidte ønskelig å gi egne nasjonale, ikke-konvensjonsbaserte regler om objektivt ansvar også ved skade voldt av farlig gods som transporteres som last i slike skip. *Annet punktum* bestemmer derfor at reglene i §§ 211 til 215 skal gjelde for skip som nevnt i første punktum når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade. Den norske stat vil dermed kunne pådra seg objektivt ansvar etter § 211 for krigsskip som volder skade med farlig gods som transporteres som last i slike skip. Retten til å begrense ansvaret etter § 215 gjelder også for statens ansvar i denne forbindelse. Denne ansvarsregelen er ikke begrenset til norske krigsskip, men omfatter også utenlandske krigsskip. Verken norske eller utenlandske krigsskip vil imidlertid ha plikt til å tegne forsikring og ha forsikringssertifikat, jf. også § 219 tredje ledd annet punktum. Når skade er voldt av krigsskip kan ikke skadelidte kreve erstatning fra fondet.

Etter *tredje punktum* skal ansvarsbeløpet etter § 215 for skip som nevnt i annet ledd første punktum ikke beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn. En slik minstegrense er nødvendig fordi noen av marinens skip er spesialskip med uforholdsmessig lav tonnasje.

Til § 228 Overgangsbestemmelser

Paragrafen fastsetter at reglene i kapittel 11 skal gjelde når den ansvarsbetingende hendelsen finner sted etter at reglene er satt i kraft. Det spiller med andre ord ingen rolle om eierens begrensingsfond først opprettes senere.

Til § 231 første ledd

Endringen innebærer at reglene i kapittel 12 gjelder tilsvarende for begrensingsfond etter § 217.

Til § 232 nytt fjerde ledd

Bestemmelsen fastsetter at begrensingsfond etter HNS-konvensjonen skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 215. En parallell regel for oljeskadefondet følger av samme paragrafs tredje ledd. Det er ikke krav om at begrensingsbeløpet i tillegg til ansvarsbeløpet etter § 215 skal dekke renter av dette beløpet for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet, slik regelen er for globalfondet i paragrafens første ledd bokstav b (krav på renter og sakskostnader er unntatt fra den globale begrensingsretten etter § 173 nr. 6). I NOU 1980: 55 *Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring* s. 51 uttalte Sjølovkomiteen dette om adgangen til å kreve at fondsbeløpet også skal dekke renter av ansvarsbeløpet for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet:

”Verken sjøloven § 271 [gjeldende § 195] eller 1969-konvensjonen krever at det til ansvarsbeløpet skal legges renter av dette for tiden fra ulykken til fondsopprettelsen, og komiteen antar at en slik regel vil være i strid med 1969-konvensjonens bestemmelser. Derimot antas 1969-konvensjonen ikke å være til hinder for at en kreditor tilkjennes renter av det beløp som tilkommer ham ved fordelingen av oljeskadefondet. Reglene om plikt til å stille sikkerhet for et tilleggssbeløp som nevnt i U. § 353 [gjeldende § 234] gjelder derfor også når oljeskadefond opprettes. Etter sjøloven § 270, 2. ledd [gjeldende § 194 annet ledd annet punktum] er dette renteansvaret ikke gjenstand for begrensning.”

Komiteen legger til grunn at HNS-konvensjonen også vil være til hinder for en regel om at begrensingsbeløpet i tillegg til ansvarsbeløpet etter § 215 skal dekke renter av dette beløpet for tiden fra hendelsen og til opprettelsen av fondet, men at konvensjonen ikke er til hinder for kravshaveres rett til forsinkelsesrenter. Etter sjøloven § 234 annet ledd skal det ved fondsopprettelsen stilles tilleggssikkerhet for bl.a. ansvaret for forsinkel-

sesrenter. Med forslaget her blir dette regulert på samme måte som for oljeskadefondet, jf. også utkastet § 215 annet ledd annet punktum og merknadene til denne bestemmelsen ovenfor. Se også merknadene til § 244 første ledd nedenfor.

Til § 240 første punktum

Endringen er en konsekvens av at reglene i kapittel 12 skal gjelde tilsvarende for begrensingsfond etter utkastet § 217, jf. forslaget til endring i § 231 første ledd.

Til § 244 første ledd

Endringen i *første punktum* er en konsekvens av at reglene i kapittel 12 skal gjelde tilsvarende for begrensingsfond etter utkastet § 217.

Annet punktum er nytt og gjelder rentetillegg til anmeldte krav ved fordelingen av begrensingsfondet. Någjeldende regler bygger på prinsippet om at fordelingen skal skje på grunnlag av de enkelte kravs pålydende. Når samlede krav ikke overstiger ansvarsgrensen, kommer forsinkelsesrenter i tillegg til kravene for så vidt ansvarsgrensen dermed ikke overstiges - på samme måte som ellers når krav ikke er undergitt begrensning. Når samlede krav overstiger ansvarsgrensen vil rentetillegget tas med ved den forholdsmessige fordelingen mellom kreditorene av det samlede ansvarsbeløpet. Etter någjeldende regler kan det bli noe forskjell ved fordelingen avhengig av renteregler for de enkelte erstatningskrav mv. Komiteen foreslår derfor en bestemmelse i § 244 om at det ved fordelingen skal legges til grunn at hvert krav deltar ved fordelingen med fordringsbeløpet med tillegg av forsinkelsesrente. Dette er også i samsvar med det internasjonale oljefondets praksis med å godta rentetillegg innenfor fondets maksimalgrense.

Til § 503 a Foreldelse etter kapittel 11

Paragrafen regulerer foreldelse av erstatningskrav etter §§ 211 til 217 og § 221 og mot Det internasjonale erstatningsfond etter § 222, og gjennomfører konvensjonen art. 37. En tilsvarende bestemmelse for oljesølsansvaret, som på noen punkter avviker fra paragrafen her, følger av sjøloven § 503.

Etter *første ledd* foreldes krav om erstatning etter §§ 211 til 217 og § 221 dersom søksmål ikke er reist innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelig burde ha kjent til skaden og hvem som eide skipet. For at foreldelsen skal avbrytes, kreves at det er anlagt søksmål; det er ikke tilstrek-

kelig at krav om erstatning er framsatt på annen måte. Til forskjell fra § 503 om foreldelse etter sjøloven kapittel 10 regnes fristen fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden og hvem som eide skipet. En tilsvarende bestemmelse følger av lov 18. mai 1979 nr. 18 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven) § 9 nr. 1. Komiteen antar at spørsmålet om hvilke krav som med rimelighet kan stilles til skadelidtes kunnskap og undersøkelsesplikt må løses etter de samme vurderinger som etter foreldelsesloven § 9 nr. 1.

Et aktuelt spørsmål er om konvensjonens regler om foreldelse skal anses uttømmende, eller om det er adgang til å supplere paragrafen her med bl.a. foreldelseslovens regler om tilleggsfrist, fristavbrudd mv. HNS-konvensjonen sier ingenting om hvorvidt disse spørsmålene er overlatt til nasjonal rett. Sjølovkomiteen vurderte denne problemstillingen ved gjennomføring av oljesølsansvarskonvensjonen 1969, og uttalte i NOU 1973: 46 *Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip* s. 45:

"Utformingen av bestemmelsene i 1969- og fondskonvensjonen om foreldelsesfristens lengde og om måten den kan avbrytes på, reiser spørsmålet om konvensjonene har ment å gi en uttømmende regulering av disse forhold. Etter komiteens mening taler meget for at reglene om foreldelsesfristens lengde må anses som absolutte, slik at de ikke kan suspenderes e.l. Komiteen viser her til at konvensjonene ikke inneholder noen bestemmelser som overlater til nasjonal rett (f.eks. lex fori) å regulere eventuell suspensjon av foreldelsesfristen o.l., og komiteen antar således at regler om suspensjon i den alminnelige foreldelseslovgivning som regel ikke vil få anvendelse på krav etter utkastet. Likeledes vil komiteen anta at avbrytelse av foreldelsesfrist kun vil ha gyldighet dersom det skjer i samsvar med konvensjonene. Har skadevolder erkjent sitt ansvar og

innrømmet skadelidtes krav, foreligger imidlertid et nytt krav, for hvilket foreldelsesfristen løper fra dagen for erkjennelsen. Anmeldelse av krav i henhold til proklama som er utstedt (i dødsbo eller konkursbo), bør antas å virke fristavbrytende; dels kan det sees som en form for søksmål, dels kan det i utstedelsen av proklamasies å ligge et avkall på retten til å gjøre foreldelse gjeldende når krav blir meldt innen proklamafristen."

Komiteen legger til grunn at disse spørsmålene må løses på tilsvarende måte for foreldelse etter paragrafen her.

Annet ledd regulerer foreldelse av krav på erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond etter § 222. Dersom søksmål ikke er reist eller prosessvarsel etter § 225 fjerde ledd er avsendt til fondet innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden, faller kravet på erstatning bort. For å avbryte foreldes av krav mot fondet er skadelidte dermed ikke nødt til å gå til søksmål; det er tilstrekkelig at det er sendt prosessvarsel i samsvar med utkastet § 225 fjerde ledd.

Etter *tredje ledd* faller krav på erstatning etter første og annet ledd uansett bort dersom det ikke er reist søksmål innen 10 år fra den dag da den hendelsen som forårsaket skaden inntraff. I de tilfellene hvor skaden har oppstått ved en serie av hendelser med samme opphav, regnes fristen fra dagen for den siste av hendelsene, jf. annet punktum. Dette er samme regel som i sjøloven § 503, med unntak av at den absolutte foreldelsesfristen der er seks år.

Til § 505

Endringen er en konsekvens av reglene om begrensingsfond i utkastet kapittel 11.

Kapittel 6

Forslag til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

/

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

§ 173 nr. 2 skal lyde:

- 2) krav i anledning av oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207, og krav i anledning av skade som omfattes av reglene i kapittel 11;

Nytt kapittel 11 skal lyde:

Kapittel 11. Ansvar for skade voldt av farlig gods

§ 211. Objektivt ansvar for skipets eier

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for skade som er voldt ved sjøtransport av farlig gods som last i skipet, og som skyldes de farlige egenskaper ved godset. Ansvar for skade oppstått ved en serie av hendelser med samme opphav, påhviler den som er eier av skipet ved den første hendelsen.

Erstatningsansvaret omfatter:

- a) tap av menneskeliv eller personskade oppstått om bord eller utenfor skipet,
- b) tap av eller skade på eiendom utenfor skipet,
- c) tap eller skade ved forurensning av miljøet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt,
- d) kostnadene ved rimelige tiltak som noen har truffet etter en hendelse, eller en serie av hendelser med samme opphav, som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a) til c), og som har til formål å avverge eller begrense slik skade, samt tap og skade som skyldes slike tiltak.

Reglene i dette kapittel gjelder ikke:

- a) forurensningsskade som nevnt i § 191 annet ledd,
- b) skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i konvensjonen art. 4 nr. 3 bokstav b,

- c) erstatningskrav i henhold til kontrakt om sjøtransport av gods eller passasjerer,
- d) yrkesskadeerstatning eller ytelser fra folketrygden og tilsvarende krav etter rettsreglene her i riket eller fremmed stat for så vidt bestemmelsene i §§ 211 til 226 er uforenlige med de regler som ellers gjelder for slike krav.

Er det ikke mulig på rimelig måte å skille mellom skade voldt av farlig gods og skade voldt på annen måte, skal det legges til grunn at den samlede skade er forårsaket av farlig gods. Dette gjelder ikke i den utstrekning det foreligger forurensningsskade som nevnt i § 191 annet ledd bokstav a, eller skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i konvensjonen art. 4 nr. 3 bokstav b.

§ 212. Definisjoner

I kapitlet her menes med:

- a) farlig gods: olje transportert i bulk, flytende farlige og skadelige stoffer transportert i bulk, farlige og skadelige stoffer og gjenstander transportert i pakket form, flytende gass, og bulklast i fast form med kjemisk risiko, samt rester av slike stoffer, forutsatt at godset omfattes av bestemmelsene i konvensjonen art. 1 nr. 5. Departementet fastsetter ved forskrift hvilke stoffer som til enhver tid er omfattet av art. 1 nr. 5,
- b) skip: ethvert fartøy som flyter til sjøs,
- c) eieren av et skip: den som i skipsregisteret er oppført som eier eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne staten er registrert som skipets bruker, anses likevel selskapet som skipets eier,
- d) sjøtransport: tiden fra godset ved lasting kommer inn i skipet eller i noen del av dets innretninger, og til godset ved lossing ikke lenger er i skipet eller noen del av dets innretninger. Blir skipets utstyr ikke brukt ved lasting eller lossingen, begynner og slutter perioden når godset bringes over skipssiden,

- e) konvensjonen: Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlige og skadelige stoffer,
- f) konvensjonsstat: stat som er bundet av konvensjonen.

§ 213. Ansvarsfritak

Eieren er fri for ansvar dersom eieren godtgjør at skaden:

- a) skyldes krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig art,
- b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse foretatt av tredjeperson for å volde skade, eller
- c) i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Eieren er også fri for ansvar dersom det godtgjøres at senderen eller avlasteren har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige beskaffenhet, og at dette helt eller delvis har forårsaket skaden, eller har ført til at eieren ikke har skaffet seg forsikring som nevnt i § 219. Dette gjelder bare dersom verken eieren eller noen ansatt eller andre eieren svarer for, kjente eller med rimelighet burde ha kjent til godsets farlige eller skadelige beskaffenhet.

Godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler.

§ 214. Kanalisering av ansvar, m.m.

Krav på erstatning etter § 211 kan bare fremsettes mot skipets eier etter reglene i dette kapittel.

Krav på erstatning for skade som omfattes av § 211, kan ikke gjøres gjeldende mot:

- a) medlem av besetningen, eller noen ansatt eller andre eieren svarer for,
- b) losen eller annen person som utfører tjeneste for skipet,
- c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av godset,
- d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
- e) noen som treffer tiltak som nevnt i § 211 annet ledd bokstav d,
- f) noen ansatt eller andre som personer omfattet av bokstav c, d og e, svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov

uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Erstatning kan likevel kreves av en sender, avlaster eller eier av godset som har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige beskaffenhet, når dette fører til at eieren av skipet er uten ansvar for skaden etter § 213 annet ledd.

Regressansvar for skade som omfattes av § 211 kan ikke gjøres gjeldende mot person som nevnt i annet ledd bokstav a, b, d, e eller f, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

§ 215. Ansvarsbegrensning

Eierens ansvar etter § 211 er begrenset til 10 millioner SDR for et skip med tonnasje som ikke overstiger 2 000 tonn. For skip med større tonnasje forhøyes ansvarsbeløpet med:

- a) 1 500 SDR for hvert tonn fra 2 001 til 50 000 tonn, og
- b) 360 SDR for hvert tonn over 50 000 tonn, likevel slik at det samlede ansvarsbeløp ikke i noe tilfelle skal overstige 100 millioner SDR.

Begrensningen gjelder alt ansvar etter § 211 i anledning av samme hendelse, eller serie av hendelser med samme opphav. For sakskostnader og forsinkelsesrenter av de erstatningsbeløp som etter fordeling av begrensningsbeløpet skal utbetales til fordringshaverne, hefter eieren uten begrensning.

Retten til begrensning av ansvaret gjelder ikke dersom det godtgjøres at eieren selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505. Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen etter reglene om måling av tonnasje i vedlegg I til Den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969.

§ 216. Flere eiere er ansvarlig

Er skade oppstått ved en hendelse som angår to eller flere skip som hver for seg transporterer farlig gods, er hver eier ansvarlig etter reglene i §§ 211 til 213. Eierne hefter solidarisk for skade som ikke på rimelig måte kan tilbakeføres til et av skipene.

Hver eier kan kreve sitt ansvar begrenset etter reglene i § 215. For regress mellom eierne gjelder alminnelige erstatningsregler.

§ 217. Begrensningsfond og begrensningsøksmål

Eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 215, må opprette begrensningsfond ved domstol der sak om erstatning etter § 211 er reist eller kan reises. Når fondet er opprettet, kan eieren eller en skadelidt reise begrensningsøksmål for å få fastslått ansvaret og få fordelt ansvarsbeløpet.

Fondet skal fordeles forholdsmessig på alle fordringer oppstått ved en og samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. Ved fordelingen av fondet skal krav i anledning av tap av menneskeliv og personskade ha fortrinnsrett til dekning. Fortrinnsretten gjelder likevel ikke den del av summen av slike krav som overstiger to tredeler av fondsbeløpet. § 176 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Krav som gjelder rimelige kostnader til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense skade voldt av farlig gods, er likestilt med andre krav ved fordelingen av fondet.

Nærmere regler om begrensningsfond og begrensningsøksmål er gitt i kapittel 12.

Har en eier opprettet begrensningsfond i samsvar med konvensjonen i annen konvensjonsstat, har det samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som opprettelse av fond ved norsk domstol.

§ 218. Oppheving av arrest m.m.

Når eieren har rett til å begrense sitt ansvar og har opprettet et fond i samsvar med § 217, kan det for krav som kan gjøres gjeldende i fondet ikke søkes dekning i skip eller annen eiendom som tilhører eieren. Er skip eller annen eiendom som tilhører eieren blitt arrestert til sikkerhet for slikt krav, eller har eieren stilt sikkerhet for å unngå slik arrest, skal arresten oppheves og sikkerheten frigis.

Bestemmelsen i første ledd gjelder tilsvarende når eieren har opprettet begrensningsfond i samsvar med konvensjonen i annen konvensjonsstat, forutsatt at kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren.

§ 219. Forsikringsplikt, sertifikat

Eieren av norsk skip plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 211 opp til de grenser som er nevnt i § 215. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet, unntatt

for skip som er mindre enn 500 tonn og heller ikke fører farlig gods som last. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg, med mindre annet er fastsatt av departementet.

Bestemmelsen i første ledd første og annet punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen.

Første og annet ledd gjelder tilsvarende for skip som eies av den norske stat eller av en annen stat, likevel slik at skipet i stedet for forsikring eller sikkerhet med tilhørende sertifikat kan ha sertifikat utstedt av rett myndighet i staten som bekrefter at skipet eies av staten og at ansvaret er dekket innenfor begrensningsbeløpet. Første punktum gjelder ikke skip som nevnt i § 227 annet ledd.

Departementet kan fastsette nærmere regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikatet og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet.

§ 220. Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.

Dersom et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat, jf. § 219, kan norsk myndighet nekte skipet adgang til eller forby det å forlate havn eller annen laste- og losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, eller påby at det blir losset eller flyttet. Kongen fastsetter hvilke norske myndigheter som kan treffe vedtak som nevnt.

