



NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER

NOU 1994:23

Berging

Utredning XVI fra utvalget til revisjon av
sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)

Avgitt til Justis- og politidepartementet desember 1994

STATENS FORVALTNINGSTJENESTE
STATENS TRYKNING

OSLO 1994

Til Justisdepartementet

Sjølovkomiteen legger med dette frem sin utredning XVI Berging. Utredningen inneholder utkast med motiver til nye lovregler om berging. Den er enstemmig.

Oslo i desember 1994

Erling Selvig Leder

Hilde Indreberg

Ivar Kleiven

Jan-Fredrik Rafen

Arne Rikheim

Gunnar Vefling

Stig Berge

KAPITTEL 1

Innledning**1.1 SJØLOVKOMITEENS MANDAT OG KOMITEENS ARBEID**

Justisdepartementet ga 23 mars 1994 komiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør ratifisere Bergingskonvensjonen 1989, og å foreslå de lovendringer som er nødvendige for å gjennomføre konvensjonens bestemmelser. Bakgrunnen var blant annet at det på en internasjonal konferanse i London 17 til 28 april 1989 var blitt vedtatt en ny konvensjon om berging. I departementets brev til komiteen het det blant annet:

«1. En internasjonal konferanse i regi av IMO (International Maritime Organization) vedtok 28 april 1989 et utkast til ny konvensjon om berging. Konvensjonen er ment å avløse «Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs», som ble utferdiget i Brussel 23 september 1910. Konvensjonen ble åpnet for undertegning i London 1 juni 1989. Norge undertegnet konvensjonen 26 mars 1990.

2. Bakgrunnen for utarbeidelsen av 1989-konvensjonen er ønsket om å belønne bergere som har forhindret miljøskader, selv om ikke skip eller last blir berget. Konvensjonen av 1910 bygger nemlig på det grunnprinsipp at bergelønn bare utbetales dersom berging av skip eller last helt eller delvis har lyktes (det såkalte no cure, no pay-prinsippet). I praksis har det vist seg at hvis utsiktene til å berge skip eller last er små, kan det være vanskelig å få noen til å utføre bergingsoppdrag uten særskilt avtale som sikrer erstatning.

Konvensjonen av 1989 modifierer prinsippet om at bergelønn bare utbetales når berging av skip eller last helt eller delvis har lyktes. Det innføres en ordning som innebærer at bergeren får rett til særskilt erstatning dersom han ikke oppnår bergelønn, eller bergelønnen er lavere enn den særskilte erstatning, såfremt ulykken som foranlediget bergingsoperasjonen truet med å medføre miljøskade på grunn av skipet eller skipets last. Slik erstatning skal utbetales av skipets eier, uavhengig av om bergingen har lyktes.

1989-konvensjonen inneholder også enkelte andre nyskapninger i forhold til 1910-konvensjonen. Reglene om berging i sjøfartsloven 20 juli 1893 nr 1 kapittel 9 bygger i dag på 1910-konvensjonen.

3. Justisdepartementet gir Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør ratifisere 1989-konvensjonen, og å foreslå de lovendringer som er nødvendige for å gjennomføre konvensjonens bestemmelser. Det skal utredes økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget.

4. Sjølovkomiteene i de andre nordiske land skal inviteres til å drøfte utkastet fra den norske komiteen før utredningen avgis.

5. Komiteen skal avgis sin utredning så snart som mulig, og senest innen 1 juni 1995.»

Ved utførelsen av dette oppdraget har Sjølovkomiteen hatt følgende sammensetning:

Professor dr juris Erling Selvig (leder)

Lovrådgiver (senere dommerfullmektig) Hilde Indreberg

Direktør Ivar Kleiven

Advokat Jan-Fredrik Rafen

Høyesterettsadvokat Arne Rikheim

Lagdommer Gunnar Vefling

Fungerende lovrådgiver Stig Berge har vært komiteens sekretær.

Arbeidet med revisjon av sjølovens regler om berging har foregått på vanlig måte som ledd i det nordiske lovsamarbeid. Det har vært to nordiske møter om berging. Resultatet er blitt at de nordiske utkastene til berging i hovedsak er likelydende.

KAPITTEL 2

Alminnelige merknader**2.1 KORT OM SJØLOVENS BERGINGSREGLER**

Sjøloven kapittel 16 om berging (§§ 441 flg) fikk i hovedsak sin nåværende utforming ved lov 21 juni 1913 nr 4. Ved denne lovrevisjonen ble «Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs», som ble utferdiget i Brussel 23 september 1910, implementert i norsk rett. Siden 1913 har sjølovens bergingskapittel vært endret ved lover 31 mai 1929 nr 4, 6 juni 1930 nr 20, 4 februar 1938 nr 2 og 12 juni 1965 nr 4. Ved lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) ble det vedtatt en helt ny sjølov (i kraft 1 oktober 1994). Bergingsreglene ble da plassert i sjøloven kapittel 16, men bortsett fra enkelte språklige endringer ble det ikke foretatt endringer i bestemmelsenes materielle innhold.

Reglene om berging gir den som har berget materielle verdier for en annen, rett til en bergelønn. Det som berges må være «forulykket eller i fare», jf § 441. Med uttrykket «i fare» tenkes hovedsakelig på fysisk fare av noe omfang; fare for tidstap eller fare for erstatningsansvar er i seg selv ikke tilstrekkelig. Et skip er forulykket når et havari av mer betydelig omfang allerede har rammet det. Når bergingen har lyktes, kan denne godtgjørelsen settes vesentlig høyere enn vanlig betaling for det arbeidet som er utført. Dette vil særlig gjelde dersom verdien av det som er berget er høy og bergingsarbeidet har vært vanskelig og/eller forbundet med fare, jf § 442. Bergelønnen kan likevel ikke i noe tilfelle settes høyere enn verdien av det bergede, jf § 443. Dersom bergingen ikke har lyktes, har bergeren ikke engang krav på å få sine utgifter refundert (det såkalte no cure, no pay-prinsippet). Bergelønnskrevet er sikret ved sjøpant (§ 51).

Det er først og fremst skip som kan være gjenstand for berging, men bergingsreglene gjelder også for gods som er ombord på skipet eller som har hørt til slikt skip eller gods, jf § 441 første ledd første punktum. Berging av menneskeliv fra skipet kan gi rett til andel av bergelønn, dvs det er et vilkår at det ved samme anledning også er berget materielle verdier, jf § 441 første ledd annet punktum.

En berger som har gjort seg skyldig i klanderverdig forhold, vil normalt ikke ha rett til bergelønn, jf § 442 annet ledd. Det samme gjelder som utgangspunkt der bergerne er personer som følger med det skipet som berges, jf blant annet § 441 fjerde ledd. Sjøloven inneholder også regler om fordeling av bergelønnen der flere bergere har utført bergingen sammen (§ 445) og om fordeling av bergelønnen mellom rederiet, skipsføreren og mannskapet på det bergende skipet (§ 446).

Sjølovens regler om berging er fravikelige. Eksistensen av avtalefriheten fører til at det forut for bergingsoperasjonen ofte vil foregå forhandlinger mellom bergerne og kapteinen/rederiet/skipets assurandør. Dette har undertiden ført til at verdifull tid har gått tapt.

I praksis er det vanlig at berging utføres etter standardkontrakter. Den standardkontrakten som oftest benyttes i praksis, er Lloyd's Open Form. Denne kontrakten ble sist revidert i 1990, men allerede i 1980 ble det tatt inn regler som gir rett til særlig vederlag for den som forhindrer og begrenser oljeskade. Dagens utgave inneholder regler om særlig vederlag som svarer til reglene i 1989-konvensjonen. At kontrakten inneholder slike regler må blant annet ses i sammenheng med at det er av vesentlig samfunnsmessig betydning å forhindre eller begrense oljeforurensning og andre miljøskader, og at det dessuten oftest vil innebære at skipets eier unngår et betydelig ansvar, jf blant annet sjøloven §§ 191 flg. I Skandinavia brukes også

«Skandinavisk bjergningskontrakt» (1994), som langt på vei bygger på Lloyd's Open Form. Sjøloven § 444 gir regler om tilsidesettelse av bergingsavtaler, blant annet dersom avtalen har et «ubillig» innhold.

Bergingskontrakter vil normalt henvise tvister om bergelønn og lignende til voldgift. Når Lloyd's Open Form brukes, fastsettes normalt voldgift i London selv om bergingen overhodet ikke berører britiske interesser. Voldgiftstedet vil vanligvis også få betydning for hvilket lands rett som skal legges til grunn.

2.2 BERGINGSKONVENSJONEN 1989

2.2.1 Innledning

IMOs (International Maritime Organization) konvensjon om berging ble vedtatt 28 april 1989 på en internasjonal konferanse i London. Konvensjonen ble åpnet for undertegning i London 1 juni 1989, og ble undertegnet av Norge (med forbehold om ratifikasjon) 26 mars 1990.

Formålet med den nye bergingskonvensjonen var å fastsette nye bestemmelser for berging som kunne erstatte «Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs» (utferdiget i Brüssel 23 september 1910). Bakgrunnen for utarbeidelsen av 1989-konvensjonen var forliset til tankskipet Amoco Cadiz i mars 1978. Forliset førte til den inntil da største oljeforurensningen, og avdekket enkelte svakheter ved de eksisterende reglene. IMOs Legal Committee utarbeidet i september 1978 en rapport om ulykken. I rapporten ble det blant annet reist spørsmål om Bergingskonvensjonen 1910 burde revideres. Etter anmodning fra IMO i 1979 utarbeidet CMI (Comité Maritime International), under ledelse av professor Erling Selvig, et utkast til en ny bergingskonvensjon. Dette utkastet ble vedtatt på en CMI-konferanse i Montreal i 1981 («Montrealkompromisset»), og dannet grunnlaget for den konvensjonen som ble vedtatt på diplomatkonferansen i 1989.

I Utenriksdepartementets foredrag til statsråd i forbindelse med vedtaket om å undertegne Bergingskonvensjonen 1989 het det blant annet:

«I mars 1978 forliste oljetankeren Amoco Cadiz, lastet med råolje. Ulykken medførte omfattende oljeutslipp. Siden utsiktene til å berge skipet ble bedømt som små, var ingen berger interessert i å ta på seg et bergingsoppdrag uten en særlig kontrakt om erstatning under alle omstendigheter. Erfaringene fra denne ulykken viste at det var ønskelig å skape en mulighet for å kunne belønne bergere som hadde lyktes i å forhindre miljøskader, selv om ikke skip eller last var berget.

1989-konvensjonen er ment å tre i stedet for «Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs», utferdiget i Brussel 23. september 1910. De gjeldende norske bestemmelser om berging, jfr sjøloven kap 9, bygger på 1910-konvensjonen.

1910-konvensjonen har som grunnprinsipp at bergelønn bare utbetales dersom bergingen av skip og last helt eller delvis har lyktes (det såkalte *no cure, no pay*-prinsippet).

I den nye konvensjonen av 1989 gjelder også dette prinsippet som utgangspunkt. Imidlertid har konvensjonen innført en ordning som i visse tilfelle gir bergeren rett til en *særskilt erstatning* dersom han ikke oppnår bergelønn, eller dersom bergelønnen er lavere enn den særskilte erstatningen. Slik særskilt erstatning skal utbetales av skipets eier, uavhengig av om bergingen har lyktes, dersom ulykken som foranlediget bergingsoperasjonen truet med å medføre miljøskade på grunn av skipet eller skipets last.

Den særskilte erstatningen skal som utgangspunkt dekke bergerens kostnader. Har bergeren lyktes i å redusere eller avverge miljøskade, skal

han ha rett til et tillegg, fastsatt etter rettens skjønn. Dette tillegget skal *normalt* ikke utgjøre mer enn 30 % av kostnadene, men *kan* gå opp til 100 %. Har bergeren på grunn av uaktsomhet ikke avverget eller redusert miljøskade, skal retten til særskilt erstatning falle bort helt eller delvis.

1989-konvensjonen bestemmer videre, i motsetning til 1910-konvensjonen, at bergerens anstrengelser for å avverge miljøskade skal inngå som et av momentene ved fastsettelse av bergelønnens størrelse. Forutsetningen er at en berger som har søkt å avverge miljøskade, skal ha rett til høyere bergelønn enn en som ikke har gjort det.

Hensikten med disse endringene i forhold til 1910-konvensjonen er å gi bergere et insentiv til å søke å avverge miljøskade. ...

Anvendelsesområdet for konvensjonens regler er mer omfattende enn i 1910-konvensjonen.

1910-konvensjonen forutsetter at det som berges, enten er et havgående fartøy eller last. Etter 1989-konvensjonen artikkel 1 a) er det ikke noe vilkår at den bergede eiendom er skip eller last, også annen eiendom i fare omfattes. Videre er det ikke noe krav at det bergede befinner seg i saltvann. Eiendom i farvann hvor man kan navigere, såvel som eiendom i alle andre farvann er omfattet. Det er ikke noe vilkår at bergingsoperasjonen foretas fra et fartøy.

Ethvert skip, fartøy og annen innretning som kan navigere, omfattes av begrepet fartøy, (jfr artikkel 1 b). Det kreves at det er en opprinnelig egenkap ved innretningen at den kan navigeres.