§ 221. Krav mot forsikringsgiveren m.m.

Erstatningskrav etter § 211 kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stillet sikkerhet for eierens erstatningsansvar (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan påberope begrensningsansvaret etter § 215 selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. Forsikringsgiveren kan også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som eieren selv kunne ha gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren i forhold til fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor eieren, unntatt den innsigelse at skaden skyldes forsettlig feil av eieren selv.

Forsikringsgiveren kan opprette begrensningsfond etter § 217 med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Et slikt fond kan opprettes selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning, men opprettelsen begrenser da ikke fordringshavernes krav mot eieren.

§ 222. *Det internasjonale erstatningsfond (1996)*

I tillegg til den erstatning skadelidte kan få etter §§ 211 til 218 og § 221, har skadelidte rett til erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond etter reglene i kapittel III i konvensjonen. Konvensjonens kapittel III gjelder som lov.

For fondets regresskrav gjelder § 214 første og tredje ledd og § 221 tilsvarende. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

§ 223. *Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond*

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar avgiftspliktige mengder av farlig gods transportert i skip som last, skal betale slike avgifter til Det internasjonale erstatningsfond som fondets organer fastsetter i samsvar med artiklene 17 til 20 i konvensjonen, og stille sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Departementet fastsetter nærmere regler om hvilke typer av farlig gods og hvilke mengder av disse som er avgiftspliktige, og om beregning og betaling av avgiftene.

Som mottaker regnes her den som fysisk mottar avgiftspliktig gods i havn eller losseplass i Norge. Dersom den som fysisk mottar godset gjør dette på vegne av en annen person undergitt en konvensjonsstats jurisdiksjon, skal likevel oppdragsgiveren anses som mottaker hvis Det internasjonale erstatningsfond underrettes om hvem som er oppdragsgiver. Departementet avgjør om noen som står i nært interessefelleskap med annen mottaker her i riket er avgiftspliktig etter artikkel 16 paragraf 5 i konvensjonen.

Som avgiftspliktig gods regnes her ikke gods i transitt som helt eller delvis er overført direkte eller i havn eller losseplass fra et skip til et annet skip som ledd i sjøtransporten fra den opprinnelige lastehavn og til det endelige bestemmelsessted. Det overførte godset skal da anses mottatt på bestemmelsesstedet.

Den som på norsk territorium mottar farlig gods som omfattes av avgiftsplikt, skal gi opplysninger om mottatte mengder i kalenderåret etter nærmere regler fastsatt av departementet. Departementet kan også fastsette nærmere regler om plikt til å gi opplysninger om oppdrag og interessefelleskap som nevnt i annet ledd.

§ 224. *Norske domstolers kompetanse*

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar etter §§ 211 til 217 og § 221 hører under norsk domstol dersom skade er oppstått her i riket eller i den norske økonomiske

sone, eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense skade her i riket eller i den økonomiske sonen.

Søksmål som gjelder eierens eller forsikringsgiverens ansvar etter §§ 211 til 217 og § 221 for skade som verken er forurensningsskade eller kostnader ved tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, og som utelukkende er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, kan reises her i riket bare når skipet er registrert her i riket, eieren har sin bopel eller hovedforretningssted her, eller begrensningssond er opprettet ved norsk domstol.

Domstol som er kompetent etter første eller andre ledd kan pådømme alle krav vedrørende samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. Dette gjelder også krav i anledning av skade oppstått utenfor riket.

Begrensningssøksmål, herunder søksmål om fordeling av begrensningssond, kan bare reises i riket når fondet er opprettet ved norsk domstol. Søksmål reises ved domstol der fondet er opprettet.

§ 225. *Søksmål m.m. vedrørende Det internasjonale erstatningsfond*

Søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond om erstatning etter § 222 kan reises ved norsk domstol bare i tilfelle som nevnt i § 224 første og annet ledd, og bare dersom søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade ikke tidligere er reist i annen konvensjonsstat.

Er søksmål etter § 224 første eller annet ledd reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond i anledning av samme skade bare reises ved samme domstol. For øvrig kan søksmål mot fondet bare reises ved domstol hvor søksmål etter § 224 første eller annet ledd kunne ha vært reist. Tilsvarende gjelder søksmål om erstatning fra fondet i tilfelle hvor det ikke er klarlagt hvilket skip som transporterte det farlige gods som har voldt skaden.

Det internasjonale erstatningsfond kan intervernere som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter dette kapittel og blir ved slik intervensjon bundet av dommen.

Når erstatningssak er reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan hver av partene ved brev varsle Det internasjonale erstatningsfond om saken. Brevet besørgeres sendt av retten som rekommandert brev til fondets direktør. Har fon-

det fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet vareta sine interesser, blir det bundet av rettskraftig dom i saken.

Det internasjonale erstatningsfond kan reise søksmål her i riket i anledning krav på bidrag etter konvensjonen.

§ 226. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom

Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i konvensjonsstat og av domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 38 i konvensjonen.

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale erstatningsfond avsagt i konvensjonsstat eller i stat der fondet har sitt sete, dersom domstolen er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 39 i konvensjonen.

§ 227. Virkeområde

Reglene i dette kapittel gjelder

- a) ansvaret for skade voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått her i riket eller innenfor territoriet til annen konvensjonsstat,
- b) ansvaret for forurensningsskade som skyldes farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått i norsk økonomisk sone eller i økonomisk sone til annen konvensjonsstat eller, for stat som ikke har opprettet slik sone, i et område som nevnt i § 206 annet ledd,
- c) ansvaret for skade voldt av farlig gods som ikke er forurensningsskade, og som er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, dersom skaden er voldt av gods transportert som last i skip registrert her i riket eller i annen konvensjonsstat eller, hvis skipet ikke er registrert, i skip som kan føre en konvensjonsstats flagg,
- d) tiltak for å avverge eller begrense skade som nevnt i bokstav a) til c), uansett hvor tiltaket er satt i verk.

Reglene i kapitlet gjelder heller ikke krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som da skade ble voldt av farlig gods, utelukkende brukes i statlig, ikke-kommersiell øyemed. §§ 211 til 215 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade. I intet tilfelle skal ansvarsbeløpet for skipet etter § 215 beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn.

§ 228. Overgangsbestemmelser

Reglene i kapitlet her får bare anvendelse på hendelser etter ikraftsettingstidspunktet.

§ 231 første ledd skal lyde:

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter §§ 177 jf. 186 første ledd (globalfond), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), § 217 (*begrensningsfond etter Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlig og skadelige stoffer*), samt etterfølgende begrensningssøksmål. Som globalfond regnes også fond opprettet etter § 207.

§ 232 nytt fjerde ledd skal lyde:

Begrensningsfond etter Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlig og skadelige stoffer skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 215.

§ 240 første punktum skal lyde:

Begrensningssøksmål reises ved stevning til den domstol hvor fondet er opprettet. Søksmål kan reises av person som nevnt i § 177 tredje ledd første punktum jf. § 186 første ledd, § 195 første ledd annet punktum, eller § 217 første ledd annet punktum.

§ 244 første ledd skal lyde:

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176 jf. § 185, § 195, eller § 217. *Fordelingen skjer på grunnlag av pålydende av hver fordring med tillegg av forsinkelsesrente i henhold til alminnelige rettsregler.*

Ny § 503 a skal lyde:

§ 503 a. Foreldelse etter kapittel 11

Krav om erstatning etter §§ 211 til 217 og § 221 faller bort dersom søksmål ikke er reist innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden og hvem som eide skipet.

Krav på erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond etter § 222 faller bort dersom søksmål ikke er reist eller prosessvarsel etter § 225 fjerde ledd avsendt til fondet innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden.

Krav på erstatning som nevnt i første og annet ledd faller i alle tilfelle bort dersom søksmål ikke er reist innen 10 år fra den dag da den hendelsen som forårsaket skaden inntraff. Oppsto skade ved en serie av hendelser med samme opphav, regnes fristen fra dagen for den siste av hendelsene.

§ 505 skal lyde:

§ 505. Definisjon av SDR

Med SDR menes i loven her den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale

valutafond. Den skal omregnes til norske penger etter kronens verdi uttrykt i SDR den dag da betaling finner sted eller begrensningsfond opprettes etter kapittel 9, 10, *eller 11*.

//

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelser til forskjellig tid.

Vedlegg 1

International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

conscious of the dangers posed by the worldwide carriage by sea of hazardous and noxious substances,

convinced of the need to ensure that adequate, prompt and effective compensation is available to persons who suffer damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of such substances,

desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and compensation in respect of such damage,

considering that the economic consequences of damage caused by the carriage by sea of hazardous and noxious substances should be shared by the shipping industry and the cargo interests involved,

have agreed as follows:

Chapter I

General provisions

Definitions

Article 1

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned

Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

DE KONTRAHERENDE STATER,

som er oppmerksomme på de farer som den verdensomspennende transport til sjøs av farlige og skadelige stoffer medfører,

som er overbevist om nødvendigheten av å sikre tilfredstillende, omgående og effektiv erstatning til de som påføres skade ved begivenheter i forbindelse i forbindelse med sjøtransport av slike stoffer,

som ønsker å vedta ensartede internasjonale regler og fremgangsmåter for å avgjøre spørsmål om ansvar og erstatning for slik skade,

som mener at de økonomiske konsekvenser av skade forårsaket av sjøtransport av farlige og skadelige stoffer bør deles mellom sjøtransportindustrien og lasteinteressene som er involvert,

er blitt enige om følgende:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Definisjoner

Artikkel 1

I denne konvensjonen skal

1. "Skip" bety ethvert sjøgående fartøy eller annen sjøgående innretning av enhver type.
2. "Person" bety enhver fysisk person og enhver juridisk person på det privatretslige eller offentligrettslige område, herunder enhver stat og dens underavdelinger.
3. "Eier" bety den eller de personer som er registrert som eier av skipet, eller om registrering ikke er foretatt, den eller de personer som eier skipet. Eies imidlertid et skip av en stat, men

by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

4. "Receiver" means either:
 - a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the agent discloses the principal to the HNS Fund; or
 - b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).
5. "Hazardous and noxious substances" (HNS) means:
 - a) any substances, materials and articles carried on board a ship as cargo, referred to in (i) to (vii) below:
 - i. oils carried in bulk listed in appendix I of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
 - ii. noxious liquid substances carried in bulk referred to in appendix II of Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, and those substances and mixtures provisionally categorized as falling in pollution category A, B, C or D in accordance with regulation 3(4) of the said Annex II;
 - iii. dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1983, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.3 of the Code;

brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, skal med "eier" forstås dette selskap.

4. "Mottager" betyr enten:
 - a) den som fysisk mottar avgiftspliktig last som losses ved havner og terminaler i en kontraherende stat; men dersom den personen som fysisk mottar lasten på tidspunktet for mottagelsen handler som fullmektig for en annen som er underlagt jurisdiksjonen i en kontraherende stat, skal fullmaktsgiveren anses som mottager, dersom fullmektigen oppgir dennes identitet til HNS-fondet; eller
 - b) den personen i den kontraherende stat som i henhold til de nasjonale reglene i denne kontraherende staten anses som mottager av avgiftspliktig last som losses ved havner og terminaler i den kontraherende staten, forutsatt at samlet mengde avgiftspliktig last som mottas i henhold til disse nasjonale reglene blir vesentlig den samme som den ville blitt under (a)
5. "Farlige og skadelige stoffer" (HNS) betyr:
 - a) alle stoffer, materialer eller gjenstander som transporteres som last ombord på skip, av den art som omhandles i punktene (i) til (vii) nedenfor:
 - i. olje som transporteres som last i bulk og som er oppført på listen i vedlegg I i bilag I i Internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer;
 - ii. skadelige flytende stoffer som transporteres i bulk og som er oppført i vedlegg II i bilag II i Internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med protokoll av 1978, med senere endringer, og de stoffer og blandinger som inntil videre er klassifisert som forurensningskategori A, B, C eller D etter regel 3 (4) i nevnte vedlegg II;
 - iii. farlige flytende stoffer som transporteres i bulk og som er oppført i kapittel 17 i International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1983, med senere endringer, og de farlige produkter for hvilke administrasjonen eller berørte havnemyndigheter har gitt foreløpige regler for hensiktsmessig lastehåndtering etter reglene i paragraf 1.1.3;

- iv. dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;
 - v. liquefied gases as listed in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, 1983, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
 - vi. liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60°C (measured by a closed cup test);
 - vii. solid bulk materials possessing chemical hazards covered by appendix B of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code when carried in packaged form; and
 - b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a) (i) to (iii) and (v) to (vii) above.
6. "Damage" means:
- a) loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;
 - b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;
 - c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
 - d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
- Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the hazardous and noxious substances from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the hazardous and noxious substances except if, and to the extent that, the
- iv. farlige og skadelige stoffer, materialer eller gjenstander i pakket form som er omfattet av International Maritime Dangerous Goods Code, med endringer;
 - v. flytende gasser som er oppført i kapittel 19 i International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk, 1983, med senere endringer, og de farlige produkter for hvilke administrasjonen eller berørte havnemyndigheter har gitt foreløpige regler for hensiktsmessig lastehåndtering etter reglene i paragraf 1.1.6;
 - vi. flytende stoffer som transporteres som last i bulk med antennelsestemperatur som ikke overstiger 60° C (målt ved "closed cup" test);
 - vii. faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper som omfattes av vedlegg B i Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, med endringer, i den utstrekning disse stoffene i pakket form ville være omfattet av International Maritime Dangerous Goods Code; og
 - b) rester fra en forutgående bulktransport av stoffer mv som nevnes i (a) (i) til (iii) og (v) til (vii) her.
6. "Skade" betyr:
- a) død eller personskade ombord på eller utenfor skipet som frakter de farlige og skadelige stoffene, og som er forårsaket av disse stoffene;
 - b) tap av eller skade på eiendom utenfor skipet som frakter de farlige og skadelige stoffene, og som er forårsaket av disse stoffene;
 - c) tap eller skade ved forurensning av miljøet som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer, likevel slik at erstatning for miljøskade med unntak av tapte inntekter fra slik skade, skal være begrenset til utgifter til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres; og
 - d) utgifter til avvergingstiltak samt tap eller skade som skyldes avvergingstiltak.

Når det ikke med rimelighet er mulig å skille skade som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer fra skade som har andre årsaker, skal all slik skade anses å være forårsaket av de farlige og skadelige stoffene unntatt hvis, og i den utstrekning, den skaden

damage caused by other factors is damage of a type referred to in article 4, paragraph 3.

In this paragraph, "caused by those substances" means caused by the hazardous or noxious nature of the substances.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.
8. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage.
9. "Carriage by sea" means the period from the time when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge. If no ship's equipment is used, the period begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail.
10. "Contributing cargo" means any hazardous and noxious substances which are carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.
11. The "HNS Fund" means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under article 13.
12. "Unit of account" means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
13. "State of the ship's registry" means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.
14. "Terminal" means any site for the storage of hazardous and noxious substances received from waterborne transportation, including any facility situated offshore and linked by pipeline or otherwise to such site.
15. "Director" means the Director of the HNS Fund.
16. "Organization" means the International Maritime Organization.
17. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

som er forårsaket av andre faktorer er av den art som er omhandlet i artikkel 4 paragraf 3.

I denne paragrafen betyr "som er forårsaket av disse stoffene", forårsaket av stoffets farlige og skadelige egenskaper.

7. "Avvergingstiltak" betyr ethvert rimelig tiltak foretatt av enhver person etter at en begivenhet har funnet sted, for å avverge eller begrense skade.
8. "Begivenhet" betyr enhver begivenhet eller serie av begivenheter som har samme opprinnelse, og som enten volder skade eller skaper en alvorlig og overhengende fare for skade.
9. "Sjøtransport" betyr perioden fra det tidspunktet de farlige og skadelige stoffer ved innlastingen kommer i eller på noen del av skipets utrusting, frem til det tidspunkt de ved lossingen ikke lenger er tilstede i noen del av skipets utrustning. Der skipets utrustning ikke anvendes, begynner, henholdsvis slutter, perioden på det tidspunkt godset krysser skipsrelingen.
10. "Avgiftspliktig last" betyr alle farlige og skadelige stoffer som fraktes til sjøs som last til en havn eller terminal i territoriet til en kontraherende stat og som losses i den staten. Last i transitt som i løpet av transporten fra havnen eller terminalen for den opprinnelige innlasting til havnen eller terminalen for det endelige bestemmelsesstedet, helt eller delvis overføres direkte, eller gjennom en havn eller terminal, fra et skip til et annet, skal anses som avgiftspliktig last kun for såvidt gjelder mottagelsen ved det endelige bestemmelsesstedet.
11. "HNS-fondet" betyr Det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer, som etableres etter artikkel 13.
12. "Regneenhet" betyr den spesielle trekkrettigheten (SDR) slik den er definert av Det internasjonale valutafond.
13. "Skipets registreringsstat" betyr med hensyn til registrerte skip den stat hvor skipet er registrert, og med hensyn til uregistrerte skip den stat hvis flagg skipet er berettiget til å føre.
14. "Terminal" betyr sted for oppbevaring av farlige og skadelige stoffer som er mottatt fra vanntransport, herunder ethvert anlegg beliggende utenfor kysten og med rørforbindelse eller lignende til et slikt sted.
15. "Direktør" betyr Direktøren i HNS-fondet.
16. "Organisasjon" betyr Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
17. "Generalsekretær" betyr Organisasjonens generalsekretær.

Annexes*Article 2*

The Annexes to this Convention shall constitute an integral part of this Convention.

Scope of application*Article 3*

This Convention shall apply exclusively:

- a) to any damage caused in the territory, including the territorial sea, of a State Party;
- b) to damage by contamination of the environment caused in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party or, in the case of an unregistered ship, on board a ship entitled to fly the flag of a State Party; and
- d) to preventive measures, wherever taken.

Article 4

1. This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers, for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea.
2. This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes.
3. This Convention shall not apply:
 - a) to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention; and
 - b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in appendix B of the Code of Safe

Bilag*Artikkel 2*

Bilagene til denne konvensjonen skal ha status som en del av konvensjonen.

Anvendelsesområde*Artikkel 3*

Denne konvensjonen kommer bare til anvendelse på:

- a) enhver skade i en kontraherende stats territorium, herunder sjøterritorium;
- b) forurensningsskade i en kontraherende stats egen økonomiske sone, som er opprettet i samsvar med internasjonal rett, eller, hvis en kontraherende stat ikke har opprettet en slik sone, i et område utenfor og grensende opp til dens sjøterritorium, slik vedkommende stat har fastsatt etter internasjonal rett og hvor området ikke måler mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjer som sjøterritoriet måles fra;
- c) skade, annet enn forurensningsskade, utenfor territoriet til enhver stat, herunder sjøterritoriet, hvis skaden er forårsaket av et stoff transportert ombord et skip som er registrert i en kontraherende stat, eller, hvis skipet ikke er registrert, ombord et skip som er berettiget til å føre flagget til en kontraherende stat; og
- d) på avvergingstiltak, uansett hvor disse gjennomføres.