Definisjonen av miljøskade, (jfr artikkel 1 d), søker å avgrense begrepet på flere måter:

- skaden må være av allmenn karakter, ikke bare ramme enkeltpersoner
- skaden må være vesentlig
- skaden må være forårsaket av en betydelig hendelse
- skade som bare rammer ressurser på det åpne hav, omfattes ikke.

Konvensjonen skal anvendes når en rettssak eller voldgiftssak som behandler et spørsmål som er omhandlet i konvensjonen, blir innledet i en konvensjonsstat (jfr artikkel 2).

Konvensjonen gjelder ikke for faste og flytende plattformer eller flyttbare havboringsinnretninger når disse er på åstedet og engasjert i undersøkelse, utnyttning eller produksjon av undersjøiske mineralforekomster, jfr artikkel 3. Flyttbare plattformer på vei til eller fra utvinningsstedet omfattes.

Konvensjonen skal gjelde for alle bergingsoperasjoner når ikke annet følger av en uttrykkelig eller underforstått avtale, jfr. artikkel 6. Kapteinen skal ha myndighet til å inngå avtale om berging på vegne av skipets eier. Både kapteinen og skipets eier skal ha myndighet til å inngå avtale om berging på vegne av lastens eier. Avtalefriheten kan imidlertid ikke benyttes til å innskrenke den plikten til å søke å avverge eller redusere miljøskade som følger av konvensjonens bestemmelser.

Artikkel 8 inneholder en oppregning av pliktene til bergeren på den ene siden, og eier av fartøy og kaptein på den andre. Siden konvensjonen tar sikte på å regulere de privatrettslige spørsmål i forbindelse med berging, er dette plikter partene har i forhold til hverandre. Bestemmelsen har ikke noe motstykke i gjeldende lovgivning, og det er særlig verd å merke seg at den pålegger begge parter plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet for å avverge eller redusere miljøskade.

Konvensjonen berører ikke en kyststats rett etter folkeretten til å beskytte kysten mot forurensning, herunder retten til å gi instruksjoner om bergingsoperasjoner, jfr artikkel 9.

Helt eller delvis vellykkede bergingsoperasjoner skal etter artikkel 12 gi rett til bergelønn. Bergingsoperasjoner som ikke har lyktes, gir ikke rett til bergelønn, (no cure, no pay-prinsippet), med mindre annet er bestemt.

Bergelønnen skal fastsettes med den målsetting å oppmuntre til bergingsoperasjoner, jfr. artikkel 13. Bergerens innsats for å forhindre miljøskade skal tas i betraktning. Likeledes skal det i større grad enn før legges vekt på om bergingen er foretatt med utstyr beregnet for berging, bergerens beredskap o.l. Hensikten er å kompensere profesjonelle bergere for at de ligger i beredskap med kostbart utstyr i lange dødperioder.

Bergelønnen skal utredes av eierne av det som er berget. Det er imidlertid adgang til å bestemme i nasjonal lovgivning at en av dem som skal være med på å betale bergelønnen, skal være ansvarlig for betaling av hele bergelønnen til bergeren, mot rett til å søke regress hos de øvrige.

Rett til særskilt erstatning har bergeren når det er utført en bergingsoperasjon overfor et fartøy som på grunn av lasten eller fartøyet selv truet med å skade miljøet, jfr artikkel 14. Forutsetningen er at bergeren ikke har oppnådd en bergelønn etter artikkel 13 som overstiger det som kan oppnås som særskilt erstatning. Slik kompensasjon skal alltid dekke bergerens kostnader.

Dersom bergeren faktisk har forhindret eller begrenset miljøskade, skal det utbetales et tillegg. Størrelsen på tillegget skal ikke utgjøre mer enn 30 % av kostnadene, men kan likevel, hvis dommeren finner det rett og rimelig, utgjøre opptil 100 %. Den noe uklare formuleringen av denne bestemmelsen skyldes stor uenighet om prosentsatsen i forhandlingene. Ordlyden er resultatet av et kompromiss.

Retten til utbetalinger etter konvensjonen kan tapes helt eller delvis hvis bergeren selv er skyld i faren eller på annen måte har opptrådt klanderverdigg, jfr artikkel 18. Berging foretatt mot uttrykkelig og rimelig forbud av eieren eller kapteinen gir ikke rett til utbetaling, jfr artikkel 19.

Foreldelsesfristen for krav på utbetaling etter konvensjonen er to år fra den dagen bergingsoperasjonen ble fullført, jfr artikkel 23. ...

Konvensjonen trer i kraft ett år etter deponering av det femtende ratifikasjons- eller tiltredelsesdokument, og deretter for hver enkelt stats vedkommende etter en like lang frist etter deponeringen av vedkommende stats ratifikasjons- eller tiltredelsesdokument, jfr artikkel 29.

En stat kan etter artikkel 30 forbeholde seg retten til ikke å anvende konvensjonen:

- 1.når bergingsoperasjonen skjer på indre vannveier og ingen av de involverte fartøy er havgående,
- 2.når bergingsoperasjonen skjer på indre vannveier og ingen fartøy er involvert,
- 3.når alle involverte parter er hjemmehørende i staten, og
- 4.når den involverte eiendom er maritim kulturell eiendom av prehistorisk, arkeologisk eller historisk interesse, og befinner seg på havbunnen.

Spørsmålet om å benytte reservasjonsadgangen bør vurderes i tilknytning til ratifikasjonen.

Spørsmålet om undertegning er forelagt for Justisdepartementet, som har anbefalt at undertegning finner sted. Utenriksdepartementet slutter seg til Justisdepartementets standpunkt.»

Bergingskonvensjonen 1989 er foreløpig ikke trådt i kraft. Etter konvensjonen artikkel 29 nr 1 trer konvensjonen i kraft «ett år etter den dato da 15 stater har uttrykt sitt samtykke i å være bundet av den». Følgende stater har i dag (desember 1994) sluttet seg til konvensjonen: Canada, De forente arabiske emirater, Egypt, Iran,

Kina, Mexico, Nigeria, Oman, Saudi-Arabia, Storbritannia, Sveits og USA. I tillegg har Australia og Liberia opplyst at de vil ratifisere konvensjonen i den nærmeste framtid.

2.2.2 Forholdet mellom Bergingskonvensjonen 1989 og gjeldende rett

Bergingskonvensjonen 1989 er både i form og omfang beslektet med Bergingskonvensjonen 1910, og dermed med reglene i sjøloven kapittel 16. Også materielt sett er det mange likhetspunkter, selv om 1989-konvensjonen selvsagt inneholder enkelte vesentlige nydannelser.

For det første inneholder konvensjonen en egen lovvalgsregel. Gjeldende lov inneholder ingen bestemmelser om i hvilke tilfeller lovens bergingsregler kommer til anvendelse. Om en norsk domstol skal anvende norske bergingsregler i en konkret sak, beror derfor på (ulovfestede) norske lovvalgsregler. Bergingskonvensjonen 1989 slår fast at domstoler eller voldgiftsretter i en konvensjonsstat skal anvende reglene i alle bergingssaker, uten hensyn til hvor i verden bergingen har funnet sted og uten hensyn til hvilken nasjonalitet det bergede og det bergende skip har.

For det andre har Bergingskonvensjonen 1989 et noe videre virkeområde enn gjeldende regler. Dette gjelder dels med hensyn til hva som kan være gjenstand for berging. Mens gjeldende lov i hovedsak er begrenset til berging av «skip, ombordværende gods eller noe som har hørt til slikt skip eller gods» (§ 441 første ledd), omfatter konvensjonen også berging av «annen eiendom» som ikke har noen tilknytning til et skip, jf artikkel 1 bokstav a.

I motsetning til Bergingskonvensjonen 1910 gjelder 1989-konvensjonen ved berging i ethvert farvann, jf artikkel 1 bokstav a. Dette i seg selv innebærer imidlertid ingen endring av gjeldende norsk rett. Siden «annen eiendom» nå kan være gjenstand for berging, vil konvensjonen gjelde for eksempel hvor et helikopter berger en bil som er i ferd med å synke i en dyp innsjø. I motsetning til 1910-konvensjonen omfatter 1989-konvensjonen derfor tilfeller som ikke har noe som helst med skipsfart å gjøre. Dette vide anvendelsesområdet må imidlertid blant annet ses i sammenheng med adgangen til å ta forbehold, jf artikkel 30.

Både 1910-konvensjonen og 1989-konvensjonen bygger på den forutsetning at det foreligger avtalefrihet mellom partene. I 1989-konvensjonen er imidlertid dette sagt uttrykkelig, se artikkel 6. Til forskjell fra 1910-konvensjonen inneholder 1989-konvensjonen også en bestemmelse som gir skipsføreren fullmakt til å inngå avtale om berging på vegne av skipets eier. Etter norsk rett gir allerede sjøloven § 137 første ledd skipsføreren fullmakt til å inngå avtale om berging på vegne av rederen. 1989-konvensjonen fastsetter dessuten begrensninger i avtalefriheten: partene kan ikke i noe tilfelle avtale seg bort fra plikten til å forhindre eller begrense miljøskade.

1989-konvensjonen inneholder en uttrykkelig regulering av pliktene til partene som er involvert i en bergingsoperasjon, jf artikkel 8. Gjeldende rett inneholder ingen slike regler. Bergeren har under bergingsarbeidet blant annet en plikt til å utvise tilbørlig aktsomhet for å forhindre eller begrense miljøskade, søke bistand fra andre bergere dersom forholdene skulle tilsi det og etter omstendighetene godta at andre bergere deltar i bergingen. Også skipets eier er pålagt plikter, blant annet skal han samarbeide fullt ut med bergeren mens bergingsoperasjonen pågår.

Den viktigste endringen i forhold til gjeldende rett i 1989-konvensjonen er unntaket fra no cure, no pay-prinsippet: selv om bergingen ikke har vært vellykket kan bergeren i visse tilfeller tilkjennes et særlig vederlag, jf artikkel 14. For det første vil den berger som har utført bergingsarbeid for et skip som alene eller sammen med lasten utgjorde en risiko for miljøskade, få dekket sine faktiske omkostninger selv

om arbeidet ikke fører til at miljøskade forhindres eller begrenses. For det andre: dersom bergeren ved denne bergingsoperasjonen har forhindret eller begrenset miljøskade, kan det gis et påslag opp til 100 prosent av bergerens omkostninger.

Videre slår 1989-konvensjonen fast at bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade er et kriterium ved fastsettelsen av bergelønnen, jf artikkel 13 bokstav b. Verken 1910-konvensjonen eller gjeldende lov sier uttrykkelig at man skal ta hensyn til dette momentet ved utmålingen av bergelønn. I praksis er det imidlertid lagt til grunn at dersom bergerne ved berging av materielle verdier også har forhindret at det oppstår ansvar for rederen vil dette være et pluss ved utmålingen, se ND 1976 side 391 og Brækhus: Bergning side 10. For øvrig inneholder momentlisten i artikkel 13 enkelte regler som delvis er nyskapninger, og som særlig vil ha betydning i forhold til de profesjonelle bergerne. Dette gjelder bokstav i (tilgjengelighet og bruk av skip eller annet utstyr beregnet på bergingsoperasjoner) og bokstav j (graden av beredskap og effektivitet ved bergerens utstyr, samt verdien av dette).

1989-konvensjonen inneholder også en rekke nydannelser for å styrke bergerens stilling. Eierne av skipet har blant annet plikt til å stille sikkerhet for sin andel av bergelønnen, jf artikkel 21. Vedkommende skal også gjøre sitt beste for å sikre at også lasteieerne stiller tilfredsstillende sikkerhet for kravene mot dem før lasten frigis. I forlengelsen av disse reglene er det også fastsatt at så lenge det ikke er stilt tilfredsstillende sikkerhet for bergerens krav, kan det bergede fartøyet og annen eiendom ikke uten bergerens samtykke fjernes fra havnen eller det sted som de først kommer til etter at bergingsoperasjonen er fullført. Endelig inneholder 1989-konvensjonen en regel som har til formål å avhjelpe det likviditetsproblemet enkelte bergere kan stå overfor. Artikkel 22 gir bergerne adgang til å kreve et forskudd på bergelønn eller særlig vederlag.

2.2.3 Spørsmål om ratifikasjon. Oppsigelse av 1910-konvensjonen

Sammen med de nordiske land undertegnet Norge 1989-konvensjonen med forbehold om ratifikasjon 26 mars 1990. Man tok dermed ikke standpunkt til spørsmålet om ratifikasjon, men forutsatte at spørsmålet senere skulle utredes og vurderes av Sjølovkomiteen. Komiteens mandat ble utformet i samsvar med dette.

Som nevnt i *"Forholdet mellom Bergingskonvensjonen 1989 og gjeldende rett"* i punkt 2.2.2 ovenfor inneholder Bergingskonvensjonen 1989 flere modifikasjoner og unntak fra reglene i Bergingskonvensjonen 1910. I tilknytning til ratifikasjonsspørsmålet bør det legges vekt på at 1989-konvensjonen inneholder en mer helhetlig regulering av bergingsretten. Det er her særlig grunn til å fremheve artikkel 8 som grovt sagt fastsetter hvilke plikter de partene som er involvert i bergingen har i forhold til hverandre. For eksempel gjelder en generell plikt til å forhindre eller begrense miljøskade, en plikt for bergeren til å godta at andre bergere yter hjelp når dette kreves av blant andre rederen og en plikt for skipets eier med flere til å samarbeide med bergeren. Disse bestemmelsene vil forhåpentligvis avhjelpe en mangel ved de gjeldende bergingsreglene.