Artikkel 4

1. Denne konvensjonen kommer til anvendelse på krav i anledning skade som skriver seg fra sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, med unntak for krav som oppstår i forbindelse med en avtale om transport av gods eller passasjerer.
2. Denne konvensjonen kommer ikke til anvendelse i den utstrekning reglene her er uforenlige med gjeldende regler vedrørende erstatning til arbeidstakere eller trygdeordninger.
3. Denne konvensjonen kommer ikke til anvendelse:
 - a) på forurensningsskade slik dette er definert i Internasjonal konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1969, med senere endringer, uansett om det foreligger erstatningsplikt eller ikke for skaden under den konvensjonen; og
 - b) på skade forårsaket av radioaktivt materiale i klasse 7, enten i International Maritime Dangerous Goods Code, med endringer,

Practice for Solid Bulk Cargoes, as amended.

4. Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
5. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other vessels described in paragraph 4, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
6. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 38 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

1. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention, or any time thereafter, declare that this Convention does not apply to ships:
 - a) which do not exceed 200 gross tonnage; and
 - b) which carry hazardous and noxious substances only in packaged form; and
 - c) while they are engaged on voyages between ports or facilities of that State.
2. Where two neighbouring States agree that this Convention does not apply also to ships which are covered by paragraph 1(a) and (b) while engaged on voyages between ports or facilities of those States, the States concerned may declare that the exclusion from the application of this Convention declared under paragraph 1 covers also ships referred to in this paragraph.
3. Any State which has made the declaration under paragraph 1 or 2 may withdraw such declaration at any time.
4. A declaration made under paragraph 1 or 2, and the withdrawal of the declaration made under paragraph 3, shall be deposited with the Secretary-General who shall, after the entry into force of this Convention, communicate it to the Director.
5. Where a State has made a declaration under paragraph 1 or 2 and has not withdrawn it, hazardous and noxious substances carried on board ships covered by that paragraph shall not

eller i vedlegg B i Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, med endringer.

4. Med unntak for tilfelle som nevnt i paragraf 5, skal bestemmelsene i denne konvensjonen ikke komme til anvendelse på krigsskip, marinenes hjelpeskip, eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed.
5. En kontraherende stat kan beslutte å gi denne konvensjonen anvendelse på dens krigsskip eller andre skip som er beskrevet i paragraf 4, i så fall må den kontraherende staten underrette generalsekretæren om dette, og angi de betingelser og vilkår som skal gjelde for anvendelsen.
6. Når det gjelder skip som eies av en kontraherende stat og som benyttes i kommersielt øyemed, skal staten kunne saksøkes i de jurisdiksjoner som følger av artikkel 38 og skal frasi seg alle innsigelser som er basert på dens status som suveren stat.

Artikkel 5

1. En stat kan, på tidspunktet for ratifikasjon, vedtagelse, godkjenning eller tiltredelse til denne konvensjonen, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at denne konvensjonen ikke skal gjelde for skip:
 - a) som ikke overstiger 200 bruttotonn; og
 - b) som fører farlige og skadelige stoffer kun i pakket form; og
 - c) mens de går i fart mellom havner eller anlegg i den staten.
2. Når to nabostater er enige om at denne konvensjonen ikke skal gjelde for skip som er omfattet av paragraf 1 (a) og (b) mens skipet er i fart mellom havner eller anlegg i disse statene, kan de statene som dette gjelder erklære at unntaket for anvendelsen av konvensjonen som erklæres under paragraf 1 også omfatter skip som omhandles i paragrafen her.
3. Enhver stat som har avgitt erklæring under paragraf 1 og 2 kan på ethvert tidspunkt trekke slik erklæring tilbake.
4. En erklæring som er avgitt under paragraf 1 og 2, og den tilbaketrekning av erklæringen som gjøres under paragraf 3, skal deponeres hos Generalsekretæren, som skal meddele dette til Direktøren etter denne konvensjonens ikrafttredelse.
5. Når en stat har avgitt en erklæring under paragraf 1 eller 2 og ikke har trukket den tilbake, skal farlige og skadelige stoffer som transporteres med skip som er omfattet av den paragrafen

be considered to be contributing cargo for the purpose of application of articles 18, 20, article 21, paragraph 5 and article 43.

6. The HNS Fund is not liable to pay compensation for damage caused by substances carried by a ship to which the Convention does not apply pursuant to a declaration made under paragraph 1 or 2, to the extent that:

- a) the damage as defined in article 1, paragraph 6 (a), (b) or (c) was caused in:
 - i. the territory, including the territorial sea, of the State which has made the declaration, or in the case of neighbouring States which have made a declaration under paragraph 2, of either of them; or
 - ii. the exclusive economic zone, or area mentioned in article 3(b), of the State or States referred to in (i);
- b) the damage includes measures taken to prevent or minimize such damage.

ikke anses som avgiftspliktig last ved anvendelsen av artiklene 18 og 20, artikkel 21 paragraf 5 og artikkel 43.

6. HNS-fondet er ikke pliktig til å betale erstatning for skade som er forvoldt av stoffer som er transportert ombord på skip som konvensjonen ikke kommer til anvendelse på i henhold til en erklæring avgitt under paragraf 1 og 2, i den utstrekning:

- a) skaden, slik dette er definert i artikkel 1 paragraf 6 (a), (b) og (c), er oppstått i:
 - i. territoriet, herunder sjøterritoriet, til den staten som har avgitt erklæringen, eller, der to nabostater har avgitt erklæring under paragraf 2, til noen av statene; eller
 - ii. den økonomiske sonen, eller områder som nevnt i artikkel 3 (b), til den stat eller de stater som det vises til i (i);
- b) skaden innbefatter tiltak for å forhindre eller begrense slik skade.

Duties of State Parties

Article 6

Each State Party shall ensure that any obligation arising under this Convention is fulfilled and shall take appropriate measures under its law including the imposing of sanctions as it may deem necessary, with a view to the effective execution of any such obligation.

Chapter II

Liability

Liability of the owner

Article 7

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.
2. No liability shall attach to the owner if the owner proves that:
 - a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

De kontraherende staters forpliktelser

Artikkel 6

Hver kontraherende stat skal sørge for at alle forpliktelser som oppstår under denne konvensjonen blir oppfylt, og skal foreta de skritt som er hensiktsmessige under nasjonal rett, herunder opprette slike sanksjonssystemer som den finner nødvendig, med henblikk på effektiv oppfyllelse av alle disse forpliktelser.

Kapittel II

Ansvar

Eierens ansvar

Artikkel 7

1. Med unntak for tilfeller som nevnt i paragraf 2 og 3, skal den som er eier av skipet på tidspunktet for vedkommende begivenhet være ansvarlig for skade som skyldes farlige og skadelige stoffer i forbindelse med transport av dem til sjøs ombord på skipet, dog slik at der begivenheten består av en serie hendelser med samme utspring, skal den som er eier på tidspunktet for den første hendelsen være ansvarlig.
2. Eieren er ikke ansvarlig dersom eieren beviser at:
 - a) skaden skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller

- b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
 - c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; or
 - d) the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either
 - i. has caused the damage, wholly or partly; or
 - ii. has led the owner not to obtain insurance in accordance with article 12; provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped.
3. If the owner proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
 4. No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.
 5. Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:
 - a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
 - b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
 - c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
 - d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
 - e) any person taking preventive measures; and
 - f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

- b) skaden i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann med hensikt å volde skade; eller
 - c) skaden i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettstridig handling av en regjering eller annen myndighet i forbindelse med ansvaret for vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen; eller
 - d) avlasterens eller enhver annen persons unnlatelse av å yte informasjon vedrørende de transporterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper enten
 - i. har forårsaket skaden, helt eller delvis; eller
 - ii. har medført at eieren ikke har tegnet forsikring i samsvar med artikkel 12; forutsatt at hverken eieren, personer i eierens tjeneste, eller personer som handlet for eieren, kjente til, eller burde kjent til, de farlige og skadelige egenskapene til de transporterte stoffene.
3. Beviser eieren at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller forsømmelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet, kan eieren fritas helt eller delvis for sitt ansvar overfor denne personen.
 4. Krav på erstatning kan ikke gjøres gjeldende mot eieren på annen måte enn etter denne konvensjonen.
 5. Med unntak av det som følger av paragraf 6, kan krav på erstatning for skade etter denne konvensjonen eller på annet grunnlag, ikke fremsettes mot:
 - a) eierens folk eller medlemmer av besetningen;
 - b) losen eller andre personer som uten å være medlem av besetningen utfører tjenester for skipet;
 - c) enhver befrakter (uansett betegnelse, herunder bareboat-befrakter), disponent eller operatør av skipet;
 - d) enhver person som utfører bergingsoperasjon med eierens samtykke eller på oppdrag fra en kompetent offentlig myndighet;
 - e) enhver person som utfører avvergingstiltak; og
 - f) personer som arbeider for eller representerer de personer som er nevnt i bokstavene (c), (d) og (e); med mindre skaden skyldes en personlig handling eller unnlatelse utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av det sannsynligvis ville kunne føre til slik skade.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.

Incidents involving two or more ships

Article 8

1. Whenever damage has resulted from an incident involving two or more ships each of which is carrying hazardous and noxious substances, each owner, unless exonerated under article 7, shall be liable for the damage. The owners shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.
2. However, owners shall be entitled to the limits of liability applicable to each of them under article 9.
3. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse of an owner against any other owner.

Limitation of liability

Article 9

1. The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:
 - a) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and
 - b) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (a):
 - for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,500 units of account
 - for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 360 units of account
 provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.
2. The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.
3. The owner shall, for the purpose of benefitting from the limitation provided for in paragraph 1, constitute a fund for the total sum representing

6. Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke avskjære den rett til regress som eieren måtte ha mot tredjemann, innbefattet, men ikke begrenset til, avlaster eller mottager av de stoffer som har forårsaket skaden, eller personer som nevnt i paragraf 5.

Hendelser som involverer to eller flere skip

Artikkel 8

1. Dersom skade er forvoldt ved en begivenhet som involverer to eller flere skip som alle transporterer farlige og skadelige stoffer, skal hver eier, med mindre denne er unntatt fra ansvar under artikkel 7, være ansvarlig for skaden. Eierne skal være solidarisk ansvarlig for all slik skade som ikke med rimelighet kan skilles ut.
2. Eiere skal imidlertid ha rett til den ansvarbegrensning som er anvendelig i forhold til hver enkelt eier under artikkel 9.
3. Intet i denne artikkel skal avskjære noen eiers rett til regress mot en annen eier.

Begrensning av ansvaret

Artikkel 9

1. Eieren av et skip skal ha rett til å begrense sitt ansvar etter denne konvensjonen til et samlet beløp som beregnes som følger:
 - a) 10 millioner regneenheter for et skip som ikke overstiger 2 000 tonnasjeenheter; og
 - b) for et skip som overstiger nevnte tonnasje, følgende beløp i tillegg til det som følger av (a):
 - for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter, 1 500 regneenheter
 - for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter, 360 regneenheter
 dog slik at det samlede beløp ikke i noe tilfelle skal overstige 100 millioner regneenheter.
2. Eieren skal ikke ha rett til å begrense sitt ansvar etter denne konvensjonen hvis det er bevist at skaden skyldes eierens personlige handling eller unnlatelse, utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av at det sannsynligvis ville kunne føre til slik skade.
3. For å kunne benytte retten til begrensning etter paragraf 1, må eieren opprette et fond som svarer til det fulle begrensningsbeløp i samsvar

the limit of liability established in accordance with paragraph 1 with the court or other competent authority of any one of the States Parties in which action is brought under article 38 or, if no action is brought, with any court or other competent authority in any one of the States Parties in which an action can be brought under article 38. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the law of the State Party where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or other competent authority.

4. Subject to the provisions of article 11, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.
5. If before the fund is distributed the owner or any of the servants or agents of the owner or any person providing to the owner insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for damage, such person shall, up to the amount that person has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.
6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage which such person may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.
7. Where owners or other persons establish that they may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which the right of subrogation would have been enjoyed under paragraphs 5 or 6 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce the claim against the fund.
8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall rank equally with other claims against the fund.
9.
 - a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund refer-

med paragraf 1, ved en domstol eller annen kompetent myndighet i en kontraherende stat hvor sak er reist etter artikkel 38, eller, hvis sak ikke er reist, ved enhver domstol eller annen kompetent myndighet i enhver kontraherende stat hvor søksmål kan reises etter artikkel 38. Fondet kan opprettes enten ved at beløpet deponeres, eller ved at det stilles bankgaranti eller annen sikkerhet som kan godtas etter lovgivningen i den kontraherende stat hvor fondet opprettes, og som retten eller annen kompetent myndighet finner tilfredsstillende.

4. Med unntak for det som følger av artikkel 11, skal fondet fordeles blandt fordringshaverne i forhold til størrelsen av deres anerkjente krav.
5. Har eieren, personer i eierens tjeneste eller noen som handler for eieren eller eierens forsikringsgiver eller noen som har stilt økonomisk sikkerhet som følge av begivenheten betalt erstatning for skade før fondet er fordelt, trer vedkommende ved subrogasjon, for inntil det beløp han har betalt, inn i de rettigheter som den som har mottatt erstatningen ville ha hatt etter denne konvensjonen.
6. Retten til subrogasjon etter paragraf 5 kan også utøves av andre enn de som der er nevnt, for ethvert beløp vedkommende måtte ha betalt i erstatning for skade, men bare i den utstrekning slik inntreden er tillatt etter den anvendelige nasjonale rett.
7. Godtgjør eiere eller noen andre at de senere kan bli nødt til helt eller delvis å betale et erstatningskrav som ville utløst rett til subrogasjon etter paragrafene 5 og 6 dersom erstatningen var blitt betalt før fondet ble fordelt, kan retten eller annen kompetent myndighet i den stat hvor fondet er opprettet, beslutte at et tilstrekkelig beløp foreløpig skal settes til side for å gjøre det mulig for vedkommende senere å gjøre sitt krav gjeldende mot fondet.
8. Krav som gjelder rimelige utgifter eller oppofrelser som eieren frivillig har foretatt for å avverge eller begrense skade, er likestilt med andre krav mot fondet.
9.
 - a) Beløpene i paragraf 1 skal omregnes til den nasjonale valuta på basis av verdien av denne valuta uttrykt i den spesielle trekktighet den dag begrensingsfond opprettes etter paragraf 3. For en kontraherende stat

red to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

- b) Nevertheless, a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
 - c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first two sentences of paragraph 9(a). States Parties shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.
10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
 11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions as the shipowner, namely, that he shall be a member of the International Valuation Fund, or, if he is not a member, that he shall declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
- b) Likevel kan de stater som ikke er medlem i Det internasjonale valutafond og hvis lov ikke tillater å anvende bestemmelsene i paragraf 9 (a), ved ratifikasjon, vedtagelse, godkjenning eller tiltredelse av denne konvensjonen eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at regneenheten i paragraf 9 (a) skal tilsvare 15 gull-francs. En gull-franc skal ved anvendelsen av denne paragraf svare til sekstifem og ett halvt milligram gull av finhet 900 tusendeler. Omregningen av gull-francs til nasjonal valuta skal skje i samsvar med vedkommende stats lov.
 - c) Den beregning som er nevnt i siste setning i paragraf 9 (a) og den omregning som er nevnt i paragraf 9 (b), skal foretas på en slik måte at beløpene så vidt mulig får samme reelle verdi uttrykt i den kontraherende stats nasjonale valuta, som ville blitt resultatet ved anvendelse av de to første setningene i paragraf 9 (a). De kontraherende stater skal underrette Generalsekretæren om beregningsmåten etter paragraf 9 (a), eller i tilfelle om resultatet av omregning etter paragraf 9 (b), når de deponerer et dokument vedrørende ratifikasjon, vedtagelse, godkjenning eller tiltredelse av denne konvensjonen, og hver gang det skjer en forandring i beregningsmåten eller omregningen.
10. Ved anvendelsen av denne artikkel skal skipets tonnasje være dets brutto tonnasje beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til Internasjonal konvensjon om måling av fartøyer, 1969.
 11. Forsikringsgiveren eller en annen som har stilt økonomisk sikkerhet, skal ha rett til å opprette et fond etter denne artikkel på samme vilkår og

tions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 10

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article 9 and is entitled to limit liability:
 - a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim; and
 - b) the court or other competent authority of any State Party shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.
2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the court administering the fund and the fund is actually available in respect of the claim.

Death and injury

Article 11

Claims in respect of death or personal injury have priority over other claims save to the extent that the aggregate of such claims exceeds twothirds of the total amount established in accordance with article 9, paragraph 1.

Compulsory insurance of the owner

Article 12

1. The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9, paragraph 1, to cover liability for damage under this Convention.
2. A compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appro-

med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Et slikt fond kan opprettes også i tilfelle der eieren etter paragraf 2 ikke er berettiget til ansvarsbegrensning, men opprettelsen av fondet skal i så fall ikke berøre noen kravshavers rettigheter overfor eieren.

Artikkel 10

1. Når eieren etter en begivenhet har opprettet et fond i samsvar med artikkel 9, og har rett til å begrense sitt ansvar:
 - a) kan krav om erstatning for skade som skyldes vedkommende begivenhet, ikke gjøres gjeldende mot annen eiendom som tilhører eieren, og
 - b) skal retten eller annen kompetent myndighet i enhver kontraherende stat beordre at skip eller annen eiendom som tilhører eieren og som er blitt arrestert for erstatningskrav for skade som skriver seg fra samme begivenhet, skal frigis, og skal likeledes frigi enhver kausjon eller annen sikkerhet som er stilt for å unngå slik arrest.
2. Bestemmelsene foran kommer imidlertid bare til anvendelse når fordringshaveren har adgang til den domstol som administrerer fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravet.

Død og personskade

Artikkel 11

Krav vedrørende død og personskade skal ha prioritet foran andre krav, men bare i den utstrekning summen av slike krav ikke overstiger to tredeler av det samlede beløp som er fastsatt i henhold til artikkel 9, paragraf 1.