Det er likevel de nye bestemmelsene i 1989-konvensjonen som har til formål å forhindre eller begrense miljøskade som er det sterkeste argumentet for ratifikasjon. Særlig viktig her er reglene som medfører at selv om bergingen ikke har vært vellykket kan bergeren i visse tilfeller tilkjennes et særlig vederlag. Reglene kan medføre at vanskelig bergingsoperasjoner som ingen vil ta fatt på etter gjeldende rett, selv om det foreligger vesentlige samfunnsmessige hensyn, nå blir gjennomført med et vellykket resultat. Også ellers inneholder konvensjonen nydannelser som medfører incitamenter for bergerne til å forhindre eller begrense miljøskade. Blant

annet skal det ved utmålingen av bergelønn legges vekt på bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade, mens det særlige vederlaget kan settes ned eller falle bort dersom bergeren på grunn av uaktsomhet har forsømt å forhindre eller begrense miljøskade.

Videre er det viktig at 1989-konvensjonen styrker bergernes stilling. Dette gjelder blant annet reglene om sikkerhetsstillelse og rett til forskuddsbetaling som kommer alle bergerne til gode. Det bør også legges vekt på at hensynet til de profesjonelle bergerne er søkt ivarettatt ved utmålingen av bergelønn, se artikkel 13 nr 1 bokstav i og j. Sett fra bergernes side er selvsagt slike regler ønskelig, men reglene kan også ha den effekt at bergerne ikke vil ha betenkeligheter med å sette gang kompliserte og farefulle bergingsoperasjoner som det er av stor samfunnsmessig betydning å få utført. Man har sett dette i sammenheng med ønsket om å legge forholdene til rette for å opprettholde en internasjonal bergingskapasitet. Endelig legger komiteen vekt på at en norsk ratifikasjon vil bidra til å fremme internasjonal rettsenhet: det er overveiende sannsynlig at 1989-konvensjonen etter en tid vil bli det sentrale internasjonale instrument på bergingsrettens område.

Argumenter som taler mot norsk ratifikasjon er det vanskelig å se. Eventuelle økte kostnader for skipets eier eller reder som en følge av reglene om særlig vederlag kan det ikke legges vekt på i denne forbindelse, se nærmere under "*Administrative og økonomiske konsekvenser*" i punkt 2.3. Som nevnt ovenfor under "*Kort om sjølovens bergingsregler*" i punkt 2.1, er dessuten flere av bestemmelsene fra 1989-konvensjonen allerede tatt inn i de viktigste standardkontraktene om berging. Fra et miljøsynspunkt kunne man kanskje ønske at konvensjonen gikk enda lengre i å oppmuntre bergerne i å forhindre eller begrense miljøskade, men heller ikke dette argumentet kan tillegges noen vekt ved ratifikasjonsspørsmålet.

På denne bakgrunn vil Sjølovkomiteen tilrå at Norge ratifiserer Bergingskonvensjonen 1989.

Ratifikasjon av 1989-konvensjonen forutsetter oppsigelse av 1910-konvensjonen. Komiteen har vurdert om 1910-konvensjonen bør sies opp umiddelbart uten å avvente gjennomføringen av 1989-konvensjonens regler i norsk lovgivning. Fordeelen med en slik fremgangsmåte er at lovgivning basert på 1989-konvensjonen da kan settes i kraft så snart slik oppsigelse av 1910-konvensjonen er trådt i kraft (1910-konvensjonen har et års oppsigelsesfrist, jf konvensjonens artikkel 19). Dersom man derimot sier opp 1910-konvensjonen først samtidig med at man deponerer ratifikasjonsdokumentene til 1989-konvensjonen, dvs etter at norsk lovgivning er på plass, vil det ta over et år fra loven basert på 1989-konvensjonen blir vedtatt til den kan settes i kraft.

Dette spørsmålet kan ha vesentlig samfunnsmessige betydning: de nye reglene om særlig vederlag kan som nevnt medføre at man får forhindret eller begrenset miljøskade. På den annen side innebærer dette at det i en periode ikke vil være noen konvensjonsbindinger som kan beskytte norske interesser i utlandet, selv om dette argumentet ikke er særlig tungtveiende på bergingsrettens område. Det fremtrer imidlertid som mest korrekt å avvente Stortingets samtykke til ratifikasjon av den nye konvensjonen. Komiteen vil derfor ikke anbefale at Norge sier opp 1910-konvensjonen umiddelbart.

En mellomløsning kan være at man ikke sier opp 1910-konvensjonen før man har ratifisert 1989-konvensjonen, men foretar for eksempel en delvis ikrafttredelse av loven, dvs de reglene som gjelder særlig vederlag, så snart loven er vedtatt. Lovteknisk lar dette seg gjøre. Det avgjørende spørsmålet er om konvensjonsbindingen til 1910-konvensjonen er til hinder for en slik løsning. Etter komiteens syn er no cure, no pay-prinsippet i 1910-konvensjonen ikke til hinder for at man i norsk rett innfører regler som gir en berger som har forsøkt å berge skip eller last uten å lyk-

kes, men som likevel klarer å forhindre eller begrense miljøskade rett til et vederlag. Et slikt krav kan like gjerne begrunnes i erstatningsrettslige prinsipper som i bergingsrettslige. Det er i denne sammenheng av betydning at sjøloven § 191, som er hentet fra oljesølvansvarskonvensjonen 1969, gir den som treffer tiltak for å forhindre eller begrense skade eller tap som skyldes forurensning voldt av olje fra skip rett til erstatning. Videre gir forurensningsloven § 57 bokstav b den som har iverksatt «rimelige tiltak for å hindre, begrense, fjerne eller avbøte forurensningsskade» rett til erstatning. Det er ingen som har anført at slike regler er i strid med bergingskonvensjonen 1910. Også i teorien er det lagt til grunn at bergingsreglene ikke er til hinder for at den mislykkede berger søker sine utgifter ved bergingsarbeidet dekket, dersom vedkommende kan påberope seg et ansvarsgrunnlag, jf Røsæg: Om vederlag for mislykket berging (tatt inn i Festskrift til Sjur Brækhus: Lov, dom og bok side 437). Komiteen vil derfor anbefale at de nye reglene om særlig vederlag settes i kraft så snart loven er vedtatt.

2.2.4 Adgangen til å ta forbehold ved ratifikasjonen

Etter konvensjonen artikkel 30 kan den enkelte stat ta forbehold i forbindelse med for eksempel ratifikasjon av konvensjonen. Forbehold gir rett til ikke å anvende konvensjonens bestemmelser i enkelte spesielle tilfeller.

Etter artikkel 30 *bokstav a* er det adgang til å ta forbehold «når bergingsoperasjonen foregår på indre vannveier og alle fartøyer som er involvert er ikke-havgående». Denne adgangen til å ta forbehold bør ikke benyttes: det er ingen grunn til at bergingsreglene ikke skal gjelde på for eksempel Mjøsa.

Bokstav b gir adgang til å ta forbehold «når bergingsoperasjonen foregår på indre vannveier og ingen fartøyer er involvert». Som eksempel på forhold man her har hatt i tankene kan nevnes flytende hytter eller redning av en båt til bruk på et landsted. Mer generelt vil dette unntaket hos oss i hovedsak omfatte «berging» av ting og gjenstander som har lite med skips- eller sjøfart å gjøre. At bergingsoperasjonen foregår på indre vannveier bør neppe i seg selv ha noen betydning for partenes rettsstilling. Dessuten har vi på sjølovens område en tradisjon for å likestille indre vannveier med sjøen. At «ingen fartøyer er involvert» innebærer at verken det som berges eller det det berges fra, er et fartøy. Problemstillingen er om bergingsreglene gir en hensiktsmessig regulering av vederlagsspørsmålet i disse tilfellene, eller om de løsninger som andre regelsett gir anvisning på er bedre egnet. Etter komiteens syn er det vanskelig å ha noe klart svar på dette spørsmålet. Det er imidlertid grunn til å påpeke at en eventuell reservasjon etter artikkel 30 bokstav b vil innebære et unntak fra den ovenfor nevnte likestillingen mellom indre vannveier og sjøen. Den mest fleksible løsningen vil være at man ikke tar noen reservasjon etter denne bestemmelsen, men overlater spørsmålet om den mer detaljerte grenseoppgang for bergingsreglenes virkeområde til praksis. For øvrig vises til merknadene til utkastet § 441 bokstav c.

Etter *bokstav c* kan en kontraherende stat ta forbehold for det tilfelle at «alle interesserte parter er hjemmehørende i staten». Da reglene i konvensjonen stort sett gir anvisning på fornuftige og balanserte løsninger, ser ikke komiteen noen grunn til å innføre særlige regler i slike tilfeller.

Artikkel 30 *bokstav d* gir adgang til å gjøre unntak når «den berørte eiendom har sjøfartskulturell verdi av forhistorisk, arkeologisk eller historisk interesse og ligger på havbunnen». «Berging» av slike verdier reiser særskilte problemer. Utgangspunktet er her at lovreglene ikke bør gi noe incitament til å berge, men snarere statuere et forbud. Denne typen «berging» er dessuten delvis allerede regulert i lov 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner (særlig § 14), se for øvrig Brækhus: Berging

av vrak og vrakgods, TfR 1975 side 505 (også tatt inn i «Fra kredittretten og andre rettsområder»). Etter komiteens syn bør derfor kulturminnelovens regler inneholde den grunnleggende rettslige reguleringen av berging av slike gjenstander. Sjølovens bergingsreglene bør bare være et supplement i de tilfeller hvor kulturminneloven ikke gjelder. Komiteen anbefaler derfor at Norge benytter denne reservasjonsadgangen, og har for lovtkastets del fulgt opp dette i § 442 fjerde ledd.

2.3 ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Utkastet til nye regler om berging antas ikke å innebære administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Utkastet til nye regler om berging kan i utgangspunktet tenkes å få visse økonomiske konsekvenser for skipseierne, rederiene, lasteeierne og deres assurandører: reglene om særlig vederlag innebærer et unntak fra no cure, no pay-prinsippet, og kan innebære at skipseierne og rederiene, samt deres assurandører, kan få et økonomisk ansvar overfor en berger, selv om bergingsoperasjonen har vært mislykket. På den annen side vil reglene kunne føre til avverging av oljeforurensing og andre miljøskader, som igjen vil innebære at for eksempel skipseierne eller rederiene unngår et betydelig ansvar. I tillegg kommer at de nye reglene som foreslås i utkastet her, i stor grad allerede er gjennomført i kontraktsspraksis.

Komiteens forslag til nye bergingsregler vil derfor neppe ha nevneverdige økonomiske konsekvenser for private.

KAPITTEL 3

Merknader til de enkelte bestemmelser i lovutkastet*til § 173 nr 1*

Bestemmelsen regulerer hvilke krav som er unntatt fra retten til ansvarsbegrensning. Det er her naturlig å se særlig vederlag som en form for bergelønn, dvs at retten til globalbegrensning ikke gjelder for særlig vederlag etter utkastet § 449. Globalbegrensningskonvensjonen 1976 antas ikke å være til hinder for en slik løsning. En minner i denne sammenheng om at globalbegrensningskonvensjonen artikkel 3 bokstav a, som unntar bergelønn fra globalbegrensningen, ikke inneholder noen definisjon av begrepet «bergelønn». At særlig vederlag i den nye bergingskonvensjonens forstand ikke ble sett på som en del av bergelønnen, skyldes hovedsakelig forsikringsmessige hensyn. Det er i lovteksten presisert at særlig vederlag i forhold til retten til globalbegrensning er inkludert i bergelønn.

til § 386 annet ledd

Endringen gjelder bare en endring av en paragrafhenvising.

til § 441

Bestemmelsen definerer fire sentrale begreper i kapitlet; berging, skip, gjenstand og miljøskade. Bestemmelsen har ingen parallell i gjeldende lov og svarer til konvensjonen artikkel 1.

Bokstav a definerer berging. Konvensjonen bruker begrepet «salvage operations», og gjør det helt klart at det ikke er noe vilkår at bergingen er vellykket. Da uttrykket «berging» er innarbeidet i norsk sjørett, har komiteen likevel valgt å benytte begrepet berging i de tilfeller hvor man har med å gjøre med berging i tradisjonell forstand. Enkelte steder har imidlertid komiteen valgt å bruke uttrykket «bergingsarbeid» (se utkastet §§ 444, 449 og 450), mens det i utkastet § 442 tredje ledd er tale om «bergingsoperasjoner», nettopp for å gjøre det helt klart at det i disse tilfellene ikke er noe vilkår at bergingen har vært vellykket.

I hovedsak må uttrykket «berging» forstås på samme måte som etter gjeldende rett. Om de enkelte deler av definisjonen bemerkes likevel:

«Berging» i lovens forstand forutsetter at det er snakk om en handling. Denne handlingen må være foretatt med det formål å hjelpe et skip eller en annen gjenstand som er forulykket eller i fare. Konvensjonen inneholder ikke alternativet «forulykket», men etter komiteens syn bør gjeldende rett på dette punkt opprettholdes. Konvensjonen er ikke til hinder for dette. I motsetning til gjeldende rett er imidlertid virkeområdet for bergingsreglene ikke begrenset til «skip, ombordværende gods eller noe som har hørt til slikt skip eller gods» (gjeldende § 441 første ledd): også «gjenstander» som ikke har noen tilknytning til skip, vil nå være omfattet av bergingsreglene (se bokstav c).

Det er ikke tilsiktet noen realitetsendring når det gjelder innholdet av uttrykket «forulykket eller i fare». På samme vis som etter gjeldende rett er det grunn til å understreke den ramme for bergingsinstituttets rekkevidde som uttrykket setter: et skip eller en gjenstand som verken er i fare eller forulykket, kan aldri være gjenstand for berging. Et eksempel kan være at en lystbåt har slitt seg og ligger trygt i en bukt, uten at eieren vet hvor båten ligger. I slike tilfeller har «finneren» ikke rett

til bergelønn; derimot kan vedkommende etter omstendighetene ha plikt til melde funnet til politiet, jf lov 29 mai 1953 nr 3 om hittegods § 2 annet ledd. Om finneren i slike tilfeller har rett til finnerlønn, må avgjøres på grunnlag av hittegodsloven § 9.

I samsvar med gjeldende rett omfattes berging på innenlandske vannveier.

Bokstav b definerer *skip* som «ethvert skip og fartøy, samt annen innretning som kan navigeres». Med «innretning som kan navigeres» tenkes særlig på «boreplattformer og liknende flyttbare innretninger», jf sjøloven § 507 første ledd og utkastet § 442 fjerde ledd. Det er her ikke tilsiktet noen realitetsforskjell i forhold til gjeldende rett. Siden også «gjenstander» kan berges, er det imidlertid av mindre betydning å operere med et skarpt tilskåret skipsbegrep.

Bokstav c definerer *gjenstand*. Bestemmelsen slår fast at alle løsøregjenstander kan være gjenstand for berging, for så vidt disse ikke er permanent festet til kystlinjen. I konvensjonen er det uttrykkelig sagt at «gjenstand» også omfatter frakt i risiko, men på grunn av fast tradisjon innenfor bergingsretten er det ikke nødvendig å si dette i lovteksten. Unntaket for gjenstander som permanent er festet til kystlinjen kan for eksempel være en flytebrygge som har slitt seg. I tillegg gjelder de unntakene som følger av utkastet § 442 fjerde ledd, dvs at bergingsreglene ikke alltid vil gjelde for gjenstander som benyttes innen petroleumsvirksomheten eller gjenstander som er kulturminner. Selv med disse unntakene vil bergingsreglene etter ordlyden få et videre virkeområde enn de har i dag. Det kan være vanskelig å overskue konsekvensene av denne utvidelsen. Det må her likevel bemerkes at vilkårene om at gjenstanden må være «forulykket eller i fare» og at bergingen må finne sted i et «farvann», setter visse grenser for bergingsreglenes virkeområde. Utover dette vil det i hovedsak være et spørsmål om etter hvilke regler utmålingen av et vederlag til den som har berget materielle verdier for en annen, skal utmåles. Andre regler som kan tenkes å komme til anvendelse i slike situasjoner, er reglene om uanmodet forretningsførsel eller reglene om finnerlønn for hittegods. I situasjoner som ikke har tilknytning til egentlig skipsfart vil det oftest være naturlig å gi slike regelsett anvendelse i stedet for bergingsreglene, for eksempel hvis noen henter opp en bil som sunket i sjøen eller hvis en dykker finner en diamantring noen har mistet i havnebassenget. Selv om slike situasjoner skulle bedømmes etter bergingsreglene vil det ved anvendelsen av disse være naturlig å ta hensyn til de rettspolitiske synspunkter som er kommet til uttrykk i de regelsettene som er nevnt ovenfor. En minner i den forbindelse om at reglene om utmåling av bergelønn er så fleksible (bergelønn kan settes fra 0 til 100 % av det bergedes verdi) at det bør være mulig å nå frem til rimelige resultater selv om reglene skulle gis anvendelse for gjenstander som har lite med skipsfart å gjøre. At bergelønnen aldri kan settes høyere enn det bergedes verdi, vil samtidig innebære en tilstrekkelig beskyttelse av eieren av den gjenstanden som har vært berget.

Bokstav d definerer uttrykket *miljøskade*. Innholdet av dette uttrykket har betydning for en rekke av lovens bestemmelser, jf blant annet utkastet § 443 første ledd annet punktum, § 444 første ledd bokstav b og annet ledd bokstav b, § 446 bokstav c og § 449. Man bør imidlertid merke seg at i de bestemmelsene hvor begrepet har betydning, må man først og fremst foreta en vurdering av risikoen for at miljøskade kunne oppstå på bergingstidspunktet. I forhold til blant annet utmåling av bergelønn, vil imidlertid det avgjørende være selve innsatsen og dyktigheten for å forhindre eller begrense miljøskade. For øvrig er skader som det etter alminnelig språkbruk lite naturlig å kalle miljøskade, omfattet av begrepet.

To vilkår må være oppfylt for at det skal være snakk om miljøskade i lovens forstand: for det første er det bare visse skadetyper som omfattes, og for det andre må disse skadene være en følge av en bestemt hendelse. Definisjonen opererer med to skadetyper, nemlig skade på:

- menneskelig helse, eller
- liv og ressurser i kystfarvann eller innenlandske farvann, samt tilstøtende områder til slike farvann.

Hva som er fysisk skade på menneskelig helse trenger ingen nærmere forklaring. Derimot kan det være uklart hva som ligger i begrepet «liv og ressurser». Konvensjonen bruker her uttrykket «marine life» og gjør det klart at alt liv i havet er omfattet. Det er imidlertid på det rene at også fugleliv og annet dyreliv er omfattet av konvensjonens definisjon. Komiteen har derfor valgt å bruke ordet «liv». Med «ressurser» tenkes blant annet på badestrender og andre rekreasjonsområder. Rene tingskader, for eksempel skader på bygninger og havneanlegg, faller utenfor definisjonen. For begge skadetyperne gjelder et krav om at skaden må være «vesentlig»; skader på enkeltpersoner eller skader på strandlinjen til én hyttetomt er derfor ikke omfattet. Skaden må dessuten være «fysisk», men dette vilkåret har bare praktisk betydning i forhold til alternativet «menneskelig helse». Det er etter konvensjonen uklart hva som menes med uttrykket «kystfarvann ... samt tilstøtende områder», dvs det er ikke angitt hvor langt ut fra kystlinjen dette området strekker seg. Det må likevel være klart at skade på liv eller ressurser på det frie hav under ingen omstendighet kan anses som miljøskade i lovens forstand.

Når det gjelder hvilke hendelser som må ha ført til skaden, er alternativet «forurensning» det mest praktiske, jf forurensningsloven § 6. Med «forurensning» menes også forsøpling ved avfall og lignende, jf forurensningsloven § 27.

til § 442

Bestemmelsen angir kapitlets virkeområde.

Etter *første ledd* skal kapitlets bestemmelser anvendes i alle tilfeller hvor en sak om berging bringes inn for en norsk domstol eller voldgiftsrett. Bestemmelsen svarer til bergingskonvensjonen artikkel 2. Gjeldende lov har ingen tilsvarende bestemmelser om lovvalg. Konsekvensene av den foreslåtte regelen er at norsk rett vil komme til anvendelse i enhver bergingssak som er reist for norske domstoler eller voldgiftsretter, uansett hvor i verden bergingen har funnet sted. Det er også uten betydning hvilken nasjonalitet det bergede og det bergende skip har. Når det gjelder regler om verneting, vises til utkastet § 454.

Annet ledd første punktum slår fast at bestemmelsene i kapitlet gjelder selv om det bergede skip og det bergende skip tilhører samme eier, og svarer til gjeldende lov § 224 tredje ledd og til konvensjonen artikkel 12 nr 3. Bestemmelsen har sin bakgrunn i kaskoforsikringspraksis, men vil også ha betydning blant annet der det skal skje en fordeling av bergelønn mellom rederiet, skipsføreren og mannskapet, jf utkastet § 451. Prinsippet i bestemmelsen vil gjelde selv om det bergede eller det bergende ikke er et skip; bestemmelsen skal altså ikke tolkes antititisk.

I *annet punktum* er det presisert at bestemmelsene i bergingskapitlet gjelder selv om det skip som utførte bergingene er et statsskip, for eksempel et krigsskip eller et offentlig brannslukningsskip. Løsningen er i samsvar med gjeldende rett, jf ND 1958 side 247 (Rt 1958 side 1190). Konvensjonen artikkel 5 nr 3 overlater løsningen av dette spørsmålet til nasjonal rett. Bestemmelsen skal ikke forstås antititisk: berging utført av offentlige myndigheter kan gi rett til bergelønn selv om bergingen ikke skjer fra et skip, se for øvrig merknadene til utkastet § 441 bokstav a.

Selv om det i prinsippet er klart at offentlige organer og tjenestemenn har rett til bergelønn, må likevel enkelte offentlige bergere settes i en særstilling når det gjelder bergingsreglene: det er lite naturlig at offentlige myndigheter som for eksempel utfører sin lovpålagte primær oppgave skal ha rett til bergelønn. De opp-

muntringshensyn som ligger bak bergingsretten, kan blant annet komme i en annen stilling i forhold til slike bergere. Et nærliggende eksempel er her brannvesenet som etter lov 5 juni 1987 nr 26 om brannvern m v § 8 bokstavene b og c har plikt til å «være innsatsstyrke i forbindelse med brannsituasjoner» og «bistå med innsats ved andre akutte ulykkessituasjoner». Utfører brannvesenet slukningsarbeid ombord på et skip, vil det altså i normaltilfeller ikke ha rett til bergelønn, jf Brækhus/Rein: Håndbok i kaskoforsikring side 358. Tilsvarende må gjelde for Hovedredningscentralen på Sola dersom sentralen leder og koordinerer en større redningsaksjon, jf Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge (fastsatt ved kgl res 4 juli 1980).

Til det ovenstående må det gjøres flere presiseringer: Mange offentlige organer og tjenestemenn er pålagt vidtgående og generelle plikter; for eksempel er marinens fartøyer i instruks pålagt å yte bistand til fartøyer i nød. I samsvar med gjeldende rett, jf ND 1958 side 247 (Rt 1958 side 1190), bør ikke slike plikter ha noen betydning for retten til bergelønn. For det andre kan det presiseres at offentlige organer og tjenestemenn som under en bergingsoperasjon utfører handlinger som ligger utenfor den lovpålagte hovedoppgaven, vil ha rett til bergelønn. Et praktisk eksempel er her at brannvesenet lensepumper et skip. Det må her være uten betydning at brannvesenet under samme bergingsoperasjon eventuelt også har utført tjenester som ikke gir rett til bergelønn. Endelig kan det tenkes situasjoner hvor et offentlig organ utfører en handling som i og for seg ligger innenfor den lovpålagte plikt, men hvor det ytes en innsats som overstiger det som med rimelighet kan kreves av vedkommende tjenestemann. I slike tilfeller vil blant annet oppmuntringshensynet kunne ha en positiv effekt. Etter komiteens syn bør det derfor ikke utelukkes at bergelønn kan kreves i slike tilfeller.

Hvis det offentlige må anses som berger, og det i tillegg er andre (private) bergere, vil de alminnelige reglene om fordeling av bergelønn gjelde, jf utkastet § 448.

Tredje ledd første punktum slår fast at bestemmelsene i kapittelet ikke gjør noen innskrenkning i ellers gjeldende regler om bergingsoperasjoner utført av eller under kontroll av offentlige myndigheter. Bestemmelsen er hentet fra konvensjonen artikkel 5 nr 1. Det tenkes her på ulike bestemmelser innenfor forvaltningslovgivningen som gir offentlige myndigheter hjemmel til å utferdige påbud og forbud som kan ha betydning i situasjoner hvor bergingsreglene kan komme til anvendelse. Eksempelvis har kommunale og statlige organer ved myndighet ved forurensningsulykker, jf forurensningsloven §§ 46 tredje ledd og 47, havnemyndighetene er tillagt forskjellige former for kompetanse i havneområdene, jf lov 8 juni 1984 nr 51 om havner og farvann m v §§ 18 og 20, og brannvesenet kan gripe inn og lede rednings- og slukningsarbeid i branntilfelle, jf lov 5 juni 1987 nr 26 om brannvern m v. Endelig nevnes at politiet og redningstjenesten er tillagt bestemte oppgaver i forbindelse med redningsaksjoner til sjøs, jf Organisasjonsplan for redningstjenesten i Norge (fastsatt ved kgl res 4 juli 1980) og politiinstruksen § 12-2. I enkelte av de nevnte lovene er det også hjemmel til å rekvirere blant annet utstyr og personell for å bistå myndighetene, jf forurensningsloven § 47 annet ledd annet punktum og brannvernloven §§ 16 og 17. Formålet med tredje ledd første punktum er å gjøre det helt klart at de plikter og rettigheter som følger av bergingsreglene må vike for slike forvaltningsrettslige regler, i den grad det i praksis skulle oppstå motstrid. For oversiktens skyld nevnes at også det offentlige på samme måte som andre bergere kan gjøre inngrep overfor skip i fare med hjemmel i prinsippet om første bergers rett, se for øvrig merknadene til utkastet § 450 annet ledd første punktum.