Tvungen forsikring for eieren

Artikkel 12

1. Eieren av et skip som er registrert i en kontraherende stat og som faktisk transporterer farlige og skadelige stoffer, plikter å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, såsom garanti fra en bank eller lignende finansieringsinstitusjon, for de beløp som gjelder i henhold til ansvarsgrensene fastsatt i artikkel 9, paragraf 1, for å dekke sitt ansvar for skade etter denne konvensjonen.
2. Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gjeldende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen skal utstedes for hvert skip etter

priate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such compulsory insurance certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in Annex I and shall contain the following particulars:

- a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - b) name and principal place of business of the owner;
 - c) IMO ship identification number;
 - d) type and duration of security;
 - e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
 - f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
3. The compulsory insurance certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
 4. The compulsory insurance certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
 5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4, unless the compulsory insurance certificate has been [surrendered to these authorities or a new certificate has been]* issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

at vedkommende myndighet i en kontraherende stat har fastslått at bestemmelsene i paragraf 1 er overholdt. For skip registrert i en kontraherende stat skal slikt sertifikat for pliktig forsikring utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i registreringsstaten; for skip som ikke er registrert i en kontraherende stat kan slik sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i enhver kontraherende stat. Sertifikatet skal være i utformet i samsvar med modellen i Vedlegg I, og skal inneholde følgende opplysninger:

- a) skipets navn, kjennetegn i nummer eller bokstaver, og registreringshavn;
 - b) eierens navn og hovedforretningssted;
 - c) IMO identifikasjonsnummer,
 - d) sikkerhetens art og gyldighetstid
 - e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren eller annen som har stilt sikkerhet, og i tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller sikkerheten stilt; og
 - f) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid.
3. Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den stat hvor det utstedes. Er det språk som anvendes hverken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språk.
 4. Sertifikatet skal medføres ombord på skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet, eller, hvis skipet ikke er registrert i en kontraherende stat, hos vedkommende myndighet i den stat der sertifikatet er utstedt.
 5. En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkel om den kan opphøre å gjelde - av annen grunn enn at forsikringens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet i samsvar med paragraf 2 er utløpt - før det er gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndighet som er nevnt i paragraf 4, med mindre sertifikatet er [levert tilbake til myndigheten eller nytt sertifikat er]* utstedt før utløpet av denne frist. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkel.

* The words in square brackets have probably been omitted in the authentic text by error; see LEG 74/13 para 59 et seq.

* Teksten i klammer er antakelig utelatt ved en feiltakelse i den autentiske versjonen, se LEG 74/13 para 59 et seq.

6. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the compulsory insurance certificate.
7. Compulsory insurance certificates issued or certified under the authority of a State Party in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as compulsory insurance certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the compulsory insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
8. Any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limitation of liability, benefit from the limit of liability prescribed in accordance with paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.
9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.
10. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12.
11. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security in the sums specified in paragraph 1 is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving.
6. Registreringsstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikat og for dets gyldighet, etter bestemmelsene i denne artikkel.
7. Pliktige forsikringssertifikater som er utstedt eller attestert etter myndighet fra en kontraherende stat etter paragraf 2 skal anerkjennes av andre kontraherende stater ved anvendelsen av denne konvensjonen, og skal av disse stater anses å ha samme gyldighet som pliktige forsikringssertifikater utstedt eller bekreftet av dem også når det gjelder utstedelse eller attestering i anledning skip som ikke er registrert i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst anmode om konsultasjon med den utstedende eller attesterende stat dersom den tror at den forsikringsgiver eller garantist som er nevnt i sertifikatet ikke er økonomisk istand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.
8. Krav om erstatning for skade kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar for skade. I et slikt tilfelle kan saksøkte, uten hensyn til om eieren er berettiget til begrensning av ansvaret, nyte godt av begrensning av ansvaret fastsatt i samsvar med paragraf 1. Saksøkte kan også gjøre gjeldende de innsigelser som eieren selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at eieren er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon). Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes eierens forsettlig feil, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av eieren mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at eieren skal tre inn i saken.
9. Ethvert beløp som skriver seg fra en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er gitt etter paragraf 1 kan bare benyttes til å dekke krav etter denne konvensjonen.
10. En kontraherende stat skal ikke tillate at et skip som fører dens flagg, og som denne artikkel kommer til anvendelse på, brukes til skipsfart med mindre skipet har sertifikat som er utstedt i samsvar med paragrafene 2 eller 12.
11. Forsåvidt ikke annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, skal enhver kontraherende stat i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen sikkerhet for beløpene i paragraf 1 er i kraft for ethvert skip, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på statens terri-

ving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a compulsory insurance certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a compulsory insurance certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Chapter III

Compensation by the international hazardous and noxious substances fund (HNS fund)

Establishment of the HNS Fund

Article 13

1. The International Hazardous and Noxious Substances Fund (HNS Fund) is hereby established with the following aims:
 - a) to provide compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, to the extent that the protection afforded by chapter II is inadequate or not available; and
 - b) to give effect to the related tasks set out in article 15.
2. The HNS Fund shall in each State Party be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each State Party shall recognize the Director as the legal representative of the HNS Fund.

Compensation

Article 14

1. For the purpose of fulfilling its function under article 13, paragraph 1(a), the HNS Fund shall pay compensation to any person suffering damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of chapter II:
 - a) because no liability for the damage arises under chapter II;
 - b) because the owner liable for the damage under chapter II is financially incapable of meeting the obligations under this Conven-

torium, eller anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i dens sjøterritorium.

12. Når et skip som eies av en kontraherende stat ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene om forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at skipets ansvar er dekket innen de grenser som er angitt i paragraf 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i paragraf 2.

Kapittel III

Erstatning fra det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet)

Etablering av HNS-fondet

Artikkel 13

1. Det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet) etableres herved med følgende formål:
 - a) å yte erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, i den utstrekning det vern som gis under Kapittel II ikke er tilstrekkelig eller ikke er tilgjengelig; og
 - b) å realisere de beslektede formål som beskrives i artikkel 15.
2. HNS-fondet skal i hver kontraherende stat anerkjennes som en juridisk person som under statens rettsregler har evne til å ha rettigheter og forpliktelser, og til å være part i rettslige forhandlinger ved statens domstoler. Hver kontraherende stat skal anerkjenne Direktøren som den rettslige representant for HNS-fondet.

Erstatning

Artikkel 14

1. For å utføre sine oppgaver etter artikkel 13 paragraf 1 (a) skal HNS-fondet betale erstatning til enhver som er påført skade dersom vedkommende ikke har fått full erstatning for skaden under bestemmelsene i kapittel II:
 - a) fordi det ikke foreligger noe ansvar for skaden etter kapittel II;
 - b) fordi den eier som er ansvarlig for skaden etter kapittel II økonomisk er ute av stand til å innfri sine forpliktelser etter denne kon-

tion in full and any financial security that may be provided under chapter II does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for damage; an owner being treated as financially incapable of meeting these obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under chapter II after having taken all reasonable steps to pursue the available legal remedies;

- c) because the damage exceeds the owner's liability under the terms of chapter II.
- 2. Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall be treated as damage for the purposes of this article.
- 3. The HNS Fund shall incur no obligation under the preceding paragraphs if:
 - a) it proves that the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by hazardous and noxious substances which had escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or
 - b) the claimant cannot prove that there is a reasonable probability that the damage resulted from an incident involving one or more ships.
- 4. If the HNS Fund proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the HNS Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The HNS Fund shall in any event be exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exoneration of the HNS Fund with regard to preventive measures.
- 5.
 - a) Except as otherwise provided in subparagraph (b), the aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and any amount of compensation actually paid under chapter II for damage within the scope of application of this Con-

vensjonen fullt ut, og den økonomiske sikkerhet som er stilt etter kapittel II ikke omfatter skaden eller er utilstrekkelig til å dekke erstatningskravene; en eier skal anses å være finansielt ute av stand til å innfri sine forpliktelser, og en økonomiske sikkerhet skal anses som utilstrekkelig, dersom skadelidte ikke har kunnet oppnå full dekning av sitt krav på erstatning etter kapittel II etter å ha foretatt alle rimelige tiltak for å forfølge de tilgjengelige rettsmidler;

- c) fordi skaden overstiger eierens ansvar etter kapittel II.
- 2. Ved anvendelsen av denne artikkel skal rimelige utgifter eller oppofrelser som eieren frivillig har foretatt for å avverge eller begrense skade, anses som skade.
- 3. HNS-fondet blir ikke ansvarlig etter de foregående paragrafer dersom:
 - a) det beviser at skaden skyldes en krigshandling eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller skyldes farlige og skadelige stoffer som er unnsloppet eller tømt ut fra et krigsskip eller annet skip som eies eller brukes av en stat og som på tidspunktet for begivenheten bare ble benyttet i statlig, ikke-kommersiell øyemed; eller
 - b) saksøker ikke kan bevise at det foreligger en rimelig sannsynlighet for at skaden skyldes en begivenhet som involverte ett eller flere skip.
- 4. Hvis HNS-fondet beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller unnlatelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet, kan HNS-fondet helt eller delvis fritas for sin plikt til å betale erstatning til vedkommende. HNS-fondet er under enhver omstendighet fritatt for ansvar i den utstrekning eieren ville ha vært det under artikkel 7 paragraf 3. Det skal dog ikke gjelde noe slikt fritak for ansvar for HNS-fondet i anledning avvergingstiltak.
- 5.
 - a) Med mindre annet følger av subparagraf (b), skal det samlede erstatningsbeløp som HNS-fondet kan utbetale etter denne artikkel for hver begivenhet være begrenset slik at summen av dette beløp og det erstatningsbeløp som faktisk er utbetalt etter kapittel II for skade som omfattes av denne konvensjonens anvendelsesområde etter

- vention as defined in article 3 shall not exceed 250 million units of account.
- b) The aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article for damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 250 million units of account.
 - c) Interest accrued on a fund constituted in accordance with article 9, paragraph 3, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the HNS Fund under this article.
 - d) The amounts mentioned in this article shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency with reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of the Assembly of the HNS Fund as to the first date of payment of compensation.
6. Where the amount of established claims against the HNS Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 5, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Convention shall be the same for all claimants. Claims in respect of death or personal injury shall have priority over other claims, however, save to the extent that the aggregate of such claims exceeds twothirds of the total amount established in accordance with paragraph 5.
 7. The Assembly of the HNS Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner has not constituted a fund in accordance with chapter II. In such cases paragraph 5(d) applies accordingly.
- artikkel 3, ikke skal overstige 250 millioner regneenheter.
- b) Det samlede erstatningsbeløp som HNS-fondet kan utbetale etter denne artikkel for skade som skyldes en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter, skal ikke overstige 250 millioner regneenheter.
 - c) Eventuell rente som påløper et fond etablert etter artikkel 9 paragraf 3, skal ikke tas med i betraktningen ved beregningen av det samlede erstatningsbeløp som HNS-fondet skal betale etter denne artikkel.
 - d) Beløpene nevnt i denne artikkel skal konverteres til nasjonal valuta på basis av verdien av valutaen, uttrykt i spesielle trekkrettigheter, på datoen for beslutningen av HNS-fondets Forsamling om den første betalingsdatoen for erstatningen.
6. Dersom summen av anerkjente krav mot HNS-fondet overstiger det samlede erstatningsbeløp som kan utbetales etter paragraf 5, skal det tilgjengelige beløp fordeles på en slik måte at forholdet mellom det anerkjente krav og det erstatningsbeløp som faktisk utbetales fordringshaveren under denne konvensjonen skal være det samme for alle fordringshavere. Krav som gjelder død eller personskade skal ha prioritet foran andre krav, men bare i den utstrekning summen av slike krav ikke overstiger to tredjedeler av det samlede beløp som er fastsatt i henhold til paragraf 5.
 7. HNS-fondets Forsamling kan i ekstraordinære saker beslutte at erstatning etter denne konvensjonen kan utbetales selv om eieren ikke har etablert et fond i samsvar med kapittel II. I slike saker kommer paragraf 5 (d) tilsvarende til anvendelse.

Related tasks of the HNS Fund

Article 15

For the purpose of fulfilling its function under article 13, paragraph 1(a), the HNS Fund shall have the following tasks:

- a) to consider claims made against the HNS Fund;
- b) to prepare an estimate in the form of a budget for each calendar year of:
Expenditure:

Beslektede oppgaver for HNS-fondet

Artikkel 15

For å utføre sin funksjon under artikkel 13 paragraf 1 (a), skal HNS-fondet ha følgende oppgaver:

- a) å vurdere krav som fremsettes mot HNS-fondet;
- b) å gjøre følgende overslag i form av et budsjett for hvert kalenderår for:
Utgifter:

- i. costs and expenses of the administration of the HNS Fund in the relevant year and any deficit from operations in the preceding years; and
 - ii. payments to be made by the HNS Fund in the relevant year;
- Income:
- iii. surplus funds from operations in preceding years, including any interest;
 - iv. initial contributions to be paid in the course of the year;
 - v. annual contributions if required to balance the budget; and
 - vi. any other income;
- c) to use at the request of a State Party its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate damage arising from an incident in respect of which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Convention; and
 - d) to provide, on conditions laid down in the internal regulations, credit facilities with a view to the taking of preventive measures against damage arising from a particular incident in respect of which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

- i. omkostninger og utgifter til administrasjon av HNS-fondet i vedkommende år og til dekning av underskudd fra virksomheten i tidligere år; og
 - ii. utbetalinger fra HNS-fondet i vedkommende år;
- Inntekter:
- iii. overskudd av virksomheten i tidligere år, inklusive mulige renter;
 - iv. grunnavgifter som skal betales i løpet av året;
 - v. årlig bidrag, hvis dette kreves for å balansere budsjettet; og
 - vi. andre inntekter;
- c) å stille sine tjenester til disposisjon etter anmodning fra en kontraherende stat der dette er nødvendig for at denne staten raskt skal sikres slikt personell, utstyr og tjenester som er nødvendig for at den skal kunne iverksette tiltak for å avverge eller begrense skade som HNS-fondet kan bli krevet erstatning for etter denne konvensjonen; og
 - d) å stille kreditter på de vilkår som følger av det interne reglementet med henblikk på utføringen av tiltak for å avverge eller begrense skade som skyldes en begivenhet som HNS-fondet kan bli krevet erstatning for etter denne konvensjonen.

General provisions on contributions

Article 16

1. The HNS Fund shall have a general account, which shall be divided into sectors.
2. The HNS Fund shall, subject to article 19, paragraphs 3 and 4, also have separate accounts in respect of:
 - a) oil as defined in article 1, paragraph 5(a) (i) (oil account);
 - b) liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent (LNG) (LNG account); and
 - c) liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with propane and butane as the main constituents (LPG) (LPG account).
3. There shall be initial contributions and, as required, annual contributions to the HNS Fund.
4. Contributions to the HNS Fund shall be made into the general account in accordance with article 18, to separate accounts in accordance with article 19 and to either the general account or separate accounts in accordance with article 20 or article 21, paragraph 5. Subject to article

Generelle bestemmelser om avgifter

Artikkel 16

1. HNS-fondet skal ha en hovedkonto, som skal inndeles i sektorer.
2. HNS-fondet skal, med de forbehold som følger av artikkel 19 paragrafene 3 og 4, også ha særkonti for:
 - a) olje, som definert i artikkel 1 paragraf 5 (a) (i) (oljekonto);
 - b) naturgasser i flytende form bestående av lette hydrokarboner med metan som hovedbestanddel (LNG) (LNG-konto);
 - c) petroleumsgasser i flytende form, bestående av lette hydrokarboner med propan og butan som hovedbestanddeler (LPG) (LPG-konto);
3. Det skal være en grunnavgift, og, etter behov, årlig avgift til HNS-fondet.
4. Avgifter til HNS-fondet skal innbetales til hovedkontoen etter artikkel 18, til særkontiene etter artikkel 19, og til enten hovedkontoen eller særkontiene etter artikkel 20 eller artikkel 21 paragraf 5. Med de unntak som følger av artikkel 19 paragraf 6, skal hovedkontoen dis-

- 19, paragraph 6, the general account shall be available to compensate damage caused by hazardous and noxious substances covered by that account, and a separate account shall be available to compensate damage caused by a hazardous and noxious substance covered by that account.
5. For the purposes of article 18, article 19, paragraph 1(a) (i), paragraph 1(a) (ii) and paragraph 1(c), article 20 and article 21, paragraph 5, where the quantity of a given type of contributing cargo received in the territory of a State Party by any person in a calendar year when aggregated with the quantities of the same type of cargo received in the same State Party in that year by any associated person or persons exceeds the limit specified in the respective subparagraphs, such a person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by that person notwithstanding that that quantity did not exceed the respective limit.
 6. "Associated person" means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.
- poneres til erstatning for skade som skyldes de farlige og skadelige stoffer som omfattes av hovedkontoen, mens en særkonto skal disponeres til erstatning for skade som skyldes de farlige og skadelige stoffer som er omfattet av den kontoen.
5. Ved anvendelsen av artikkel 18, artikkel 19 paragraf 1 (a) (i), paragraf 1 (a) (ii) og paragraf 1 (c), artikkel 20 og artikkel 21 paragraf 5, i det tilfellet at det kvantum av en gitt type avgiftspliktig last som i ett kalenderår mottas i en kontraherende stats territorium av en person, sammen med kvantum av samme type last som er mottatt i samme kalenderår i den samme kontraherende stat av en assosiert person eller personer, overstiger grensen som er angitt i de respektive subparagrafer, skal denne personen betale avgifter for det kvantum som personen faktisk har mottatt, selv om dette ikke overstiger den respektive grensen.
 6. "Assosiert person" skal bety enhet som vedkommende har nært interessefelleskap med, eller felles kontrollert selskap. Spørsmålet om en person omfattes av denne definisjonen avgjøres av den interne rett i den staten det gjelder.