Annet punktum fastsetter at selv om bergingen er utført av eller under kontroll av offentlige myndigheter, skal bergerens rett til bergelønn eller særlig vederlag avgjøres etter bestemmelsene i dette kapittelet. Bestemmelsen har ingen parallell i gjeldende lov, og svarer til konvensjonen artikkel 5 nr 2. Formålet med bestemmel-

sen er å slå fast at selv om bergingen er utført under kontroll av offentlige myndigheter, så hindrer dette ikke bergeren fra å påberope seg kapittelets bestemmelser overfor dem som har hatt nytte av bergingen. Om bergeren har rett til bergelønn eller særlig vederlag, må i prinsippet avgjøres på grunnlag av de alminnelige bestemmelsene i kapittelet. Et kompliserende moment kan likevel være de situasjonene hvor de offentlige myndigheter har ytet en vesentlig innsats i bergingsoperasjonen, men hvor disse likevel ikke kan anses som en berger (se merknadene til annet ledd annet punktum). Prinsippet for løsningen av dette problemet må være at den innsatsen det offentlige har ytet i bergingsoperasjonen, går til fradrag i utmålingen av den alminnelige bergelønn.

Et annet spørsmål som kan oppstå i tilknytning til berging utført under kontroll av offentlige myndigheter, er om bergerne kan kreve erstatning fra for eksempel staten fordi det offentliges inngripen eller medvirkning har ført til at bergelønnen har blitt mindre enn den ellers ville ha blitt. En tilsvarende problemstilling kan tenkes i forhold til det bergede skip: på grunn av et påbud fra offentlige myndigheter om å gjennomføre bergingen på en bestemt måte, må skipets eier betale en høyere bergelønn enn om han eller hun hadde bestemt fremgangsmåten på egen hånd, se ND 1983 side 1 (Tsesis-dommen). Det klare utgangspunktet må være at det offentlige ikke kan pålegges ansvar for en skadevoldende handling som er ledd i lovlig rettsåndhevelse fra det offentliges side, jf Hagstrøm: Offentligrettslig erstatningsansvar (Oslo 1987) side 246 flg. For oversiktens skyld nevnes at enkelte forvaltningslover hjemler forskjellige former for godtgjørelse og kompensasjon for de som har deltatt i bergingsoperasjoner under offentlig kontroll, jf brannvernloven §§ 29 og 30. Slike krav ligger på siden av bergingsretten.

Fjerde ledd regulerer i hvilken grad bergingsreglene gjelder innenfor petroleumsvirksomheten, jf lov 22 mars 1985 nr 11 om petroleumsvirksomhet.

Etter bergingskonvensjonen artikkel 3 gjelder ikke konvensjonen «faste eller flytende plattformer eller flyttbare offshore boreinnretninger når slike plattformer eller innretninger befinner seg på et sted hvor de deltar i undersøkelse, utnyttelse eller produksjon av undersjøiske mineralforekomster». En slik begrensning i bergingsreglenes virkeområde vil innebære en viss innsnevring i forhold til gjeldende lov: etter sjøloven § 507 annet ledd gjelder bergingskapittelet for boreplattformer og lignende flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten, uten hensyn til om de faktisk driver undersøkelsesvirksomhet eller lignende. Etter komiteens syn bør de flyttbare innretningene fortsatt være omfattet av bergingsreglene. Et praktisk tilfelle er tap av borestreng. En annen sak er at man under slike bergingsoperasjoner selvsagt må ta hensyn til regler om sikkerhetssoner og lignende. I tillegg vil det i slike tilfeller ofte foreligge kontrakter med statlige myndigheter, noe som kan komme inn som et kompliserende moment. Begrensningen i bergingsreglenes virkeområde bør derimot gjelde for permanent plasserte installasjoner, uten hensyn til om de er faste eller flytende. En minner om at flytende produksjonsplattformer er kommet i bruk de senere år. For å få sammenheng i regelverket bør bergingsreglene heller ikke gjelde for rørledninger og annen infrastruktur for petroleumsvirksomhet. Ordlyden i artikkel 3 kunne i og for seg tale for at slike gjenstander var omfattet av konvensjonen og komiteen er kjent med at dette også ble lagt til grunn under drøftelser på diplomatkonferansen. Reelle hensyn taler imidlertid sterkt imot en slik løsning. Det er i denne forbindelse også et poeng at P&I forsikringen ikke dekker bergingsoperasjoner som gjelder rørledninger. At konvensjonen ikke gjelder slike gjenstander er også lagt til grunn i teorien, jf Vincenzini: International Salvage Law (1992) side 154. Komiteen legger derfor til grunn at konvensjonen kan tolkes slik at rørledninger ikke er omfattet.

For oversiktens skyld nevnes at de nordiske lovutkastene på dette punktet ikke er helt likelydende. Dette skyldes hovedsakelig at den internrettslige reguleringen av petroleumsvirksomheten og de faktiske forhold på området, er forskjellige i de nordiske land.

Fjerde ledd fastsetter også unntak for skip eller gjenstander som er omfattet av lov 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner § 14. Det følger for så vidt allerede av § 14 i kulturminneloven at det er lite rom for bestemmelsene i bergingskapittelet. Etter komiteens syn er det likevel et poeng at dette kommer direkte til uttrykk i lovteksten. Konvensjonen åpner for en slik begrensning i virkeområdet, jf artikkel 30 nr 1 bokstav d og det som er sagt om denne bestemmelsen foran ("*Adgangen til å ta forbehold ved ratifikasjonen*" i punkt 2.2.4.) Bestemmelsen gjør ingen endring i gjeldende rett når det gjelder vrak og vrakgods som ikke er omfattet av kulturminneloven § 14. Det vil si at vrak og vrakgods prinsipielt kan være gjenstand for berging dersom vilkårene for berging ellers er oppfylt, men med de særregler som følger av lov 20 juli 1893 nr 2 om Stranding og Vrag.

til § 443

Første ledd første punktum slår fast at bestemmelsen i kapittelet ikke gjelder for så vidt annet følger av avtale. Dette er i samsvar med (det ulovfestede prinsippet i) gjeldende lov, og konvensjonen artikkel 6 nr 3. Etter *annet punktum* kan det ikke avtales innskrenkninger i plikten til å forhindre eller begrense miljøskade. Det siktes her hovedsakelig til pliktene i § 444 første ledd bokstav b og annet ledd bokstav b. For ordens skyld nevnes at det selvsagt heller ikke kan avtales innskrenkninger i plikter som er fastsatt i andre kapitler i sjøloven eller som følger av annen lovgivning. Et praktisk eksempel er her den plikt skipsføreren har til «å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs», jf sjøloven § 135 tredje ledd.

Annet ledd angir hvem som har fullmakt til å inngå bergingskontrakter. Bestemmelsen er i samsvar med konvensjonen artikkel 6 nr 2. *Første punktum* gir skipsføreren «fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av skipets eier». Bestemmelsen har ingen parallell i det gjeldende bergingskapittelet, men etter sjøloven § 137 første ledd har skipsføreren «i egenskap av skipsfører fullmakt til på rederens vegne å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet». Denne stillingsfullmakten gir også adgang til å inngå avtaler om berging av skipet. Etter *annet punktum* har «[s]kipets eier, reder og skipsfører ... hver for seg fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av eierne av de gjenstander som er eller vært om bord på skipet». Konvensjonen bruker her uttrykket «owner», men etter komiteens syn bør dette i lovteksten presiseres til å gjelde både skipets «eier» og «reder». Heller ikke denne bestemmelsen har noen direkte parallell i det gjeldende bergingskapittelet. Sjøloven § 138 gir imidlertid skipsføreren en viss rett til å inngå avtaler på lasteierens vegne, mens sjøloven § 266 gir i visse tilfeller transportøren fullmakt til «på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere lasteieren i saker som gjelder godset».

Tredje ledd angir vilkårene for når en bergingsavtale kan lempes. Bestemmelsen er i samsvar med konvensjonen artikkel 7. *Første punktum* avløser gjeldende § 444 første ledd og regulerer når en bergingsavtale helt eller delvis kan settes til side eller endres: vilkåret er at avtalen er inngått under utilbørlig påvirkning eller under innflytelse av fare og det ville virke urimelig å gjøre den gjeldende. Ordlyden i bestemmelsen er harmonisert med den tilsvarende formuleringen i avtaleloven § 36, og bestemmelsen vil antakelig ha begrenset selvstendig betydning. *Annet punktum* gir en særskilt lempingsregel som gjelder bergelønnens størrelse: slik avtale kan

settes til side eller endres hvis bergelønnen ikke står i rimelig forhold til den utførte bergingen. Bestemmelsen avløser gjeldende § 444 annet ledd. Artikkel 7 i både 1910-konvensjonen og 1989-konvensjonen bruker her uttrykket «excessive degree». Komiteen har likevel valgt å gå bort fra uttrykket «betydelig misforhold» i gjeldende § 444 annet ledd. Grunnen til dette er at uttrykket «ikke står i rimelig forhold» i dag er en bedre beskrivelse av «excessive degree» enn «betydelig misforhold». Det er dessuten lagt vekt på at en slik formulering er bedre i samsvar med tilsvarende bestemmelser i lovgivningen for øvrig. I de øvrige nordiske land har man vurdert dette spørsmålet på samme måte.

Gjeldende § 444 fjerde ledd om at «[s]pørsmålet om tilsidesettelse eller endring av avtalen må være brakt inn for retten innen 14 dager etter at det bergede er brakt i havn», er ikke ført videre i utkastet. Fristen i gjeldende lov må blant annet ses i sammenheng med at bestemmelsen ble utarbeidet i en tid hvor slike lempningsregler var lite kjent. I dag synes det mindre naturlig å fastsette en slik detaljert og kort frist, se for eksempel avtaleloven § 36. Oversittelse av fristen etter § 444 fjerde ledd i gjeldende lov har dessuten begrenset betydning; den vil jo ikke forhindre partene fra å påberope seg andre avtalerettslige lempings- eller ugyldighetsregler.

til § 444

Paragrafen slår fast enkelte plikter for de parter som er involvert i en bergingsoperasjon. Bestemmelsen har ingen parallell i gjeldende lov, og er hentet fra bergingskonvensjonen artikkel 8. Det må understrekes at de pliktene som følger av bestemmelsen er av privatrettslig karakter; brudd på disse bestemmelsene vil derfor bare ha konsekvenser i forholdet mellom partene, for eksempel i vurderingen av om en av partene har opptrådt ansvarsbetingende uaktsomt eller ved utmålingen av bergelønn.

Første ledd angir bergerens plikter. Et sentralt spørsmål er hvem som skal anses som «berger» i paragrafens forstand. Løsningen må være at enhver som har gitt seg i kast med eller påbegynt slike handlinger som nevnt i utkastet § 441, må anses som berger og vil derfor være underlagt de pliktene som er nevnt i bestemmelsen. For å gjøre det helt klart at det i disse tilfellene ikke er noe vilkår at bergingen har vært vellykket, har komiteen i *bokstavene a og b* valgt å benytte uttrykket «bergingsarbeidet». Som nevnt ovenfor kan brudd på de pliktene som er fastsatt i bokstavene a og b tenkes ha erstatningsrettslige konsekvenser. Prinsipielt sett kan det altså tenkes at bergeren blir erstatningsansvarlig overfor for eksempel skipets eier. Det er imidlertid ikke meningen å gjøre noen endring i forhold til gjeldende rett når det gjelder kravene til bergerens opptreden, dvs at det bare er markerte avvik fra den aktsomme opptreden som kan utløse ansvar, jf Brækhus: Bergning side 43. I enkelte tilfeller nyter bergerne et enda sterkere vern: oljesølskade av den art som er nevnt i sjøloven § 191 er kanalisert til skipets registrerte eier og kan i utgangspunktet ikke gjøres gjeldende mot bergeren, jf sjøloven § 193 tredje ledd. Skipets eier kan likevel gjøre regress mot bergeren, dersom denne har «handlet forsettlig eller grovt uaktsomt», jf sjøloven § 193 tredje ledd. *Bokstavene c og d* regulerer bergerens stilling i forhold til andre bergere, og innebærer en oppmykning av prinsippet om første bergers rett. Bestemmelsene vil også kunne ha betydning der bergingsarbeidet skjer etter for eksempel bestemmelse av eieren.