General provisions on annual contributions

Article 17

1. Annual contributions to the general account and to each separate account shall be levied only as required to make payments by the account in question.
2. Annual contributions payable pursuant to articles 18, 19 and article 21, paragraph 5 shall be determined by the Assembly and shall be calculated in accordance with those articles on the basis of the units of contributing cargo received or, in respect of cargoes referred to in article 19, paragraph 1(b), discharged during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.
3. The Assembly shall decide the total amount of annual contributions to be levied to the general account and to each separate account. Following that decision the Director shall, in respect of each State Party, calculate for each person liable to pay contributions in accordance with article 18, article 19, paragraph 1 and article 21, paragraph 5, the amount of that person's annual contribution to each account, on the basis of a fixed sum for each unit of contributing cargo

Generelle bestemmelser om årlige avgifter

Artikkel 17

1. Årlig avgift til hovedkontoen og til hver særkonto skal pålegges bare så langt det er nødvendig for å foreta utbetalinger fra vedkommende konto.
2. Årlige avgifter som skal betales etter artiklene 18, 19 og artikkel 21 paragraf 5, skal fastsettes av Forsamlingen, og skal beregnes etter de nevnte artiklene på grunnlag av de enheter av avgiftspliktig last som er mottatt, eller, når det gjelder laster som nevnt i artikkel 19 paragraf 1 (b), på grunnlag av laster som er losset, i det foregående kalenderår eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning.
3. Forsamlingen skal fastsette det samlede beløp som skal pålegges i årlige avgifter til hovedkontoen og til hver særkonto. I samsvar med denne beslutningen skal Direktøren, hva angår hver kontraherende stat, for hver person som er pliktig til å betale avgift etter artikkel 18, artikkel 19 paragraf 1 og artikkel 21 paragraf 5, beregne den årlige avgiften for den personen til hver konto på grunnlag av et fast beløp for hver enhet av avgiftspliktig last som er innrapportert

reported in respect of the person during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide. For the general account, the abovementioned fixed sum per unit of contributing cargo for each sector shall be calculated pursuant to the regulations contained in Annex II to this Convention. For each separate account, the fixed sum per unit of contributing cargo referred to above shall be calculated by dividing the total annual contribution to be levied to that account by the total quantity of cargo contributing to that account.

4. The Assembly may also levy annual contributions for administrative costs and decide on the distribution of such costs between the sectors of the general account and the separate accounts.
5. The Assembly shall also decide on the distribution between the relevant accounts and sectors of amounts paid in compensation for damage caused by two or more substances which fall within different accounts or sectors, on the basis of an estimate of the extent to which each of the substances involved contributed to the damage.

Annual contributions to the general account

Article 18

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the general account shall be made in respect of each State Party by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of aggregate quantities exceeding 20,000 tonnes of contributing cargo, other than substances referred to in article 19, paragraph 1, which fall within the following sectors:
 - a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5(a) (vii);
 - b) substances referred to in paragraph 2; and
 - c) other substances.
2. Annual contributions shall also be payable to the general account by persons who would have been liable to pay contributions to a separate account in accordance with article 19, paragraph 1 had its operation not been postponed or suspended in accordance with article 19. Each separate account the operation of which has been postponed or suspended under article 19 shall form a separate sector within the general account.

for den personen i løpet av det foregående kalenderår eller det år som Forsamlingen bestemmer. Når det gjelder hovedkontoen, skal det ovennevnte faste beløp per enhet avgiftspliktig last beregnes for hver sektor etter bestemmelsene i Vedlegg II til denne konvensjonen. Når det gjelder hver særkonto skal det ovennevnte faste beløp per enhet avgiftspliktig last beregnes ved å dividere summen av de årlige avgifter som skal utskrives til særkontoen med det totale kvantum last som pålegges avgift til særkontoen.

4. Forsamlingen kan også pålegge årlige avgifter til dekning av administrative kostnader og kan fastsette fordelingen av slike kostnader mellom sektorene under hovedkontoen og særkontiene.
5. Forsamlingen skal også fastsette fordelingen mellom de relevante konti og sektorer av erstatningsbeløp for skade som er forårsaket av to eller flere stoffer som faller inn under ulike sektorer og konti på basis av et anslag over i hvilken grad hver av de involverte stoffene har bidratt til skaden.

Årlige avgifter til hovedkontoen

Artikkel 18

1. Med forbehold for særreglene i artikkel 16 paragraf 5 skal årlige avgifter til hovedkontoen for hver kontraherende stat betales av enhver person som var mottager i den staten i det foregående kalenderår, eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, av kvantum som samlet overstiger 20 000 tonn avgiftspliktig last, med unntak for stoffer som nevnt i artikkel 19 paragraf 1, som faller innenfor følgende sektorer:
 - a) faste stoffer i bulk, som nevnt i artikkel 1 paragraf 5 (a) (vii);
 - b) stoffer som nevnt i paragraf 2; og
 - c) andre stoffer.
2. Årlig avgift til hovedkontoen skal også betales av personer som ville vært forpliktet til å betale avgifter til en særkonto etter artikkel 19 paragraf 1, dersom driften av kontoen ikke var blitt utsatt eller innstilt etter artikkel 19. Hver særkonto som har fått utsatt eller innstilt driften etter artikkel 19, skal utgjøre en egen sektor innenfor hovedkontoen.

Annual contributions to separate accounts

Article 19

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to separate accounts shall be made in respect of each State Party:
 - a) in the case of the oil account,
 - i. by any person who has received in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, total quantities exceeding 150,000 tonnes of contributing oil as defined in article 1, paragraph 3 of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, as amended, and who is or would be liable to pay contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund in accordance with article 10 of that Convention; and
 - ii. by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of total quantities exceeding 20,000 tonnes of other oils carried in bulk listed in appendix I of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
 - b) in the case of the LNG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State;
 - c) in the case of the LPG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of total quantities exceeding 20,000 tonnes of LPG.
2. Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 above shall become effective at the same time as the general account.
3. The initial operation of a separate account referred to in article 16, paragraph 2 shall be postponed until such time as the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, exceed the following levels:

Årlige avgifter til særkonti

Artikkel 19

1. Med forbehold for reglene i artikkel 16 paragraf 5, skal det betales årlige avgifter til særkontiene for hver kontraherende stat:
 - a) når det gjelder oljekontoen,
 - i. av enhver person som i det foregående kalenderår eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, i den staten har mottatt et kvantum som samlet overstiger 150 000 tonn avgiftspliktig olje som definert i artikkel 1 paragraf 3 i Internasjonal konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1971, med senere endringer, og som er eller ville vært pliktig til å betale avgifter til det Internasjonale fond for erstatning av oljesølskade etter artikkel 10 i den konvensjonen; og
 - ii. av enhver person som i det foregående kalenderår eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, i den staten har mottatt et kvantum som samlet overstiger 20 000 tonn av andre typer olje i bulk som er opplistet i vedlegg I til Internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med protokoll av 1978, med senere endringer;
 - b) når det gjelder LNG-kontoen, av enhver person som i det foregående kalenderår eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, umiddelbart forut for lossingen, hadde eiendomshjemmel til en LNG-last som ble losset ved en havn eller terminal i den staten;
 - c) når det gjelder LPG-kontoen, av enhver person som i det foregående kalenderår eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, i den staten var mottager av et kvantum som samlet oversteg 20 000 tonn LPG.
2. Med forbehold for reglene i paragraf 3, skal de særkonti som omhandles i paragraf 1 settes i drift på samme tidspunkt som hovedkontoen.
3. Oppstarten av driften på en særkonto som nevnt i artikkel 16 paragraf 2 skal utsettes inntil det tidspunkt mengden avgiftspliktig last under den kontoen, i løpet av det foregående kalenderåret eller et annet år i henhold til Forsamlingens beslutning, overstiger følgende nivåer:

- a) 350 million tonnes of contributing cargo in respect of the oil account;
 - b) 20 million tonnes of contributing cargo in respect of the LNG account; and
 - c) 15 million tonnes of contributing cargo in respect of the LPG account.
4. The Assembly may suspend the operation of a separate account if:
 - a) the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year fall below the respective level specified in paragraph 3; or
 - b) when six months have elapsed from the date when the contributions were due, the total unpaid contributions to that account exceed ten per cent of the most recent levy to that account in accordance with paragraph 1.
 5. The Assembly may reinstate the operation of a separate account which has been suspended in accordance with paragraph 4.
 6. Any person who would be liable to pay contributions to a separate account the operation of which has been postponed in accordance with paragraph 3 or suspended in accordance with paragraph 4, shall pay into the general account the contributions due by that person in respect of that separate account. For the purpose of calculating future contributions, the postponed or suspended separate account shall form a new sector in the general account and shall be subject to the HNS points system defined in Annex II.
- a) 350 millioner tonn avgiftspliktig last under oljekontoen;
 - b) 20 millioner tonn avgiftspliktig last under LNG-kontoen; og
 - c) 15 millioner tonn avgiftspliktig last under LPG-kontoen.
4. Forsamlingen kan midlertidig innstille driften av en særkonto dersom:
 - a) mengden avgiftspliktig last for kontoen i det foregående kalenderår faller under det nivået som er spesifisert i paragraf 3; eller
 - b) når seks måneder er gått siden avgiften forfalt til betaling, og samlet beløp utestående avgift overstiger 10 % av den siste utskrivning av avgift til den kontoen etter paragraf 1.
 5. Forsamlingen kan gjenoppta driften av en særkonto som er blitt innstilt etter paragraf 4.
 6. Enhver person som ville være pliktig til å betale avgifter til en særkonto som er blitt utsatt etter paragraf 3 eller innstilt etter paragraf 4, skal innbetale det avgiftsbeløp han skylder til særkontoen, inn til hovedkontoen. Med hensyn til beregningen av fremtidige avgifter skal den utsatte eller innstilte særkontoen danne en ny sektor under hovedkontoen og det HNS-poengsystemet som defineres i vedlegg II skal gjelde.

Initial contributions

Article 20

1. In respect of each State Party, initial contributions shall be made of an amount which shall for each person liable to pay contributions in accordance with article 16, paragraph 5, articles 18, 19 and article 21, paragraph 5 be calculated on the basis of a fixed sum, equal for the general account and each separate account, for each unit of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State, during the calendar year preceding that in which this Convention enters into force for that State.
2. The fixed sum and the units for the different sectors within the general account as well as for each separate account referred to in paragraph 1 shall be determined by the Assembly.
3. Initial contributions shall be paid within three months following the date on which the HNS Fund issues invoices in respect of each State

Grunnavgifter

Artikkel 20

1. For hver kontraherende stat skal en grunnavgift betales med et beløp som for hver person som er pliktig til å betale avgift etter artikkel 16 paragraf 5, artikkel 18, 19 og artikkel 21 paragraf 5, skal beregnes på grunnlag av et fast beløp, som skal være det samme for hovedkontoen og hver særkonto, for hver enhet avgiftspliktig last som er mottatt, eller når det gjelder LNG losset, i den staten i kalenderåret forut for ikrafttreddelsen av denne konvensjonen for den staten.
2. Det faste beløpet og enhetene for de ulike sektorer under hovedkontoen, såvel som for hver særkonto som nevnt i paragraf 1, skal fastsettes av Forsamlingen.
3. Grunnavgifter skal betales innen tre måneder fra den dagen HNS-fondet utsteder fakturaer

Party to persons liable to pay contributions in accordance with paragraph 1.

for hver kontraherende stat til personer som er pliktig til å betale avgifter etter paragraf 1.

Reports

Article 21

1. Each State Party shall ensure that any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the provisions of this article.
2. For the purposes set out in paragraph 1, each State Party shall communicate to the Director, at a time and in the manner to be prescribed in the internal regulations of the HNS Fund, the name and address of any person who in respect of the State is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, as well as data on the relevant quantities of contributing cargo for which such a person is liable to contribute in respect of the preceding calendar year.
3. For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article and of establishing, where applicable, the quantities of cargo to be taken into account for any such person when determining the amount of the contribution, the list shall be prima facie evidence of the facts stated therein.
4. Where a State Party does not fulfil its obligations to communicate to the Director the information referred to in paragraph 2 and this results in a financial loss for the HNS Fund, that State Party shall be liable to compensate the HNS Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State Party.
5. In respect of contributing cargo carried from one port or terminal of a State Party to another port or terminal located in the same State and discharged there, States Parties shall have the option of submitting to the HNS Fund a report with an annual aggregate quantity for each account covering all receipts of contributing cargo, including any quantities in respect of which contributions are payable pursuant to article 16, paragraph 5. The State Party shall, at the time of reporting, either:
 - a) notify the HNS Fund that that State will pay the aggregate amount for each account in

Rapporter

Artikkel 21

1. Hver kontraherende stat skal sørge for at alle personer som er pliktig til å betale avgifter etter artikkel 18, artikkel 19, eller paragraf 5 i denne artikkel, er ført opp på en liste som skal opprettes og holdes oppdatert av Direktøren etter bestemmelsene i denne artikkel.
2. I det øyemed som er angitt i paragraf 1 skal hver kontraherende stat, til den tid og på den måten som blir bestemt i HNS-fondets reglement, underrette Direktøren om navn og adresse på alle de personer som, når det gjelder den staten, plikter å betale avgift etter artikkel 18, artikkel 19, og paragraf 5 i denne artikkel, samt gi opplysninger om kvantum avgiftspliktig last som hver slik person plikter å betale avgift for når det gjelder det foregående kalenderår.
3. Ved avgjørelsen av hvem som på et bestemt tidspunkt plikter å betale avgift etter artikkel 18, artikkel 19, og paragraf 5 i denne artikkel, og i så fall hvilke kvanta avgiftspliktig last som skal tas med i beregningen for hver enkelt person ved fastsettelsen av hans avgift, er listen prima facie bevis for så vidt gjelder opplysningene som den inneholder.
4. Dersom en kontraherende stat ikke oppfyller sine forpliktelser når det gjelder å underrette Direktøren om informasjon som nevnt i paragraf 2 og dette resulterer i et økonomisk tap for HNS-fondet, plikter den kontraherende stat å erstatte slik tap til HNS-fondet. Forsamlingen skal på anbefaling fra Direktøren avgjøre om slik erstatning skal betales av en kontraherende stat.
5. For avgiftspliktig last som fraktes fra en havn eller terminal i en kontraherende stat til en annen havn eller terminal i den samme staten og losses der, skal de kontraherende stater kunne velge å avgi en rapport til HNS-fondet over årlig kvantum for hver konto som dekker alle mottak av avgiftspliktig last, herunder slike kvanta som det skal betales avgift av etter artikkel 16, paragraf 5. Den kontraherende stat skal ved rapporteringen enten:
 - a) underrette HNS-fondet om at vedkommende stat vil betale det samlede beløp til hver

respect of the relevant year in one lump sum to the HNS Fund; or

- b) instruct the HNS Fund to levy the aggregate amount for each account by invoicing individual receivers or, in the case of LNG, the title holder who discharges within the jurisdiction of that State Party, for the amount payable by each of them. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

konto for det relevante året ved en samlet sum til HNS-fondet; eller

- b) instruere HNS-fondet om å innkreve det samlede avgiftsbeløp for hver konto ved å fakturere de individuelle mottagere, eller for LNG de eiendomshjemmelshavere som losses innenfor den statens jurisdiksjon, for det avgiftsbeløp som hver av dem plikter å betale. Disse personene skal identifiseres i samsvar med vedkommende stats nasjonale rettsregler.

Nonpayment of contributions

Article 22

1. The amount of any contribution due under articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5 and which is in arrears shall bear interest at a rate which shall be determined in accordance with the internal regulations of the HNS Fund, provided that different rates may be fixed for different circumstances.
2. Where a person who is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5 does not fulfil the obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrears, the Director shall take all appropriate action, including court action, against such a person on behalf of the HNS Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where the defaulting contributor is manifestly insolvent or the circumstances otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

Optional liability of States Parties for the payment of contributions

Article 23

1. Without prejudice to article 21, paragraph 5, a State Party may at the time when it deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter declare that it assumes responsibility for obligations imposed by this Convention on any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5 in respect of hazardous and noxious substances received or discharged in the territory of that State. Such a declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

Manglende betaling av avgifter

Artikkel 22

1. Avgifter som nevnt i artiklene 18, 19, 20 eller 21 paragraf 5 som er forfalt til betaling skal forrentes etter en rentefot som skal fastsettes etter HNS-fondets interne reglement, hvorved forskjellig rentefot kan fastsettes for forskjellige forhold.
2. Når en person som plikter å betale avgifter etter artiklene 18, 19, 20 eller 21 paragraf 5, helt eller delvis unnlater å oppfylle sine forpliktelser med hensyn til avgiften og er i restanse, skal Direktøren på vegne av HNS-fondet treffe alle passende tiltak, herunder rettslige skritt, mot vedkommende for å inndrive det forfalte beløp. Dersom den avgiftspliktige som er i mislighold er åpenbart insolvent, eller det ellers er grunn til det, kan dog Forsamlingen etter forslag fra Direktøren beslutte at tiltak mot vedkommende ikke skal treffes eller opprettholdes.

Valgfri forpliktelse for statene når det gjelder betaling av avgift

Artikkel 23

1. Uten hensyn til artikkel 21 paragraf 5 kan en kontraherende stat på tidspunktet for ratifikasjon, vedtagelse, godkjennelse eller tiltredelse til denne konvensjonen, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at staten påtar seg ansvaret for forpliktelser som i denne konvensjonen pålegges enhver person som plikter å betale avgifter etter artikkel 18, 19, 20 eller 21 paragraf 5, for farlige og skadelige stoffer som er mottatt eller losses i vedkommende stats territorium. En slik erklæring skal være skriftlig og skal spesifisere de forpliktelser som staten derved påtar seg.

2. Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with article 46, it shall be deposited with the SecretaryGeneral who shall after the entry into force of this Convention communicate the declaration to the Director.
 3. A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.
 4. A declaration made in accordance with this article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such a notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.
 5. Any State which is bound by a declaration made under this article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.
2. Når en en erklæring etter paragraf 1 avgis før ikrafttredelsen av denne konvensjonen etter artikkel 46, skal den deponeres hos Generalsekretæren, som etter ikrafttredelsen av konvensjonen skal underrette Direktøren om erklæringen.
 3. En erklæring etter paragraf 1 som avgis etter ikrafttredelsen av denne konvensjonen skal deponeres hos Direktøren.
 4. En erklæring som er avgitt i samsvar med denne artikkel kan trekkes tilbake av vedkommende stat etter å ha gitt Direktøren skriftlig underretning om dette. Slik underretning skal ha virkning fra tre måneder etter at den er mottatt av Direktøren.
 5. Enhver stat som er bundet av en erklæring avgitt etter denne artikkel skal i ethvert søksmål mot staten ved en kompetent domstol vedrørende enhver forpliktelse som er spesifisert i erklæringen, frasi seg enhver immunitet som staten ellers kunne påberopt seg.

Organization and administration

Article 24

The HNS Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by the Director.

Assembly

Article 25

The Assembly shall consist of all States Parties to this Convention.

Article 26

The functions of the Assembly shall be:

- a) to elect at each regular session its President and two Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;
- b) to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;
- c) to develop, apply and keep under review internal and financial regulations relating to the aim of the HNS Fund as described in article 13, paragraph 1(a), and the related tasks of the HNS Fund listed in article 15;
- d) to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;

Organisasjon og administrasjon

Artikkel 24

HNS-fondet skal ha en Forsamling og et sekretariat som ledes av en direktør.

Forsamlingen

Artikkel 25

Forsamlingen består av alle de kontraherende stater.

Artikkel 26

Forsamlingens oppgaver skal være:

- a) å velge på hver ordinære sesjon en president og en visepresident som skal tjenestegjøre til neste ordinære sesjon;
- b) å fastsette sin egen forretningsorden, som skal være underlagt denne konvensjonens bestemmelser;
- c) å utvikle, anvende og løpende vurdere internt og finansielt reglement for å gjennomføre HNS-fondets formål som beskrevet i artikkel 13 paragraf 1 (a), og de beslektede oppgaver som beskrevet i artikkel 15;
- d) å ansette Direktøren og gi bestemmelser om ansettelse av annet nødvendig personell, og fastsette Direktørens og andre ansattes ansettelsesvilkår;

- e) to adopt the annual budget prepared in accordance with article 15(b);
 - f) to consider and approve as necessary any recommendation of the Director regarding the scope of definition of contributing cargo;
 - g) to appoint auditors and approve the accounts of the HNS Fund;
 - h) to approve settlements of claims against the HNS Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with article 14 and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of damage are compensated as promptly as possible;
 - i) to establish a Committee on Claims for Compensation with at least 7 and not more than 15 members and any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the States Parties are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, mutatis mutandis, for the work of such subsidiary body;
 - j) to determine which States not party to this Convention, which Associate Members of the Organization and which intergovernmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly and subsidiary bodies;
 - k) to give instructions concerning the administration of the HNS Fund to the Director and subsidiary bodies;
 - l) to supervise the proper execution of this Convention and of its own decisions;
 - m) to review every five years the implementation of this Convention with particular reference to the performance of the system for the calculation of levies and the contribution mechanism for domestic trade; and
 - n) to perform such other functions as are allocated to it under this Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the HNS Fund.
- e) å vedta det årlige budsjett som utarbeides etter artikkel 15 (b);
 - f) å vurdere og, når det er påkrevet, godkjenne enhver anbefaling fra Direktøren når det gjelder rekkevidden av definisjonen av avgiftspliktig last;
 - g) å utnevne revisorer og godkjenne HNS-fondets regnskaper;
 - h) å godkjenne oppgjør av krav mot HNS-fondet, å vedta fordeling blandt kravshaverne av det tilgjengelige erstatningsbeløp etter artikkel 14, og å fastsette på hvilke vilkår midlertidig utbetaling skal skje for å sikre at de skadelidte får erstatning så hurtig som mulig;
 - i) å opprette en komite for erstatningskrav med minst 7 og ikke flere enn 15 medlemmer, samt slike midlertidige eller permanente underorganer som den finner nødvendig, å definere dens kompetanseområde og gi den slik myndighet som er nødvendig for at den skal kunne utføre de funksjoner den er tillagt; ved oppnevningen av medlemmer til slike organer skal Forsamlingen bestrebe seg på å sørge for en rimelig geografisk fordeling av medlemmer og å sørge for at de kontraherende stater er behørig representert; Forsamlingens forretningsorden kan anvendes mutatis mutandis, for arbeidet i til et slikt underorgan;
 - j) å avgjøre hvilke ikke-kontraherende stater, hvilke assosierte medlemmer av Organisasjonen, og hvilke mellomstatlige og internasjonale ikke-statlige organisasjoner som skal ha rett til uten stemmerett å delta i møter i Forsamlingen og underorganer;
 - k) å gi Direktøren og underorganer instruksjoner om administrasjonen av HNS-fondet;
 - l) å overvåke at konvensjonens bestemmelser og Forsamlingens vedtak blir overholdt;
 - m) å vurdere gjennomføringen av denne konvensjonen hvert femte år, spesielt når det gjelder hvordan systemet for beregningen av avgifter og avgiftsmekanismen for innenlands handel fungerer; og
 - n) å utføre andre oppgaver som tilligger Forsamlingen etter denne konvensjonen, eller som ellers er nødvendig for at HNS-fondet skal fungere tilfredstillende.

Article 27

1. Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.
2. Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of at least onethird of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation with the President of the Assembly. The Director shall give members at least thirty days' notice of such sessions.

Article 28

A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

Secretariat*Article 29*

1. The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the HNS Fund may require.
2. The Director shall be the legal representative of the HNS Fund.

Article 30

1. The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions given by the Assembly, the Director shall perform those functions which are assigned to the Director by this Convention, the internal regulations of the HNS Fund and the Assembly.
2. The Director shall in particular:
 - a) appoint the personnel required for the administration of the HNS Fund;
 - b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the assets of the HNS Fund;
 - c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of article 22, paragraph 2;
 - d) to the extent necessary to deal with claims against the HNS Fund and to carry out the other functions of the HNS Fund, employ the services of legal, financial and other experts;
 - e) take all appropriate measures for dealing with claims against the HNS Fund, within the limits and on conditions to be laid down in the internal regulations of the HNS Fund, including the final settlement of claims with

Artikkel 27

1. Ordinær sesjon av Forsamlingen skal holdes en gang hvert kalenderår etter innkalling fra Direktøren.
2. Ekstraordinær sesjon av Forsamlingen skal innkalles av Direktøren etter anmodning av minst en tredel av Forsamlingens medlemmer, og kan innkalles på Direktørens eget initiativ etter samråd med Forsamlingens president. Direktøren skal underrette medlemmene om slike møter minst 30 dager i forveien.

Artikkel 28

Forsamlingen er beslutningsdyktig når flertallet av dens medlemmer er tilstede.

Sekretariatet*Artikkel 29*

1. Sekretariatet skal bestå av Direktøren og det personell som trengs for å administrere HNS-fondet
2. Direktøren skal være HNS-fondets lovlige stedfortreder.

Artikkel 30

1. Direktøren skal være HNS-fondets høyeste tjenestemann. Direktøren skal utføre de oppgaver som er tillagt Direktøren i denne konvensjonen, HNS-fondets interne reglement og Forsamlingen.
2. Direktøren skal særlig:
 - a) ansette det personell som trengs for å administrere HNS-fondet;
 - b) ta alle nødvendige forholdsregler for å sikre en riktig forvaltning av HNS-fondets aktiva;
 - c) inndrive de avgifter som skal betales etter konvensjonen, hvorved han især skal iakttta reglene i artikkel 22 paragraf 2;
 - d) benytte juridiske, økonomiske og andre eksperter i den utstrekning det er nødvendig for å behandle krav mot HNS-fondet eller utføre andre oppgaver tillagt det;
 - e) gjøre alle nødvendige tiltak for å behandle erstatningskrav mot HNS-fondet innenfor de grenser og på de vilkår som er fastsatt i HNS-fondets interne reglement, herunder endelig oppgjør av krav uten Forsamlingens

hout the prior approval of the Assembly where these regulations so provide;

- f) prepare and submit to the Assembly the financial statements and budget estimates for each calendar year;
- g) prepare, in consultation with the President of the Assembly, and publish a report on the activities of the HNS Fund during the previous calendar year; and
- h) prepare, collect and circulate the documents and information which may be required for the work of the Assembly and subsidiary bodies.

Article 31

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by the Director shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the HNS Fund. They shall refrain from any action which might adversely reflect on their position as international officials. Each State Party on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by the Director, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

Finances

Article 32

1. Each State Party shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on subsidiary bodies.
2. Any other expenses incurred in the operation of the HNS Fund shall be borne by the HNS Fund.

Voting

Article 33

The following provisions shall apply to voting in the Assembly:

- a) each member shall have one vote;
- b) except as otherwise provided in article 34, decisions of the Assembly shall be made by a majority vote of the members present and voting;
- c) decisions where a two-thirds majority is required shall be a two-thirds majority vote of members present; and

forhåndssamtykke der reglementet tillater det;

- f) utarbeide og legge frem for Forsamlingen regnskap og budsjettforslag for hvert kalenderår;
- g) utarbeide en rapport over HNS-fondets aktiviteter det foregående kalenderår i samråd med Forsamlingens president, og publisere denne; og
- h) utarbeide, samle inn og distribuere de dokumenter og opplysninger som trengs for arbeidet i Forsamlingen og underorganene.

Artikkel 31

Ved utførelsen av sine plikter skal Direktøren, de ansatte og de eksperter Direktøren oppnevner ikke søke eller motta instruksjoner fra noen regjering eller noen myndighet utenfor HNS-fondet. De skal avholde seg fra enhver handling som kan få uheldig virkning på deres posisjon som internasjonale tjenestemenn. Enhver kontraherende stat forplikter seg på sin side til å respektere den eksklusivt internasjonale karakter av oppgavene til Direktøren, de ansatte og de eksperter som er oppnevnt av Direktøren, og til ikke å søke å øve innflytelse på noen av dem under utførelsen av deres plikter.

Finanser

Artikkel 32

1. Enhver kontraherende stat skal bære lønns- og reiseutgifter samt andre utgifter for sin egen delegasjon til Forsamlingen og for sine representanter i underorganene.
2. Alle andre utgifter som oppstår i tilknytning til HNS-fondets virksomhet, skal bæres av HNS-fondet.

Avstemning

Artikkel 33

Følgende bestemmelser skal gjelde for avstemninger i Forsamlingen:

- a) hvert medlem skal ha en stemme;
- b) for så vidt ikke annet følger av artikkel 34 skal vedtak i Forsamlingen treffes med simpelt flertall av de medlemmer som er tilstede og avgir stemme;
- c) vedtak som krever to tredels flertall fattes med to tredels flertall av de medlemmer som er tilstede; og

- d) for the purpose of this article the phrase "members present" means "members present at the meeting at the time of the vote", and the phrase "members present and voting" means "members present and casting an affirmative or negative vote". Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

Article 34

The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

- a) a decision under article 19, paragraphs 4 or 5 to suspend or reinstate the operation of a separate account;
- b) a decision under article 22, paragraph 2, not to take or continue action against a contributor;
- c) the appointment of the Director under article 26(d);
- d) the establishment of subsidiary bodies, under article 26(i), and matters relating to such establishment; and
- e) a decision under article 51, paragraph 1, that this Convention shall continue to be in force.

Tax exemptions and currency regulations

Article 35

1. The HNS Fund, its assets, income, including contributions, and other property necessary for the exercise of its functions as described in article 13, paragraph 1, shall enjoy in all States Parties exemption from all direct taxation.
2. When the HNS Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or of services which are necessary for the exercise of its official activities in order to achieve its aims as set out in article 13, paragraph 1, the cost of which include indirect taxes or sales taxes, the Governments of the States Parties shall take, whenever possible, appropriate measures for the remission or refund of the amount of such duties and taxes. Goods thus acquired shall not be sold against payment or given away free of charge unless it is done according to conditions approved by the Government of the State having granted or supported the remission or refund.
3. No exemption shall be accorded in the case of duties, taxes or dues which merely constitute payment for public utility services.

- d) i denne artikkel menes med uttrykket "medlemmer som er tilstede", "medlemmer som er tilstede ved tidspunktet for avstemningen", og med uttrykket "medlemmer som er tilstede og avgir stemme" menes "medlemmer som er tilstede og avgir positiv eller negativ stemme". Medlemmer som avstår fra å stemme skal anses ikke å ha avgitt stemme.

Artikkel 34

Følgende vedtak i forsamlingen krever to tredels flertall:

- a) et vedtak etter artikkel 19 paragraf 4 eller 5 om å innstille eller gjenoppta driften av en særkonto;
- b) et vedtak etter artikkel 22 paragraf 2 om at tiltak mot en avgiftspliktig ikke skal treffes eller opprettholdes;
- c) ansettelse av Direktøren etter artikkel 26 (d);
- d) opprettelse av underorganer etter artikkel 26 (i), og saker vedrørende opprettelsen; og
- e) et vedtak etter artikkel 51 paragraf 1 om at denne konvensjonen skal vedvare å være i kraft.

Skatteunntak og valutareguleringer

Artikkel 35

1. HNS-fondet, dets aktiva og inntekter, herunder avgifter, og annen eiendom som er nødvendig for utførelsen av dets oppgaver som beskrevet i artikkel 13 paragraf 1, skal være fritatt for all direkte beskatning i alle kontraherende stater.
2. Når HNS-fondet foretar større innkjøp av løsøre eller fast eiendom, eller av tjenester som er nødvendig for utøvelsen av dets offisielle virksomhet for å gjennomføre de siktemål som er angitt i artikkel 13 paragraf 1, og prisen på dette inkluderer indirekte skatter eller omsetningsavgift, skal de kontraherende staters regjeringer, når det er mulig, foreta passende tiltak for å ettergi eller tilbakebetale slike skatter og avgifter. Varer som er anskaffet på denne måten må ikke overdras, hverken mot betaling eller gratis, annet enn på vilkår som er godtatt av den staten som har innvilget eller støttet ettergivelsen eller refusjonen.
3. Fritak skal ikke gis for skatter, avgifter eller gebyrer som bare utgjør betaling for tjenester fra det offentlige.

4. The HNS Fund shall enjoy exemption from all customs duties, taxes and other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the Government of that country.
 5. Persons contributing to the HNS Fund as well as victims and owners receiving compensation from the HNS Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.
 6. Notwithstanding existing or future regulations concerning currency or transfers, States Parties shall authorize the transfer and payment of any contribution to the HNS Fund and of any compensation paid by the HNS Fund without any restriction.
4. HNS-fondet skal fritas for alle tollavgifter, skatter og andre tilsvarende avgifter på gjenstander som innføres eller utføres av eller på vegne av HNS-fondet til offisielt bruk. Gjenstander som er blitt innført på denne måte, må ikke overdras, hverken mot betaling eller gratis, i importstaten annet enn på vilkår som er godtatt av regjeringen i den staten.
 5. Personer som betaler avgift til HNS-fondet, samt skadelidte og eiere som mottar erstatning fra HNS-fondet, skal være underlagt skattelovgivningen i den stat hvor de er skattepliktige, og konvensjonen gir dem hverken særlige fritagelser eller andre rettigheter i så måte.
 6. Uten hensyn til gjeldende eller fremtidige regler om kontroll med valuta eller overføring av kapital, skal de kontraherende stater uten noen restriksjoner tillate overføringer og betaling av avgifter til HNS-fondet og av erstatninger som HNS-fondet utbetaler.

Confidentiality of information

Article 36

Information relating to individual contributors supplied for the purpose of this Convention shall not be divulged outside the HNS Fund except in so far as it may be strictly necessary to enable the HNS Fund to carry out its functions including the bringing and defending of legal proceedings.

Konfidensialitet av informasjon

Artikkel 36

Informasjon vedrørende individuelle avgiftsytere som gis med denne konvensjonens formål for øyet skal ikke røpes utenfor HNS-fondet, unntatt der dette er strengt nødvendig for at HNS-fondet skal kunne utføre sine oppgaver, herunder å bringe en sak inn for eller forsvare seg i rettslige forhandlinger.

Chapter IV

Claims and actions

Limitation of actions

Article 37

1. Rights to compensation under chapter II shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage and of the identity of the owner.
2. Rights to compensation under chapter III shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to article 39, paragraph 7, within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage.
3. In no case, however, shall an action be brought later than ten years from the date of the incident which caused the damage.

Kapittel IV

Krav og søksmål

Foreldelse av krav

Artikkel 37

1. Rett til erstatning etter kapittel II faller bort om søksmål ikke er reist i henhold til disse bestemmelsene innen tre år regnet fra den dag skadelidte kjente til eller med rimelighet burde kjent til skaden og eierens identitet.
2. Rett til erstatning etter kapittel III faller bort om søksmål ikke er reist etter disse bestemmelsene, eller underretning er gitt etter artikkel 39 paragraf 7, innen tre år regnet fra den dag skadelidte kjente til eller med rimelighet burde kjent til skaden.
3. Krav kan dog ikke i noe tilfelle gjøres gjeldende senere enn ti år fra dagen for den begivenhet som forvoldte skaden.

4. Where the incident consists of a series of occurrences, the ten-year period mentioned in paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.

Jurisdiction in respect of action against the owner

Article 38

1. Where an incident has caused damage in the territory, including the territorial sea or in an area referred to in article 3(b), of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimize damage in such territory including the territorial sea or in such area, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of any such States Parties.
2. Where an incident has caused damage exclusively outside the territory, including the territorial sea, of any State and either the conditions for application of this Convention set out in article 3(c) have been fulfilled or preventive measures to prevent or minimize such damage have been taken, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of:
 - a) the State Party where the ship is registered or, in the case of an unregistered ship, the State Party whose flag the ship is entitled to fly; or
 - b) the State Party where the owner has habitual residence or where the principal place of business of the owner is established; or
 - c) the State Party where a fund has been constituted in accordance with article 9, paragraph 3.
3. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 or 2 shall be given to the defendant.
4. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.
5. After a fund under article 9 has been constituted by the owner or by the insurer or other person providing financial security in accordance with article 12, the courts of the State in which such fund is constituted shall have exclusive jurisdiction to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

4. Dersom begivenheten består av en serie begivenheter, skal tiårsfristen i paragraf 3 løpe fra dagen for den siste av begivenhetene.

Jurisdiksjon ved søksmål mot eieren

Artikkel 38

1. Har en begivenhet forårsaket skade i en eller flere kontraherende staters territorium, herunder sjøterritoriet eller en sone som nevnt i artikkel 3 (b), eller er avvergingstiltak foretatt for å avverge eller begrense skade i et slikt territorium, herunder sjøterritoriet eller en slik sone, kan søksmål om erstatning som reises mot eieren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar bare reises ved domstolene i slike kontraherende stater.
2. Har en begivenhet forårsaket skade bare utenfor territoriet, herunder territorialfarvannet, til noen stat, og betingelsene i artikkel 3 (c) for anvendelsen av denne konvensjonen er oppfylt eller avvergingstiltak for å avverge eller begrense slik skade er foretatt, kan erstatnings-søksmål mot eieren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar kun reises ved domstolene i:
 - a) den kontraherende stat der skipet er registrert eller, for et uregistrert skip, skipets flaggstat; eller
 - b) den kontraherende stat der eieren har sin bopel eller der eierens hovedforretningssted er etablert; eller
 - c) den kontraherende stat der et fond er etablert etter artikkel 9 paragraf 3.
3. Den saksøkte skal gis rimelig varsel om søksmål som reises etter paragraf 1 eller 2.
4. Enhver kontraherende stat skal sørge for at dens domstoler har nødvendig kompetanse til å behandle søksmål om erstatning under denne konvensjonen.
5. Når et fond er opprettet av eieren eller forsikringsgiver eller en annen som har stilt økonomisk sikkerhet i samsvar med artikkel 12, skal domstolene i den stat hvor fondet er opprettet ha enekompetanse til å avgjøre ethvert spørsmål vedrørende fordeling og utbetaling fra fondet.