Annet ledd angir pliktene til skipets eier, reder og skipsfører. *Bokstav a* regulerer samarbeidsplikten, mens *bokstav b* slår fast aktsomhetsplikten når det gjelder å forhindre eller begrense miljøskade. Etter *bokstav c* skal skipets eier, reder og skipsfører «godta tilbakelevering, når dette med rimelighet kreves av bergeren etter at det som er berget er blitt brakt i sikkerhet». Bestemmelsen regulerer således bare ber-

gerens rett til tilbakelevering, og tar ikke stilling til når bergeren har plikt til å tilbakelevere det som er berget, se om dette merknadene til utkastet § 452 tredje ledd.

til § 445

Første punktum slår fast hovedprinsippet om at bergeren bare har rett til bergelønn, hvis bergingen har ført til et nyttig resultat, dvs at det som er berget må ha en økonomisk verdi. Etter *annet punktum* kan bergelønnen aldri overstige verdien av det som er berget. Begge disse reglene gir hver på sin måte uttrykk for no cure, no pay-prinsippet. Bestemmelsene er i samsvar med gjeldende rett, selv om det bare er den siste regelen som har kommet positivt til uttrykk, jf sjøloven § 443 første ledd. Bestemmelsen svarer til konvensjonen artiklene 12 annet ledd og 13 tredje ledd.

Annnet ledd presiserer innholdet av første ledd når det gjelder berging av menneskeliv: berging av menneskeliv gir i seg selv ikke rett til bergelønn, derimot vil den som under berging har reddet menneskeliv ha rett til en rimelig andel av bergelønnen eller det særlige vederlaget. Bestemmelsen svarer innholdsmessig til gjeldende sjølov § 441 første ledd annet punktum og konvensjonen artikkel 16.

Tredje ledd har en ren påminnelsesfunksjon: å få frem den viktige modifikasjon i no cure, no pay-prinsippet i de tilfeller hvor et skip søkes berget og dette skipet eller dets last utgjør en risiko for miljøskade, jf utkastet § 448. I disse tilfellene har bergeren mulighet for å få et særlig vederlag, selv om bergingen helt eller delvis er mislykket.

til § 446

Paragrafen regulerer hvilke forhold som skal tillegges vekt ved utmålingen av bergelønn, og svarer til konvensjonen artikkel 13 nr 1. I forhold til gjeldende rett (§ 442) er det innledningsvis fastsatt et veiledende generelt prinsipp ved utmålingen: bergelønn skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til berging. En annen forskjell i forhold til gjeldende lov er at utkastet ikke foretar en uttrykkelig prioritering av de forhold som skal tillegges vekt. Men denne prioriteringen synes uansett å ha hatt mindre betydning i praksis, jf Brækhus: Bergning side 64 og 65.

Konvensjonen artikkel 13 gir ikke svar på om oppregningen av de forhold som skal tillegges vekt, må anses uttømmende. Komiteen tar heller ikke standpunkt til dette spørsmålet. Videre har komiteen i forhold til konvensjonen funnet det hensiktsmessig å stokke noe om på rekkefølgen av de forhold som skal tillegges vekt; denne rekkefølgen er uansett uten betydning for hvor stor vekt de ulike forhold skal ha ved utmålingen av bergelønn i den enkelte sak. Etter komiteens syn er det dessuten grunn til å fremheve et moment bare indirekte har kommet til uttrykk i oppregningen: nemlig hvor stor sannsynligheten var for at bergeren skulle lykkes eller mislykkes med bergingen.

Etter *bokstav a* skal det legges vekt på det bergedes verdi. Bestemmelsen avløser gjeldende § 442 første ledd nr 2. Med bergede verdier menes her faktisk verdi på det tidspunktet bergingen er avsluttet. Utvalget vil ikke gjøre noe forsøk på å definere nærmere hva som ligger i uttrykket faktisk verdi: dette reiser svært kompliserte verdesettingsspørsmål av generell karakter. Den antiteseslutningen uttrykket faktisk verdi legger opp til, kan imidlertid være til en viss hjelp. Det er altså ikke forsikrings- eller regnskapsmessig verdi som er det avgjørende.

I samsvar med gjeldende § 442 første ledd nr 1 bokstav b skal det legges vekt på bergernes dyktighet og innsats for å berge skipet, andre gjenstander og menneskeliv (*bokstav b*).

Bokstav c gir anvisning på et moment gjeldende § 442 ikke kjenner, nemlig bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade. I praksis har man imidlertid lagt vekt på dette momentet uten at det har vært nevnt i loven, jf ND 1976 side 391 og Brækhus: Bergning side 10.

Bokstav d avløser gjeldende § 442 første ledd nr 1 bokstav a og fastsetter at det skal legges vekt på i hvilken grad bergeren har lyktes. Som etter gjeldende lov er dette et rent objektivt moment som skal tillegges vekt utover det som omfanget av de bergede verdier tilsier.

Med arten av faren og faregraden etter *bokstav e* menes hvilke type fare som gjorde seg gjeldende (for eksempel: fare for eksplosjon eller fare for grunnstøting), og hvor stor risikoen var for at faren skulle materialisere seg i det konkrete tilfellet. Bestemmelsen avløser gjeldende § 442 første ledd nr 1 bokstav c og d.

Bergerens utgifter etter *bokstav f* omfatter blant annet utgifter for å bringe det bergede i sikkerhet, jf gjeldende § 443 annet ledd.

Etter *bokstav g* skal det legges vekt på hvor raskt hjelpen ble ytet. Dette refererer seg både til det at hjelpen ble ytet så raskt som forholdene tillot det, og at bergingen objektivt sett ble startet og utført raskt. Gjeldende lov nevner ikke dette momentet uttrykkelig.

Endelig skal det legges vekt på at skip og annet utstyr har vært brukt eller holdt tilgjengelig under bergingen (*bokstav i*), og graden av beredskap og effektivitet ved bergernes utstyr, samt verdien av utstyret (*bokstav j*). Disse momentene vil særlig ha betydning i forhold til profesjonelle bergere. Bestemmelsene svarer delvis til gjeldende § 442 første ledd nr 1 bokstav f og g.

til § 447

Bestemmelsens *første punktum* fastslår at bergelønn svares av skipets eier og eieren av andre verdier i forhold til de verdier som er berget for hver og en av dem, og svarer til gjeldende lov § 441 femte ledd. Det er altså ikke noe solidarisk ansvar for bergelønn mellom skipets eier og lasteeieren. Konvensjonen overlater løsningen av dette spørsmålet til nasjonal rett, jf artikkel 13 nr 2.

Reglene om at bergelønn svares av skipets eier, kan fravikes ved avtale, jf utkastet § 443 første ledd. Har skipsføreren etter sjøloven § 137 inngått en bergingsavtale på rederens vegne, er det derfor rederen som hefter for bergelønn etter kontraktens regler.

Komiteen har valgt å gå bort fra løsningen i sjøloven § 441 femte ledd som medfører at lasteeieren bare hefter tinglig for bergelønn (bergeren vil imidlertid fortsatt ha sjøpanterett i lasten, jf sjøloven § 61 nr 1). Bestemmelsen må ses som en levning fra den tid det personlige ansvar overhodet var lite kjent innenfor sjørettens område, men synes mindre naturlig i dag. En konsekvens av bestemmelsen er blant annet at det er bergeren som bærer risikoen for lastens verdi etter at bergingen er avsluttet, noe som stemmer mindre bra med de oppmuntringsprinsipper bergingsreglene ellers bygger på. Regelen bør derfor ikke videreføres. Lovteknisk er det ikke nødvendig å si uttrykkelig i lovteksten at lasteeieren skal ha et personlig ansvar for den del av bergelønnen han svarer for: siden lasteeieren etter første punktum svarer for sin del av bergelønnen, følger det av alminnelige regler at et «ansvar» må forstås som et personlig ansvar, med mindre noe annet er sagt. At lasteeierens ansvar ikke kan overstige verdien av det som er berget, følger av utkastet § 445 første ledd annet punktum.

til § 448

Bestemmelsen gir anvisning på hvordan bergelønnen skal fordeles mellom flere bergere, og svarer innholdsmessig fullt ut til gjeldende lov § 445 og konvensjonen artikkel 15 nr 1.

til § 449

Paragrafen inneholder bestemmelser om et særlig vederlag for «miljøberging». Bestemmelsen innebærer et unntak fra no cure, no pay-prinsippet i gjeldende rett, og svarer til bergingskonvensjonen artikkel 14. Bestemmelsens formål er å oppmuntre bergere til å yte hjelp til skip som alene eller sammen med sin last medfører risiko for miljøskade. Indirekte vil regelen i mange tilfeller også kunne innebære en godtgjørelse for den som forhindrer eller begrenser et erstatningsansvar for skipets eier.

Etter *første ledd første punktum* er bergerens rett til et særlig vederlag betinget av at det er utført bergingsarbeid for et skip som alene eller sammen med lasten medførte risiko for miljøskade. Det er altså ikke noe vilkår at bergingsarbeidet har ført til et nyttig resultat, dvs at noe er blitt berget. På den annen side kommer reglene om særlig vederlag bare til anvendelse der bergeren har forsøkt å berge skip eller last; har for eksempel skipet allerede gått ned, vil den som forsøker å samle opp olje som renner ut fra skipet ikke ha rett til særlig vederlag (men vedkommende kan etter omstendighetene ha krav på erstatning etter sjøloven § 191). Utgangspunktet er at det særlige vederlaget skal svare til bergerens omkostninger ved det arbeidet som er utført.

Bestemmelsen fastsetter at bergeren kan kreve særlig vederlag både av skipets eier og reder. Bergeren kan altså når det gjelder særlig vederlag velge om kravet skal rettes mot skipets eier eller reder, eventuelt begge (men bergeren skal selvsagt bare ha dekket sitt krav én gang). Eier og reder vil således være solidarisk ansvarlige for særlig vederlag. Dette er en annen løsning enn det som gjelder for bergelønn, hvor det legale ansvaret som nevnt er lagt på eieren. Til tross for at både artikkel 13 og 14 i konvensjonen bruker uttrykket «owner», mener komiteen at det på dette punktet bør være forskjellige løsninger. I engelsk sjørettslig terminologi kan «owner» både leses som en henvisning til den registrerte eieren og til rederen (chartered owner), og man står derfor i nasjonal lovgivning fritt til å foreta de nødvendige presiseringer. Grunnen til at komiteen på dette punktet har valgt å gjøre forskjell mellom bergelønn og særlig vederlag er blant annet forsikringsmessige forhold: bergelønn er sterkt knyttet til eierinteressen i skipet, og vil normalt dekkes av kaskoforsikringen som igjen normalt vil tegnes av skipets eier. Det er derfor naturlig at eieren hefter for bergelønn som gjelder skipet. Særlig vederlag er imidlertid knyttet til hvem som har interesse av å unngå tredjemannsansvar som følge av miljøskade og vil dekkes av P&I-forsikringen. Et slikt tredjemannsansvar som følge av miljøskade er i forhold til visse former for oljesøl kanalisert til skipets eier (se sjøloven § 193), mens det i andre tilfeller vil være rederen som er ansvarlig, jf forurensningsloven § 55. Om P&I-forsikringen er tegnet av eieren eller rederen vil derfor kunne variere. Det er derfor hensiktsmessig at bergeren her gis et valg med hensyn til hvem han eller hun skal rette sitt krav om særlig vederlag mot. Spørsmålet om hvem som skal hefte i siste omgang, kan da eieren og rederen løse i befraktningsavtalen, typisk i bare boat-certepartiet. Det er her også av betydning at når det gjelder bergelønn vil bergeren være sikret dekning gjennom reglene om sjøpant, arrest, tilbakeholdsrett og lignende. Slike regler vil imidlertid være helt uten betydning i forhold til krav på særlig vederlag i de tilfellene hvor det ikke er noe som er blitt berget, jf ovenfor.

Annet punktum slår fast at dersom bergeren har fått dekket sine omkostninger ved bergingsarbeidet etter en eventuell bergelønn fastsatt etter § 446, så kan han eller hun ikke kreve særlig vederlag etter denne bestemmelsen. Bestemmelsen skal likevel ikke tolkes slik at det er et vilkår for å gi særlig vederlag at bergelønn etter § 446 er utmålt helt opp til verdien av det bergede gods. Bergelønn skal i alle tilfeller utmåles etter reglene i utkastet §§ 445 og 446, men er den bergelønn som er fastsatt ikke tilstrekkelig, kan ytterligere krav fremmes etter denne bestemmelsen, dvs utkastet § 449.

Annet ledd fastsetter at i de tilfellene bergeren har forhindret eller begrenset miljøskade, så kan det særlige vederlaget settes høyere enn dennes omkostninger ved bergingsarbeidet. I samsvar med konvensjonen er bestemmelsen utformet slik at vederlaget kan forhøyes med inntil 30 eller 100 prosent av omkostningene, alt etter hva som er rimelig. I tråd med konvensjonen er det bare ved forhøyelser over 30 prosent det er uttrykkelig sagt at man ved utmålingen skal ta hensyn til forhold som er nevnt i § 446.

Tredje ledd definerer hva som ligger i uttrykket «bergerens omkostninger». Utgangspunktet er at utgiftene ved enhver handling som hadde til formål å forhindre eller begrense miljøskade, kan kreves dekket. Det er imidlertid et krav om at bergeren med rimelighet har pådratt seg disse utgiftene. Bergeren har i tillegg krav på en rimelig godtgjørelse for utstyr og mannskap som ble benyttet under bergingsarbeidet. I uttrykket «rimelig godtgjørelse» ligger også at bergeren ikke kan kreve dekket utgifter som skyldes bruk av for eksempel urimelig mye utstyr og mannskap.