Jurisdiction in respect of action against the HNS Fund or taken by the HNS Fund

Article 39

1. Subject to the subsequent provisions of this article, any action against the HNS Fund for compensation under article 14 shall be brought only before a court having jurisdiction under article 38 in respect of actions against the owner who is liable for damage caused by the relevant incident or before a court in a State Party which would have been competent if an owner had been liable.
2. In the event that the ship carrying the hazardous or noxious substances which caused the damage has not been identified, the provisions of article 38, paragraph 1, shall apply *mutatis mutandis* to actions against the HNS Fund.
3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain such actions against the HNS Fund as are referred to in paragraph 1.
4. Where an action for compensation for damage has been brought before a court against the owner or the owner's guarantor, such court shall have exclusive jurisdiction over any action against the HNS Fund for compensation under the provisions of article 14 in respect of the same damage.
5. Each State Party shall ensure that the HNS Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with this Convention before a competent court of that State against the owner or the owner's guarantor.
6. Except as otherwise provided in paragraph 7, the HNS Fund shall not be bound by any judgement or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.
7. Without prejudice to the provisions of paragraph 5, where an action under this Convention for compensation for damage has been brought against an owner or the owner's guarantor before a competent court in a State Party, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the HNS Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the HNS Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgement rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and

Jurisdiksjon i søksmål mot HNS-fondet eller søksmål reist av HNS-fondet

Artikkel 39

1. Med mindre annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, kan søksmål mot HNS-fondet om erstatning etter artikkel 14 bare reises ved domstol som er kompetent etter artikkel 38 til å behandle søksmål mot den eier som er ansvarlig for skade forårsaket av den aktuelle begivenhet, eller ved domstol i en kontraherende stat som ville ha vært kompetent hvis en eier hadde vært ansvarlig.
2. Dersom det skipet som transporterte de farlige eller skadelige stoffene som forårsaket skaden ikke er identifisert, skal bestemmelsene i artikkel 38 paragraf 1 anvendes *mutatis mutandis* ved søksmål mot HNS-fondet.
3. Enhver kontraherende stat skal sørge for at dens domstoler har kompetanse til å behandle søksmål mot HNS-fondet som nevnt i paragraf 1.
4. Når søksmål om erstatning for skade er reist ved en domstol mot eieren eller hans forsikringsgiver, skal denne domstolen ha enekompetanse i alle søksmål mot HNS-fondet om erstatning etter bestemmelsene i artikkel 14 vedrørende samme skade.
5. Enhver kontraherende stat skal sørge for at HNS-fondet har rett til å intervenere som part i ethvert søksmål som er reist i henhold til denne konvensjonen mot eieren eller eierens forsikringsgiver ved en kompetent domstol i staten.
6. Med mindre annet følger av paragraf 7, blir HNS-fondet ikke bundet av dom eller kjennelse i en rettssak som det ikke har vært part i, eller av et forlik som det ikke er part i.
7. Er søksmål om erstatning for skade reist etter denne konvensjonen mot en eier eller eierens forsikringsgiver ved en kompetent domstol i en kontraherende stat, skal hver av sakens parter ha rett til å varsle HNS-fondet om søksmålet i samsvar med vedkommende stats nasjonale rett, uten at dette skal medføre noen innskrenkning i det som er bestemt i paragraf 5. Når slikt varsel er gitt i samsvar med formkravene i domstolstatens rett, og til slik tid og på slik måte at HNS-fondet har hatt en reell mulighet til å intervenere som part i søksmålet, skal rettens dom i saken, når den er rettskraftig og tvangskraftig i den stat hvor den er avsagt, være bindende for HNS-fondet, på den måte at HNS-fondet ikke

enforceable in the State where the judgement was given, become binding upon the HNS Fund in the sense that the facts and findings in that judgement may not be disputed by the HNS Fund even if the HNS Fund has not actually intervened in the proceedings.

Recognition and enforcement

Article 40

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with article 38, which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:
 - a) where the judgement was obtained by fraud; or
 - b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.
2. A judgement recognized under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
3. Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 14, paragraph 6, any judgement given against the HNS Fund by a court having jurisdiction in accordance with article 39, paragraphs 1 and 3 shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each State Party.

Subrogation and recourse

Article 41

1. The HNS Fund shall, in respect of any amount of compensation for damage paid by the HNS Fund in accordance with article 14, paragraph 1, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy against the owner or the owner's guarantor.
2. Nothing in this Convention shall prejudice any rights of recourse or subrogation of the HNS Fund against any person, including persons referred to in article 7, paragraph 2(d), other than those referred to in the previous paragraph, in so far as they can limit their liability. In any event the right of the HNS Fund to subrogation against such persons shall not be less

kan gjøre innsigelser gjeldende mot avgjørelsens rettslige og faktiske konklusjoner, selv om HNS-fondet faktisk ikke har intervenert i saken.

Anerkjennelse og fullbyrdelse

Artikkel 40

1. Dom avsagt av en domstol som er kompetent etter artikkel 38, som kan fullbyrdes i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der, skal anerkjennes i alle kontraherende stater, med mindre:
 - a) dommen ble oppnådd med svik; eller
 - b) saksøkte ikke ble gitt rimelig varsel og rimelig mulighet til å fremstille sin sak.
2. En dom som er anerkjent i samsvar med paragraf 1 er tvangskraftig i enhver kontraherende stat så snart de formaliteter som vedkommende stat krever er oppfylt. Disse formaliteter må ikke gi adgang til ny prøving av sakens realitet.
3. Med forbehold om avgjørelser om fordelingen som nevnt i artikkel 14 paragraf 6, skal enhver dom mot HNS-fondet ved en domstol som er kompetent etter artikkel 39 paragrafene 1 og 3 anerkjennes og kunne fullbyrdes i enhver kontraherende stat, når dommen er tvangskraftig i opprinnelsesstaten og i denne staten ikke lenger kan overprøves ved vanlige rettsmidler.

Subrogasjon og regress

Artikkel 41

1. HNS-fondet skal tre inn i den rett som mottageren av erstatningen måtte ha mot eieren eller hans forsikringsgiver for alle beløp som er betalt i skadeserstatning etter artikkel 14 paragraf 1.
2. Intet i denne konvensjonen skal innskrenke HNS-fondets rett til regress eller inntreden ved subrogasjon mot noen person, herunder personer som nevnt i artikkel 7 paragraf 2 (d), utenom de personer som det vises til i forrige paragraf i den utstrekning disse kan begrense sitt ansvar. Under enhver omstendighet skal HNS-fondets rett til å tre inn i krav mot slike personer ved subrogasjon ikke være mindre

favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the HNS Fund which may exist, a State Party or agency thereof which has paid compensation for damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

Supersession clause

Article 42

This Convention shall supersede any convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such convention.

Chapter V

Transitional provisions

Information on contributing cargo

Article 43

When depositing an instrument referred to in article 45, paragraph 3, and annually thereafter until this Convention enters into force for a State, that State shall submit to the Secretary-General data on the relevant quantities of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.

First session of the Assembly

Article 44

The Secretary-General shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after the entry into force of this Convention and, in any case, not more than thirty days after such entry into force.

gunstige enn den rett som tilkommer en forsikringsgiver til den som har motatt erstatning.

3. Uten at dette innskrenker andre eksisterende rettigheter til inntreden ved subrogasjon eller regress mot HNS-fondet, skal en kontraherende stat eller dens organer som har betalt erstatning for skade i samsvar med nasjonale rettsregler, ved subrogasjon tre inn i den rett som mottageren av erstatningen ville hatt etter denne konvensjonen.

Fortrengningsklausul

Artikkel 42

Denne konvensjonen skal avløse alle konvensjoner som er ikraft eller åpen for undertegning, ratifikasjon eller tiltredelse den dag denne konvensjonen åpnes for undertegning, men bare i den utstrekning slike konvensjoner ville være i konflikt med denne; dog slik at denne bestemmelsen ikke skal berøre de kontraherende staters forpliktelser etter slike konvensjoner overfor ikke-kontraherende stater.

Kapittel V

Overgangsbestemmelser

Informasjon om avgiftspliktig last

Artikkel 43

Ved deponering av dokument som nevnt i artikkel 45 paragraf 3, og deretter årlig frem til denne konvensjonen trer ikraft for en stat, skal denne staten fremlegge for Generalsekretæren data for de relevante kvanta avgiftspliktig last som er motatt, eller når det gjelder LNG, losset, i vedkommende stat i det foregående kalenderår særskilt for hovedkontoen og for hver særkonto.

Forsamlingens første sesjon

Artikkel 44

Generalsekretæren skal innkalle Forsamlingen til dens første sesjon. Denne skal finne sted så snart som mulig etter at konvensjonen er trådt ikraft, og ikke senere enn tretti dager etter ikrafttreddelsen.

*Chapter VI***Final clauses****Signature, ratification, acceptance, approval and accession***Article 45*

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Entry into force*Article 46*

1. This Convention shall enter into force eighteen months after the date on which the following conditions are fulfilled:
 - a) at least twelve States, including four States each with not less than 2 million units of gross tonnage, have expressed their consent to be bound by it, and
 - b) the Secretary-General has received information in accordance with article 43 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to article 18, paragraphs 1(a) and (c) have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 40 million tonnes of cargo contributing to the general account.
2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent, or on the date on which this Convention enters into force in accordance with paragraph 1, whichever is the later.

*Kapittel VI***Avsluttende bestemmelser****Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, vedtagelse og godkjenning***Artikkel 45*

1. Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning ved Organisasjonens hovedkontor fra 1. oktober 1996 til 30. september 1997, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
2. Stater kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:
 - a) signatur uten reservasjon for ratifikasjon, vedtagelse eller godkjenning; eller
 - b) signatur med forbehold om ratifikasjon, vedtagelse eller godkjenning som etterfølges av ratifikasjon, vedtagelse eller godkjenning; eller
 - c) tiltredelse.
3. Ratifikasjon, vedtagelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos Generalsekretæren.

Ikrafttredelse*Artikkel 46*

1. Denne konvensjonen skal tre ikraft atten måneder etter den dagen følgende betingelser er tilfredsstilt:
 - a) minst tolv stater, inkludert fire stater med ikke mindre enn 2 millioner enheter brutto tonn, har gitt uttrykk for sin tilslutning, og
 - b) Generalsekretæren har mottatt informasjon i samsvar med artikkel 43 om at de personene i disse statene som ville være pliktige til å betale avgift etter artikkel 18 paragrafene 1 (a) og (c), i det foregående kalenderår har mottatt et samlet kvantum som utgjør minst 40 millioner tonn last som er avgiftspliktig til hovedkontoen.
2. For en stat som gir uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen etter at betingelsene for ikrafttredelse er tilfredsstilt, skal tilslutningen ha virkning fra tre måneder etter datoen for tilslutningen, eller fra datoen denne konvensjonen trer ikraft i samsvar med paragraf 1, etter som hvilket av disse to alternativer som inntreffer sist.

Revision and amendment*Article 47*

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 six States Parties or onethird 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.

Amendment of limits*Article 48*

1. Without prejudice to the provisions of article 47, the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 9, paragraph 1 and article 14, paragraph 5.
2. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties, any proposal to amend the limits specified in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
3. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
4. All Contracting States, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
5. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided in paragraph 4, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.
6. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship

Revideringer og endringer*Artikkel 47*

1. Organisasjonen kan innkalle til en konferanse med det formål å revidere eller endre denne konvensjonen.
2. Generalsekretæren skal innkalle til en konferanse for de kontraherende stater for å revidere eller endre denne konvensjonen på anmodning av enten seks kontraherende stater eller en tredel av de kontraherende stater, ettersom hvilket tall som er det høyeste.
3. Enhver tilslutning til denne konvensjonen som uttrykkes etter datoen for ikrafttredelsen av en endring til denne konvensjonen, skal anses å gjelde konvensjonen med endringer.

Endringer av begrensningsbeløp*Artikkel 48*

1. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 47, skal de spesielle prosedyrene etter denne artikkel gjelde kun for endringer av begrensningsbeløpene i artikkel 9 paragraf 1 og artikkel 14 paragraf 5.
2. På forlangende av minst halvparten, men ikke under seks, kontraherende stater, skal generalsekretæren la ethvert forslag om endringer av begrensningsbeløpene som er fastsatt i artikkel 9 paragraf 1 og artikkel 14 paragraf 5, sirkulere til alle Organisasjonens medlemmer og til alle kontraherende stater.
3. Enhver endring som blir foreslått og sirkulert slik det er nevnt ovenfor skal sendes til Organisasjonens juridiske komité (Legal Committee) for vurdering tidligst seks måneder etter sirkulasjonsdatoen.
4. Alle kontraherende stater til konvensjonen uten hensyn til om disse er medlemmer av Organisasjonen eller ikke, skal ha rett til å delta under saksbehandlingen til juridisk komité for vurdering og vedtagelse av endringer.
5. Endringer skal vedtas med to tredelers majoritet av de kontraherende stater som er tilstede og stemmer i juridisk komité, utvidet slik det er bestemt i paragraf 4, under forutsetning av at minst halvparten av de kontraherende stater er tilstede ved avstemningen.
6. Ved behandling av et forslag om endring av begrensningsbeløpene skal komitéen vurdere erfaring med hensyn til ulykker, spesielt omfanget av de skader disse har resultert i, endringer i valutaverdiene, og virkningen av den foreslåtte endring på forsikringskostnadene. Komitéen skal også vurdere forholdet

between the limits established in article 9, paragraph 1, and those in article 14, paragraph 5.

7.
 - a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date this Convention was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.
 - b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Convention was opened for signature.
 - c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention multiplied by three.
8. Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period no less than one-fourth of the States which were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
9. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
10. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Convention in accordance with article 49, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
11. When an amendment has been adopted but the eighteen month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Convention enters into force for that State, if later.

mellom begrensningsbeløpene i artikkel 9 paragraf 1 og artikkel 14 paragraf 5.

7.
 - a) Ingen endring i begrensningsbeløpene etter denne artikkel kan vurderes før tidligst fem år fra den dag denne konvensjonen åpnes for signatur, og tidligst fem år etter den dag en foregående endring etter denne artikkelen trådte ikraft.
 - b) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarende den begrensning som er fastsatt i denne konvensjonen med en 6 prosent økning pr år beregnet på akkumulert basis fra den dag denne konvensjonen åpnes for signatur.
 - c) Intet begrensningsbeløp kan heves slik at det overstiger et beløp som tilsvarende den begrensning som er fastsatt i denne konvensjonen, multiplisert med tre.
8. Organisasjonen skal gi melding til alle kontraherende stater om enhver endring som er vedtatt i samsvar med paragraf 5. Endringen skal anses å være vedtatt etter en periode på atten måneder regnet fra den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av statene som var kontraherende stater på det tidspunkt da endringen ble vedtatt av komitéen har underrettet Generalsekretæren i løpet av denne periode om at de ikke vedtar endringen, i hvilket tilfelle endringen blir forkastet og skal være uten virkning.
9. En endring som anses å være vedtatt i samsvar med paragraf 8 trer ikraft atten måneder etter vedtagelsen.
10. Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen med mindre de sier opp denne konvensjonen i samsvar med artikkel 49 paragrafene 1 og 2, minst seks måneder før endringen trer ikraft. En slik oppsigelse gjelder fra det tidspunkt endringen trer ikraft.
11. Når en endring er blitt vedtatt, men attenmånedsperioden for dens vedtagelse ennå ikke er utløpt, skal en stat som i løpet av denne periode blir en kontraherende stat være bundet av endringen hvis den trer ikraft. En stat som blir en kontraherende stat etter at denne perioden er utløpt, skal være bundet av en endring som er blitt vedtatt etter paragraf 8. I de tilfelle som er nevnt i denne paragrafen blir en stat bundet av en endring når endringen trer ikraft, eller når denne konvensjonen trer ikraft for vedkommende stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

Denunciation

Article 49

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which it enters into force for that State Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
3. Denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
4. Notwithstanding a denunciation by a State Party pursuant to this article, any provisions of this Convention relating to obligations to make contributions under articles 18, 19 or article 21, paragraph 5 in respect of such payments of compensation as the Assembly may decide relating to an incident which occurs before the denunciation takes effect shall continue to apply.

Extraordinary sessions of the Assembly

Article 50

1. Any State Party may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions from the remaining States Parties, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not less than sixty days after receipt of the request.
2. The Director may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if the Director considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties.
3. If the Assembly, at an extraordinary session, convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Convention with effect from the same date.

Oppsigelse

Artikkel 49

1. Denne konvensjonen kan sies opp av enhver av de kontraherende stater når som helst etter den dag da konvensjonen trådte ikraft for vedkommende stat.
2. Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren.
3. Oppsigelsen får virkning 12 måneder etter at oppsigelsesdokumentet ble deponert hos Generalsekretæren, eller på det senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.
4. Uansett en kontraherende stats oppsigelse etter denne artikkelen, gjelder fremdeles denne konvensjonens bestemmelser om plikt til å betale avgifter etter artiklene 18 og 19 eller artikkel 21 paragraf 5 for erstatningsutbetalinger vedtatt av Forsamlingen for en begivenhet som finner sted før oppsigelsen får virkning.

Ekstraordinære sesjoner i Forsamlingen

Artikkel 50

1. Enhver kontraherende stat kan innen nitti dager etter deponeringen av et oppsigelsesdokument som etter statens mening vil medføre en betydelig økning av avgiftene fra de andre kontraherende stater, be Direktøren om å innkalle til en ekstraordinær sesjon i Forsamlingen. Direktøren skal innkalle Forsamlingen til møte innen seksti dager etter at han mottok anmodningen.
2. Direktøren kan på eget initiativ innkalle en ekstraordinær sesjon i Forsamlingen til møte innen seksti dager etter deponeringen av et oppsigelsesdokument, dersom Direktøren anser at slik oppsigelse vil føre til en betydelig økning av avgiftene fra de andre kontraherende statene.
3. Dersom Forsamlingen på en ekstraordinær sesjon innkalt i samsvar med paragraf 1 og 2, fastslår at oppsigelsen vil medføre en betydelig økning av avgiftene fra de andre kontraherende statene, kan enhver av disse statene, senest ett hundredeogtyvedager før den dagen oppsigelsen får virkning, si opp denne konvensjonen med virkning fra den samme dagen.

Cessation

Article 51

1. This Convention shall cease to be in force:
 - a) on the date when the number of States Parties falls below 6; or
 - b) twelve months after the date on which data concerning a previous calendar year were to be communicated to the Director in accordance with article 21, if the data shows that the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c) received in the States Parties in that preceding calendar year was less than 30 million tonnes.

Notwithstanding (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c) received in the States Parties in the preceding calendar year was less than 30 million tonnes but more than 25 million tonnes, the Assembly may, if it considers that this was due to exceptional circumstances and is not likely to be repeated, decide before the expiry of the above-mentioned twelve month period that the Convention shall continue to be in force. The Assembly may not, however, take such a decision in more than two subsequent years.
2. States which are bound by this Convention on the day before the date it ceases to be in force shall enable the HNS Fund to exercise its functions as described under article 52 and shall, for that purpose only, remain bound by this Convention.

Winding up of the HNS Fund

Article 52

1. If this Convention ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:
 - a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Convention ceased to be in force; and
 - b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under (a), including expenses for the administration of the HNS Fund necessary for this purpose.
2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the HNS Fund including the distribution in an equitable

Opphør

Artikkel 51

1. Denne konvensjonen skal opphøre å være i kraft:
 - a) den dag da antallet kontraherende stater er mindre enn seks; eller
 - b) tolv måneder etter den dagen Direktøren etter artikkel 21 ble underrettet om data for et tidligere kalenderår, dersom disse dataene viser at det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen etter artikkel 18 paragraf 1 (a) og (c) som er mottatt i de kontraherene stater i det tidligere kalenderår var mindre enn 30 millioner tonn.

Uten hensyn til punkt (b), dersom det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen etter artikkel 18 paragrafene 1 (a) og (c) som er mottatt i de kontraherende stater i det foregående kalenderår var mindre enn 30 millioner tonn, men mer enn 25 millioner tonn, og dersom Forsamlingen anser at dette skyldes ekstraordinære omstendigheter og sannsynligvis ikke vil gjenta seg, kan Forsamlingen før utløpet av den ovennevnte 12 måneders perioden beslutte at konvensjonen skal fortsette å være ikraft. Forsamlingen kan imidlertid ikke gjøre en slik beslutning i mer enn to år etter hverandre.
2. Stater som er bundet av denne konvensjonen dagen før den dato den opphører å være ikraft, skal gjøre det mulig for HNS-fondet å utføre de oppgaver som er angitt i artikkel 52, og forblir kun i dette øyemed bundet av konvensjonen.

Likvidasjon av HNS-fondet

Artikkel 52

1. Dersom denne konvensjonen opphører å være ikraft, skal HNS-fondet likevel:
 - a) innfri sine forpliktelser med hensyn til begivenheter som inntrådte før denne konvensjonen opphørte å være ikraft; og
 - b) være berettiget til å utøve sin rett til avgifter for så vidt disse avgiftene er nødvendige for at Fondet skal kunne dekke sine forpliktelser etter (a), herunder utgifter til nødvendig administrasjon av HNS-fondet i dette øyemed.
2. Forsamlingen skal ta alle nødvendige skritt for å avslutte likvidasjonen av HNS-fondet, herunder en rettferdig fordeling av resterende

manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the HNS Fund.

3. For the purposes of this article the HNS Fund shall remain a legal person.

Depositary

Article 53

1. This Convention and any amendment adopted under article 48 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 entry into force of this Convention;
 - iii. any proposal to amend the limits on the amounts of compensation which has been made in accordance with article 48, paragraph 2;
 - iv. any amendment which has been adopted in accordance with article 48, paragraph 5;
 - v. any amendment deemed to have been accepted under article 48, paragraph 8, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that article;
 - vi. the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; and
 - vii. any communication called for by any article in this Convention; and
 - 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 Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

aktiva blant dem som har betalt avgift til HNS-fondet.

3. For oppfyllelse av forpliktelsene etter denne artikkel beholder HNS-fondet sin rettslige handleevne.

Depositär

Artikkel 53

1. Denne konvensjonen og enhver endring vedtatt under artikkel 48 skal deponeres hos Generalsekretæren.
2. Generalsekretæren skal:
 - a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne konvensjonen, og alle medlemmer av Organisasjonen, om:
 - i. enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjons- vedtagelses-, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument, samt datoen for denne;
 - ii. datoen for konvensjonens ikrafttredelse;
 - iii. ethvert forslag til endring av beløpsgrensene for erstatningen, som er blitt fremsatt i samsvar med artikkel 48 paragraf 2;
 - iv. enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 48 paragraf 5;
 - v. enhver endring som anses å være godkjent etter artikkel 48 paragraf 8, samt datoen for denne endringens ikrafttredelse i henhold til paragrafene 9 og 10 i den artikkelen;
 - vi. deponeringen av ethvert dokument for oppsigelse av denne konvensjonen, samt datoen dokumentet er mottatt og datoen oppsigelsen får virkning; og
 - vii. enhver underretning som kreves etter noen artikkel i denne konvensjonen; og
 - b) oversende bekreftede kopier av denne konvensjonen til alle statene som har signert eller tiltrådt konvensjonen.
3. Så snart denne konvensjonen trer ikraft, skal depositaren sende en bekreftet kopi av den til Generalsekretæren i De Forente Nasjoner for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Pakt.

Languages*Article 54*

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

DONE AT LONDON this third day of May one thousand nine hundred and ninetysix.

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

Annex I

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for damage caused by hazardous and noxious substances (HNS)

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the International Convention

on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous

and Noxious Substances by Sea, 1996

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO ship identification number

Port of registry

Name and full address of the principal place of business of the owner

This is to certify that there is in force in respect of the abovenamed ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Type of security

Duration of security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Språk*Artikkel 54*

Denne konvensjonen er utferdiget i et eneste eksemplar med arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk tekst, som alle har samme gyldighet.

UTFERDIGET I LONDON den 3. mai 1996.

TIL BEKREFTELSE HERAV har nedenstående befullmektigede, som er behørig bemyndiget dertil, undertegnet denne konvensjonen.

Vedlegg I

Sertifikatet er ikke oversatt.

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of (Full designation of the State)

At (Place)

On (Date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of the Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

Annex 2

Regulations for the calculation of annual contributions to the general account

Regulation 1

1. The fixed sum referred to in article 17, paragraph 3 shall be determined for each sector in accordance with these regulations.
2. When it is necessary to calculate contributions for more than one sector of the general account, a separate fixed sum per unit of contributing cargo shall be calculated for each of the following sectors as may be required:
 - a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5(a) (vii);
 - b) oil, if the operation of the oil account is postponed or suspended;

Vedlegg II

Regler om beregningen av de årlige avgifter til hovedkontoen

Regel 1

1. Det faste beløp det vises til i artikkel 17 paragraf 3 skal fastsettes for hver sektor i samsvar med reglene her.
2. Når det er nødvendig å beregne avgifter for mer enn sektor av hovedkontoen, skal et separat fast beløp per enhet avgiftspliktig last beregnes for hver av de følgende sektorer etter behov:
 - a) faste bulklaster som nevnt i artikkel 1 paragraf 5 (a) (vii);
 - b) olje, dersom driften av oljekontoen er utsatt eller innstilt;

- c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed or suspended;
- d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed or suspended;
- e) other substances.

- c) LNG, dersom driften av LNG-kontoen er utsatt eller innstilt;
- d) LPG, dersom driften av LPG-kontoen er utsatt eller innstilt;
- e) andre stoffer.

Regulation 2

1. For each sector, the fixed sum per unit of contributing cargo shall be the product of the levy per HNS point and the sector factor for that sector.
2. The levy per HNS point shall be the total annual contributions to be levied to the general account divided by the total HNS points for all sectors.
3. The total HNS points for each sector shall be the product of the total volume, measured in metric tonnes, of contributing cargo for that sector and the corresponding sector factor.
4. A sector factor shall be calculated as the weighted arithmetic average of the claims/volume ratio for that sector for the relevant year and the previous nine years, according to this regulation.
5. Except as provided in paragraph 6, the claims/volume ratio for each of these years shall be calculated as follows:
 - a) established claims, measured in units of account converted from the claim currency using the rate applicable on the date of the incident in question, for damage caused by substances in respect of which contributions to the HNS Fund are due for the relevant year; divided by
 - b) the volume of contributing cargo corresponding to the relevant year.
6. In cases where the information required in paragraphs 5(a) and (b) is not available, the following values shall be used for the claims/volume ratio for each of the missing years:
 - a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5 (a) (vii) 0
 - b) oil, if the operation of the oil account is postponed 0
 - c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed 0
 - d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed 0
 - e) other substances 0.0001
7. The arithmetic average of the ten years shall be weighted on a decreasing linear scale, so that the ratio of the relevant year shall have a weight of 10, the year prior to the relevant year shall

Regel 2

1. For hver sektor, skal det faste beløp per enhet avgiftspliktig last være produktet av avgiften per HNS-poeng og sektorfaktoren for den sektoren.
2. Avgiften per HNS-poeng skal være de samlede årlige avgifter til hovedkontoen dividert med det samlede antall HNS-poeng for alle sektorer.
3. Det samlede antall HNS-poeng for hver sektor skal være produktet av det samlede volum, målt i metriske tonn, av avgiftspliktig last til den sektoren og den korresponderende sektorfaktor.
4. En sektorfaktor skal utregnes av det veide aritmetiske gjennomsnittet av forholdstallet mellom krav og volum for den sektoren for det relevante år og de foregående ni årene i samsvar med denne bestemmelsen.
5. Bortsett fra det som følger av artikkel 6, skal forholdstallet mellom krav og volum for hvert av disse årene beregnes som følger:
 - a) anerkjente krav, målt i regneenheter konvertert fra kravets valuta etter kursen på dagen for den begivenhet det gjelder, for skade forvoldt av stoffer det skal betales avgift av til HNS-fondet det relevante året; dividert med
 - b) volumet avgiftspliktig last som refererer seg til det relevante året.
6. I tilfeller der den informasjon som er påkrevet under, paragraf 5 (a) og (b) ikke er tilgjengelig, skal følgende verdier benyttes til forholdstallet mellom krav og volum for hvert av de manglende år:
 - a) faste bulkklaster som nevnt i artikkel 1 paragraf 5 (a) (vii) 0
 - b) olje, dersom driften av oljekontoen er utsatt 0
 - c) LNG, dersom driften av LNG-kontoen er utsatt 0
 - d) LPG, dersom driften av LPG-kontoen er utsatt 0
 - e) andre stoffer 0.0001
7. Det aritmetiske gjennomsnitt av de ti årene skal veies etter en synkende lineær skala, slik at ratioen for det relevante året skal ha en vekt på 10, året før det relevante året skal ha en vekt

have a weight of 9, the next preceding year shall have a weight of 8, and so on, until the tenth year has a weight of 1.

8. If the operation of a separate account has been suspended, the relevant sector factor shall be calculated in accordance with those provisions of this regulation which the Assembly shall consider appropriate.

på 9, året før der igjen skal ha en vekt på 8, og så videre, inntil det tiende året har en vekt på 1.

8. Hvis driften av en særkonto er blitt innstilt, skal den relevante sektor faktoren beregnes i samsvarende med de reglene i denne bestemmelsen som Forsamlingen finner passende.

Vedlegg 2**Oversikt over begrensningsbeløpene i HNS-konvensjonen**Tabell 2.1 Oversikt over begrensningsbeløpene i HNS-konvensjonen (SDR¹)

Tonnasjeeenheter	HNS-konvensjonen	Personskader LLMC 1996 ²	Andre skader LLMC 1996 ²
500	10 000 000	2 000 000	1 000 000
1 000	10 000 000	2 000 000	1 000 000
2 000	10 000 000	2 000 000	1 000 000
3 000	11 500 000	2 800 000	1 400 000
6 000	16 000 000	5 200 000	2 600 000
10 000	22 000 000	8 400 000	4 200 000
15 000	29 500 000	12 400 000	6 200 000
20 000	37 000 000	16 400 000	8 200 000
25 000	44 500 000	20 400 000	10 200 000
30 000	52 000 000	24 400 000	12 200 000
40 000	67 000 000	30 400 000	15 200 000
50 000	82 000 000	36 400 000	18 200 000
60 000	85 600 000	42 400 000	21 200 000
70 000	89 200 000	48 400 000	24 200 000
80 000	92 800 000	52 400 000	26 200 000
90 000	96 400 000	56 400 000	28 200 000
100 000	100 000 000	60 400 000	30 200 000
150 000	100 000 000	80 400 000	40 200 000
200 000	100 000 000	100 400 000	50 200 000
240 000	100 000 000	116 400 000	58 200 000

1 1 SDR svarer pr. oktober 2004 til ca. NOK 10,-.

2 Konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved 1996-protokollen. Konvensjonen har forskjellige begrensningsbeløp for personskader og andre skader. HNS-konvensjonen har ikke forskjellige begrensningsbeløp, men egne prioritetsregler for dekning av personskader ved fordeling av begrensningsbeløpet, se utkastet § 217 annet ledd.

Vedlegg 3**Brev 29. september 2004 fra Kystverket til Sjølovkomiteen****1 Beskrivelse av status på SafeSeaNet og Hazmat-registreringer**

Kystverket har fått i oppdrag utvikle og sette i drift et meldings- og informasjonssystem som tilfredsstiller kravene i direktiv 2002/59 og det utvidede HAZMAT-direktivet som trådte i kraft fra 01.07.2004. Kystverket har deltatt i SafeSeaNet-prosjektet som ledes av DG TREN, hvor det utarbeides sentrale retningslinjer for hvilke informasjonselementer, type dataflyt og type formater som skal benyttes.

Kystverket har pr. september 2004 utviklet et brukergrensesnitt basert på WEB for nasjonale brukere, mens forbindelsen mot EU er basert på XML. Det arbeides med videre utvikling av en XML-melding for nasjonale brukere hvor det er planlagt tester i november 2004.

Kravet til innhold i det elektroniske meldingssystemet som trådte i kraft 01.07.2004 er basert på tidligere krav til informasjon om last mellom Oslo Havn og Color Line, Kristiansand havn og PortWin (havnedatasystemet). Kravet til informasjon om farlig eller forurensende last er gitt i direktiv 2002/59 og tilsvarende krav er gitt av US Coast Guard i forbindelse med innføring av ISPS.

Kystverket arbeider med å utvide egen database med skipsinformasjon (ShipRep) til å kunne lagre og håndtere den økte informasjonsmengden. Operative informasjonselementer som anløpsmelding og informasjon om farlig og forurensende last (HAZMAT) er på plass. Videre er det på plass en begrenset informasjonsmengde knyttet til ISPS. Denne vil bli utvidet for å kunne ivareta kravet om historiske data.

Vårt nasjonale SafeSeaNet meldingssystem ble satt i prøvedrift fra 01.07.2004 på elektronisk basis. Dette ble bekjentgjort i EFS og de største agentene, rederier etc ble tilskrevet slik at vi kunne få størst mulig bruk av systemet så tidlig som mulig. På bakgrunn av disse erfaringene er det gjort en del endringer for å forenkle bruken og det er samtidig kjørt tester mot EU. Testene mot EU nærmer seg nå slutten. Det forventes at EU kan ha sitt system i produksjon fra november 2004. Vårt nasjonale system er da klart til å møte dette.

I forbindelse med overgangen til produksjonssystemet vil informasjonen mot agenter intensivres for å få en mer bevisst og intensiv bruk av systemet. For de som frakter få varianter av farlig eller forurensende last er et WEB-grensesnitt tilstrekkelig for å avgi melding, men for de som håndterer et stort antall varianter er det kun XML-meldingen som kan gi en rasjonell og sikker løsning på dataflyten. Denne utvidede funksjonen vil være utviklet i løpet av 2005.

2 Data om type last og konkret mottaker

Pr. september 2004 har vi anløpsinformasjon gitt over vårt brukergrensesnitt på WEB. Her er det også HAZMAT-data og ISPS-data. I prøveperioden frem til EU har sitt system på plass, arbeides det med å få antall meldinger komplett. Vi forventer å få systemet akseptabelt operativt fra 2005. Rapporter kan utarbeides på mottatte data om anløp, HAZMAT og ISPS på den registrerte mengde fra 01.07.2004.

De opplysningene som registreres er regulert i Forskrift av 16.06.1999 nr 727 *om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last*, med vedlegg.

Lastens type/tekniske betegnelse, mengde, plassering om bord og identifikasjons-nummer på beholdere skal opplyses. Forskriften gir oss ikke hjemmel til å kreve opplysninger om hvilken bedrift som skal motta lasten, kun mottakshavn. Dersom disse opplysningene skal innhentes, må forskriften endres.

3 Statistikk over hvor mye farlig/avgiftspliktig gods som er levert til mottakere de siste månedene

Meldingssystemet inneholder ikke data om vare-mottagere eller vareeiere. Som nevnt i punkt 2 krever dette en forskriftsendring.

Registreringen av farlig last startet 1. juli 2004. Statistikk kan lages på de meldingene som er registrert hittil, og kan inneholde og/eller sorteres på type last, mengde last, fra/til havn og fartøy. Med utgangspunkt i ovenstående kan vi være behjelpe-

lige med å utarbeide rapporter/statistikk på bakgrunn av rådata fra systemene som vi forvalter. Rapporten under viser de avgitte HAZMAT-meldinger om mengde farlig eller forurensende last til Oslo i perioden juli-august 2004. Totalt 17 seilas.

Tabell 3.1 HAZMAT-meldinger registrert i juli og august 2004 pr. måned. Fartøy til Oslo havn.

<i>Hazmat proper S name</i>	<i>Vessel name</i>	<i>Departure port</i>	<i>July</i>	<i>August</i>	<i>September</i>	<i>Total</i>
<i>Hazmat gross amount (metric ton)</i>						
Fuel, aviation, turbine engine	Bituma	Göteborg		2 500		2 500
<i>Total fuel, aviation, turbine engine</i>				2 500		2 500
Gas oil	Claso	København		372		372
	Fure Star	Mongstad		7 560		7 560
	Navitas Prelude	Fredericia	8 000			8 000
	Oderstern	Unkwn	9 502			9 502
	Tarnbris	Fredericia		400		400
	Tarnland	Göteborg	10 000			10 000
<i>Total gas oil</i>			27 502	8 332		35 834
Gasoline	Navitas Prelude	Fredericia		7 000		7 000
	Navitas Request	Fredericia		11 140		11 140
	Tarnbris	Fredericia		2 900		2 900
<i>Total gasoline</i>				21 040		21 040
Heating oil, light	Stella Polaris	Göteborg		2 500		2 500
	Stella Pollux	Göteborg	3 700			3 700
<i>Total heating oil, light</i>			3 700	2 500		6 200
Kerosene	Bellona	Mongstad			2 720	2 720
	Navitas Request	Fredericia		14 570		14 570
	Weserstern	Unkwn		9 100		9 100
<i>Total Kerosene</i>				23 670	2 720	26 390
Motor spirit	Bro Grace	Mongstad		10 100		10 100
<i>Total motor spirit</i>				10 100		10 100
<i>Total</i>			31 202	68 142	2 720	102 064