Etter *fjerde ledd* kan det særlige vederlaget settes ned eller falle bort hvis bergeren på grunn av uaktsomhet har forsømt å forhindre eller begrense miljøskade. I tråd med det som er sagt foran om bergerens aktsomhetsplikt (se merknadene til § 444 første ledd), må det også på dette punktet foreligge markerte avvik fra den aktsomme opptreden før det kan bli tale om reduksjon eller bortfall av det særlige vederlaget.

til § 450

Bestemmelsen fastsetter enkelte særlige unntak fra de alminnelige bergingsreglene.

Første ledd svarer innholdsmessig til gjeldende sjølov § 441 fjerde ledd og konvensjonen artikkel 17. Konsekvensen av bestemmelsen er at for eksempel en los eller en slepebåt som har inngått en avtale om losing eller sleping før faren oppstod, ikke har rett til bergelønn med mindre deres arbeid går utover hva de er forpliktet til etter avtalen. Et eksempel på dette unntaket er at det plutselig oppstår en brann ombord på båten, og losen eller slepebåten gjør en vesentlig innsats i slukningsarbeidet.

Etter *annet ledd første punktum* har den som til tross for et uttrykkelig og berettiget forbud fra skipets eier, reder eller skipsfører utfører bergingsarbeid, ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag. Bestemmelsen har sitt motstykke i gjeldende sjølov § 441 annet ledd og svarer til konvensjonen artikkel 19. Det er grunn til å presisere at spørsmålet om et forbud er «berettiget», både må vurderes i forhold til om selve skipet er i fare, og i forhold til risikoen for miljøskade. Vurderingen av hva som er «berettiget» kan falle forskjellig ut for disse forholdene, se ND 1983 side 1 (Tsesis-dommen), samt kommentarene til dommen på side IX og X.

Annet ledd annet punktum, som er hentet fra konvensjonen artikkel 19, er en nyskapning i forhold til gjeldende rett. Bestemmelsen gir for det første eieren av gjenstander som verken er eller har vært ombord i skip, en positiv hjemmel til legge ned et forbud mot berging av slike gjenstander. For det andre skal bestemmelsen tolkes antitetisk, slik at eieren av last som har falt over bord ikke kan motsette seg ber-

ging av disse gjenstandene. I slike tilfeller er det med andre ord bare de personer som er angitt i første punktum som kan nedlegge et bergingsforbud.

Tredje ledd svarer til gjeldende sjølov § 442 annet ledd og konvensjonen artikkel 18. Bestemmelsen angir visse tilfeller hvor bergelønn eller særlig vederlag kan settes ned eller falle bort som følge av forhold på bergerens side. Den situasjonen som er regulert i tredje ledd, er en annen enn der bergeren blir erstatningsansvarlig overfor for eksempel skipets eier, jf merknadene til utkastet § 444 første ledd.

til § 451

Paragrafen inneholder regler om fordeling av bergelønnen for det tilfellet at et skip på reisen har utført berging, og svarer innholdsmessig fullt ut til § 446 i gjeldende sjølov. Konvensjonen artikkel 15 fastsetter at løsningen av dette spørsmålet skal skje etter flaggstatens lovgivning; innledningsvis er det derfor sagt at bestemmelsen bare gjelder i de tilfeller hvor det bergende skipet er «norskregistrert». I samsvar med dette følger det av *femte ledd* at dersom det bergende skip ikke er norsk, så skal fordelingen skje etter lovgivningen i den stat hvor skipet er registrert.

Fjerde ledd svarer innholdsmessig fullt ut til gjeldende § 447 første og annet ledd.

til § 452

Bestemmelsen gir regler om sikkerhetsstillelse.

Første ledd første punktum fastsetter en plikt for den eller de som hefter for kravet på bergelønn eller særlig vederlag til å stille sikkerhet for betalingen. *Annet punktum* slår fast at sikkerheten også skal dekke renter og omkostninger for kravet. Bestemmelsen er ny i forhold til gjeldende rett, og svarer til konvensjonen artikkel 21 nr 1. *Tredje punktum* slår fast at dersom sikkerhet er stilt kan ikke bergeren gjøre gjeldende sjøpant for bergelønnskrevet, jf sjøloven § 244 første ledd nr 5. Bestemmelsen er ny i forhold til gjeldende rett, og svarer til konvensjonen artikkel 20 nr 2. Grunnen til at bestemmelsen ikke gjelder særlig vederlag, er at slike krav ikke gir sjøpanterett etter gjeldende rett. I forbindelse med den nye Sjøpantkonvensjonen 1993 ble det uttrykkelig bestemt at særlig vederlag ikke skulle tas med i sjøpantkatalogen. Sjøpantkonvensjonen 1993 åpner imidlertid for at det i nasjonal rett kan gis sjøpanterett for andre krav enn de som er omhandlet i konvensjonen. Vurderingen av om det eventuelt bør gis sjøpanterett for særlig vederlag, er det mest hensiktsmessig å ta i forbindelse med den fremtidige implementeringen av Sjøpantkonvensjonen 1993.

Annet ledd medfører en plikt for eieren eller rederen til å gjøre det de kan for at lasteiere stiller sikkerhet for ansvaret overfor bergerne, før lasten blir frigitt. Bestemmelsen er hentet fra konvensjonen artikkel 21 nr 2, og er ny i forhold til gjeldende rett. Som et eksempel på plikter etter denne bestemmelsen, kan nevnes at eieren eller rederen identifiserer lasteierne, og eventuelt kommuniserer med disse for å få i stand sikkerhetsstillelse.

Tredje ledd svarer innholdsmessig til gjeldende § 448 første ledd, og er i samsvar med konvensjonen artikkel 21 nr 3. Bestemmelsen fastsetter at det bergede skip eller de bergede gjenstander ikke uten bergerens samtykke kan flyttes fra det sted hvor det bergede ble ført etter at bergingen var avsluttet, før det er stilt sikkerhet etter første ledd. Det er her ikke noe vilkår at bergeren har besittelsen over det som er berget, noe som blant annet innebærer at bergeren må begjære midlertidig forføyning dersom det blir gjort forsøk på urettmessige disposisjoner over det bergede gods. Har bergeren imidlertid besittelsen, vil vedkommende i kraft av alminnelige

regler også kunne utøve tilbakeholdsrett. Det er i tilknytning til denne bestemmelsen nærliggende å spørre hvilken virkning sikkerhetsstillelse har for tilbakeholdsretten: kan eieren av de bergede gjenstander til tross for tilbakeholdsretten kreve disse utlevert mot å stille sikkerhet, eller kan bergeren kreve betaling av sitt krav før utleveringsplikt oppstår? Dersom eieren kan kreve utlevering mot sikkerhetsstillelse vil dette innebære en ulempe for bergeren. Ikke bare mister han det ekstra press som tilbakeholdsretten innebærer; selv om eieren stiller sikkerhet kan det være at bergeren må gå til rettssak for å få sin bergelønn. På den annen side er det ikke vanskelig å tenke seg at kontant betaling som et ubetinget vilkår for tilbakelevering, i enkelte tilfeller kan virke urimelig overfor eieren. I rettspraksis og teori er det lagt til grunn at retinanten som hovedregel ikke plikter å utlevere de tilbakeholdte gjenstander mot sikkerhetsstillelse, jf Brækhus: Pant og annen realsikkerhet (annen utgave, Oslo 1994) side 533 og 534 med videre henvisninger. I praksis vil spørsmålet som oftest være om det er bergeren eller eieren som må ta initiativet for å få tvist om bergerens rettigheter avgjort ved søksmål.

til § 453

Paragrafen regulerer bergerens rett til å få forskudd på bergelønn eller særlig vederlag. Bestemmelsen er ny og svarer til konvensjonen artikkel 22. Det er den «domstol eller voldgiftsrett som skal pådømme bergerens krav» som kan bestemme at det skal betales et slikt forskudd. Dersom sak om bergelønn eller særlig vederlag allerede er reist for en domstol (se utkastet § 454) eller voldgiftsrett, er det denne domstolen eller voldgiftsretten som har kompetanse etter denne paragrafen. Det er imidlertid ikke noe vilkår at det allerede er reist sak som nevnt; en domstol hvor sak om bergelønn eller særlig vederlag *kan* reises, må derfor også kunne fatte en slik midlertidig avgjørelse.

til § 454

Første ledd stemmer fullt ut med gjeldende § 448 annet ledd. *Første punktum* instituerer et spesielt bergingsverneting: søksmål til fastsettelse av bergelønn kan reises på det sted hvor bergingen er foretatt eller det bergede er brakt i land. *Annet punktum* fastsetter et særlig verneting i saken om fordeling av bergelønn etter utkastet § 451. Både første og annet punktum må suppleres med de alminnelige reglene om verneting i tvistemålsloven.

Annet ledd gir enkelte særlige prosessuelle regler og stemmer fullt ut med gjeldende § 448 tredje ledd.

til § 455

Bestemmelsen i *første ledd* er ny og svarer til konvensjonen artikkel 25. Etter gjeldende rett er det sterke begrensninger i adgangen til å ta arrest i utenlandske statskip, jf tvangfullbyrdelsesloven § 1-6. Denne bestemmelsen omfatter også lasten, hvis lasten føres på statskip eller «handelsskip for statsformål av offentligrettslig art». Tvangfullbyrdelsesloven § 1-6 dekker imidlertid ikke de tilfellene hvor stats-eid last føres på et privat skip. Det er derfor nødvendig å ta inn en særskilt bestemmelse om dette.

I *annet ledd* er det av pedagogiske grunner tatt inn en henvisning til tvangfullbyrdelsesloven § 1-6.

Bestemmelsen i *tredje ledd* er også ny og svarer til konvensjonen artikkel 26. Formålet med bestemmelsen er å forhindre at slik last kommer forsinket frem til sitt

bestemmelsessted. Bergernes interesser er her ivaretatt gjennom giverstatens sikkerhetsstillelse.

til § 461

Gjeldende § 461 fastsetter at York-Antwerpen-reglene 1974 om felleshavari vil gjelde i befraktningsforhold med mindre noe annet er avtalt. Reglene ble revidert i 1990, blant annet som en direkte følge av de nye bergingsreglene: det er nå fastsatt at særlig vederlag ikke kan gjøres gjeldende i felleshavari. Det er også foretatt enkelte endringer i York-Antwerpen-reglene i 1994, men disse er ennå ikke slått igjennom i internasjonal kontraktspraksis. Etter komiteens syn bør sjøloven i utgangspunktet henviser til den seneste utgaven av York-Antwerpen-reglene. Bestemmelsen bør derfor nå henviser til York-Antwerpen-reglene 1974 som endret i 1990.

For å ta høyde for at senere endringer kan gjøres til en del av norsk rett på en enkel måte, er det hensiktsmessig at Kongen gis hjemmel til å fastsette hvilken utgave av York-Antwerpen-reglene som skal gjelde. Hensett til reglenes innhold og deklarasjonskarakter, og at eventuelle endringer vil bli sendt på høring, er det ikke betenkeligheter knyttet til en slik hjemmel.

til § 501 første ledd nr 1 og 2

Nr 1 må endres slik at bestemmelsen om at fordring på bergelønn foreldes to år fra den fra den tid bergingsforetaket ble avsluttet, også gjelder for fordring på *særlig vederlag* etter § 449, jf konvensjonen artikkel 23 nr 1.

Endringen i *nr 2* er bare en endring av en paragrafhenviing.

KAPITTEL 4

Utkast til lov om endringer i sjøloven

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

§ 173 nr 1 skal lyde:

Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke:

1. krav på bergelønn, *herunder særlig vederlag etter § 449*, felleshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt vedrørende tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr 4, 5 eller 6;

§ 386 andre ledd skal lyde:

Tidsbortfrakteren kan uten samtykke fra tidsbefrakteren redde personer. Tidsbortfrakteren kan også berge skip eller annen eiendom når dette ikke vil virke urimelig overfor tidsbefrakteren. Av tidsbortfrakterens part av nettobergelønnen, jf § 451 annet ledd, tilfaller en tredel tidsbefrakteren.

Kapittel 16 skal lyde:

Berging*§ 441 Definisjoner*

I dette kapittelet betyr:

- a. berging; enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann;
- b. skip; ethvert skip og fartøy, samt annen innretning som kan navigeres;
- c. gjenstand; enhver gjenstand som ikke er permanent festet til kystlinjen;
- d. miljøskade; vesentlig fysisk skade på menneskelig helse, eller på liv eller ressurser i kystfarvann eller innenlandsk farvann, samt tilstøtende områder, som er følge av forurensning, brann, eksplosjoner eller lignende alvorlige hendelser.

§ 442 Virkeområde

Bestemmelsene i dette kapittelet skal anvendes når en sak om berging bringes inn for en norsk domstol eller voldgiftsrett.

Bestemmelsene i dette kapittelet gjelder selv om det bergede skip og det skip som utførte bergingen tilhører samme eier. Bestemmelsene gjelder også når det skip som utførte bergingen er statsskip.

Bestemmelsene i dette kapittelet gjør ingen innskrenkning i ellers gjeldende regler om bergingsoperasjoner utført av eller under kontroll av offentlige myndigheter. Bergere som har deltatt i slike bergingsoperasjoner har rett til bergelønn eller særlig vederlag etter bestemmelsene i dette kapittelet.

Bestemmelsene i dette kapittelet gjelder ikke faste innretninger og rørledninger for petroleumsvirksomhet, eller skip eller gjenstander som er omfattet av lov 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner § 14.

§ 443 Fravikelighet, skipsførerens fullmakt, lemping av avtaler m m

Bestemmelsene i dette kapittelet gjelder ikke for så vidt annet følger av avtale. Det kan ikke avtales innskrenkninger i plikten til å forhindre eller begrense miljøskade.

Skipsføreren har fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av skipets eier. Skipets eier, reder og skipsfører har hver for seg fullmakt til å slutte avtale om berging på vegne av eierne av de gjenstander som er eller vært om bord på skipet.

En bergingsavtale kan helt eller delvis settes til side eller endres hvis avtalen er inngått under utilbørlig påvirkning eller under innflytelse av fare, og det ville virke urimelig å gjøre den gjeldende. Avtale om bergelønnens størrelse kan settes til side eller endres hvis bergelønnen ikke står i rimelig forhold til den utførte bergingen.

§ 444 *Bergerens, eierens og skipsførerenes plikter m v*

Bergeren har overfor eieren og rederen av skipet, samt eierne av andre gjenstander som bergingen gjelder, plikt til å:

- a. utføre bergingsarbeidet med tilbørlig aktsomhet;
- b. vise tilbørlig aktsomhet under bergingsarbeidet for å forhindre eller begrense miljøskade;
- c. søke bistand fra andre bergere, når dette etter forholdene er rimelig; og
- d. godta at også andre bergere yter hjelp, når dette med rimelighet kreves av rederen, skipsføreren eller eieren av andre gjenstander som er i fare; bergelønnens størrelse skal likevel ikke reduseres hvis kravet var urimelig.

Skipets eier, reder og skipsfører, samt eierne av andre gjenstander som bergingen gjelder, har overfor bergeren plikt til å:

- a. samarbeide fullt ut med bergeren;
- b. vise tilbørlig aktsomhet under bergingsarbeidet for å forhindre eller begrense miljøskade; og
- c. godta tilbakelevering, når dette med rimelighet kreves av bergeren etter at det som er berget er blitt brakt i sikkerhet.

§ 445 *Betingelser for bergelønn*

Bergeren har bare rett til bergelønn hvis bergingen har ført til et nyttig resultat. Bergelønn, uten tillegg for renter og saksomkostninger, kan aldri settes høyere enn det bergedes verdi.

Berging av menneskeliv gir i seg selv ikke rett til bergelønn. Den som under berging har reddet menneskeliv har rett til en rimelig andel av bergelønn eller særlige vederlag.

Bestemmelsen i første ledd er ikke til hinder for at det kreves særlig vederlag etter § 449.

§ 446 *Utmåling av bergelønn*

Bergelønn skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til berging. Ved utmålingen skal følgende forhold tillegges vekt:

- a. det bergedes verdi;
- b. bergernes dyktighet og innsats for å berge skipet, andre gjenstander og menneskeliv;
- c. bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade;
- d. i hvilken grad bergeren har lyktes;
- e. arten av faren og faregraden;
- f. den tid bergerne har brukt, samt hvilke utgifter og tap de er påført;
- g. hvor raskt hjelpen ble ytet;
- h. risikoen for at bergerne pådrar seg erstatningsansvar, samt annen risiko som

- bergerne eller deres utstyr ble utsatt for;
- i. at skip og annet utstyr har vært brukt eller holdt tilgjengelig under bergingen;
 - j. graden av beredskap og effektivitet ved bergernes utstyr, samt verdien av utstyret.

§ 447 Ansvar for bergelønn

Bergelønn svares av skipets eier og eieren av andre gjenstander i forhold til de bergede verdier for hver og en av dem.

§ 448 Flere bergere

Ved fordelingen av bergelønn mellom flere bergere skal hensyn tas til de forhold som er nevnt i § 446.

§ 449 Særlig vederlag

Hvis bergeren har utført bergingsarbeid for et skip som alene eller sammen med lasten medførte risiko for miljøskade, kan bergeren kreve at skipets eier og reder betaler et særlig vederlag som skal svare til bergerens omkostninger ved arbeidet. Slikt særlig vederlag kan bare kreves for så vidt dette overstiger bergelønn fastsatt etter § 446.

Hvis bergeren har forhindret eller begrenset miljøskade, kan det særlige vederlaget forhøyes med inntil 30 prosent av bergerens omkostninger. Når det finnes rimelig kan vederlaget likevel forhøyes med inntil 100 prosent av bergerens omkostninger, idet hensyn tas til forhold som nevnt i § 446.

Med bergerens omkostninger forstås her de utgifter bergeren med rimelighet har pådratt seg under bergingsarbeidet, med tillegg av rimelig godtgjørelse for utstyr og mannskap benyttet under arbeidet. Ved fastsettelsen av slik godtgjørelse skal det legges vekt på de forhold som nevnt i § 446 bokstavene g, i og j.

Hvis bergeren på grunn av uaktsomhet har forsømt å forhindre eller begrense miljøskade, kan det særlige vederlaget settes ned eller falle bort.

§ 450 Særlige unntak

Den som utfører arbeid etter en avtale inngått før faren oppstod, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag, med mindre arbeidet går utover det som må anses som normal oppfyllelse av avtalen.

Den som tross uttrykkelig og berettiget forbud fra skipets eier, reder eller skipsfører utfører bergingsarbeid, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag. Det samme gjelder i tilfelle av forbud fra eieren av andre gjenstander i fare som verken er eller har vært ombord i skip.

Bergelønn eller særlig vederlag kan settes ned eller falle bort hvis bergingen er blitt nødvendig eller vanskeligere som følge av bergerens feil eller forsømmelser, eller hvis bergeren har gjort seg skyldig i bedrageri eller annen uredelig opptreden.

§ 451 Fordeling av bergelønn mellom skipets reder og mannskap

Har et norskregistrert skip berget noe på reisen, skal av bergelønnen først godtgjøres den skade som ved bergingen måtte være påført skip, last eller annen eiendom om bord, samt utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap som er påløpt i anledning av bergingen.

Resten, nettobergelønnen, fordeles etter følgende regler:

1. 3/5 tilfaller rederiet. Resten fordeles med 1/3 til skipsføreren og 2/3 til det egentlige skipsmannskapet. Mannskapets part fordeles i forhold til den enkeltes hyre. Skipsføreren skal likevel alltid utgjøre minst det dobbelte av den høyest avlønnede sjømanns andel. Los om bord på det bergende skipet deltar i fordelingen av mannskapets part, selv om losen ikke er ansatt i rederiets tjeneste, og gis i så fall en andel som svarer til høyeste styrmanns hyre.
2. Er bergingen utført av et fiske- eller fangstskip i bruk som sådant, fordeles 4/15 likt mellom mannskapets medlemmer, herunder los om bord, jf nr 1 femte punktum. Av den resterende del tilkommer notbasen ytterligere en enkelt mannskapsandel, og skipsføreren i alt to enkelte mannskapsandeler, likevel minst 2/15 av nettobergelønnen. Resten tilfaller rederiet. Reglene i dette nummer gjelder ikke skip som brukes i pelagisk hvalfangst.
3. Er bergingen utført av norsk statskip som brukes til formål av offentligrettslig art, tilkommer staten 3/5. Resten fordeles mellom de ombordværende etter regler fastsatt av Kongen. Staten kan uten ansvar overfor de ombordværende unnlate å fremsette krav på bergelønn.
4. Når helt spesielle grunner taler for en annen fordeling, kan det gjøres unntak fra fordelingsreglene i nr 1, 2 og 3.

Skipsfører eller medlem av mannskapet kan ikke fraskrive seg sine rettigheter etter denne paragraf, med mindre de er forhyrt på et skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette, eller fraskrivelsen er skjedd i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetak. For de tilfeller som er nevnt under annet ledd nr 2, kan avvikende bestemmelser om fordelingen treffes ved tariffavtale.

Så snart bergelønnen er fastsatt ved avtale eller endelig dom, sender rederen til enhver andelsberettiget underretning om bergelønnens størrelse med plan for fordelingen. Krav etter annet ledd nr 4 eller annen innsigelse mot fordelingen må være kommet frem til rederen innen tre måneder etter at underretningen ble sendt.

Dersom skipet ikke er registrert i Norge, gjelder lovgivningen i den stat hvor skipet er registrert.

§ 452 Sikkerhetsstillelse

Når bergeren krever det skal den som hefter for kravet på bergelønn eller særlig vederlag, stille sikkerhet for betalingen. Sikkerheten skal også dekke renter og omkostninger for kravet. Når slik sikkerhet er stilt, kan bergeren ikke gjøre gjeldende sjøpant for bergelønnskravet.

Eieren og rederen av det bergede skip skal gjøre det de kan for at lasteiere stiller sikkerhet for ansvaret overfor bergere før lasten blir frigitt.

Før det er stilt sikkerhet etter første ledd, kan det bergede skip eller de bergede gjenstander ikke uten bergerens samtykke flyttes fra det sted hvor det bergede ble ført etter at bergingen var avsluttet.

§ 453 Forskudd på bergelønn eller særlig vederlag

Domstol eller voldgiftsrett som skal pådømme bergerens krav, kan ved midlertidig avgjørelse bestemme at det skal betales et rimelig forskudd på bergelønn eller særlig vederlag. Hvis sakens forhold krever det, skal slikt forskudd gjøres betinget av at bergeren stiller sikkerhet eller lignende.

§ 454 Prosessuelle regler

Søksmål til fastsettelse av bergelønn eller til fordeling av bergelønn kan anlegges på det sted der bergingen er foretatt eller der det bergede er brakt i land. Søksmål om fordeling etter § 451 må reises i den rettskrets der det bergede skipet har sitt hjemsted, eller der det søksmål om fastsettelse av bergelønn eller om fordeling etter § 448 i tilfelle er reist.

Den som reiser sak om fordeling av bergelønn, må saksøke under ett alle som kravet er rettet mot. Er det reist slik sak, må andre saker om fordelingen reises ved det verneting hvor det første søksmålet ble reist. Retten skal forene sakene til felles behandling og avgjørelse i den utstrekning det er adgang til det, jf tvistemålsloven § 98.

§ 455 Statseiendom. Last til humanitært formål

Bestemmelsene i dette kapitlet gir ikke grunnlag for arrest eller annen midlertidig forføyning mot statseid last som ikke er av forretningsmessig art. Dette gjelder ikke dersom slik arrest eller annen midlertidig forføyning er i samsvar med folkeretten.

Om arrest eller annen midlertidig forføyning mot statsskip gjelder bestemmelsene i tvangsfullbyrdelsesloven § 1-6.

Bestemmelsene i dette kapitlet gir ikke grunnlag for arrest eller annen midlertidig forføyning mot last til humanitært formål, hvis den stat som har gitt lasten påtar seg å betale bergelønn for slik last.

§ 461 skal lyde:

York-Antwerpen-reglene

Når ikke annet er avtalt, gjelder York-Antwerpen-reglene 1974 som endret i 1990 for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavari, og for havari-fordelingen. Dersom York-Antwerpen-reglene endres, kan Kongen fastsette at det er de endrede reglene som gjelder. Reglene kunngjøres av Kongen i sin engelske tekst og norsk oversettelse.

§ 501 første ledd nr 1 og 2 skal lyde:

1. for fordring på bergelønn og særlig vederlag, to år fra den dag bergingsforetaket ble avsluttet;
2. for fordring på andel av bergelønn etter § 451 annet ledd, ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 451 fjerde ledd;

Vedlegg I

Rapport fra IMO's diplomatkonferanse om berging, London 17 – 28 april 1989

I.1 INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av avdelingsdirektør A. Os og konsulent T. Kobro fra Utenriksdepartementet, og lovrådgiver H. Bjurstrøm og førstekonsulent H. Indreberg fra Justisdepartementet. A. Rikheim, Norges Rederiforbund, og S. Ueland, P & I – klubbene i Norge, deltok som rådgivere for delegasjonen.

66 stemmeberettigete nasjoner deltok på konferansen. En rekke organisasjoner samt Romania var tilstede som observatører. (En oversikt over disse nasjonene og organisasjonene finnes i IMO-dokument LEG/CONF 7/25.)

Konferansens formål var å nå fram til en ny konvensjon om berging. Behovet for en ny konvensjon ble erkjent etter at Amoco Cadiz-forliset i mars 1978 viste at reglene i Brusselkonvensjonen fra 1910 var mangelfulle når det gjaldt å oppmuntre bergere til å søke å avverge miljøskade i forbindelse med havari og berging.

Arbeidet med å få istand en ny konvensjon startet i 1979. IMO besluttet å anmode CMI (Comité Maritime International) om å lage et utkast til konvensjonstekst. Under ledelse av professor Selvig utarbeidet CMI et slikt utkast. Dette ble drøftet på CMIs 32 internasjonale konferanse i Montreal 24-29 Mai 1981, hvor 31 av de 32 tilstedeværende nasjonale sjørettsforeningene ble enige om en felles tekst. Dette utkastet, «Montrealkompromisset», ble overlevert til IMO. (Utkastet med kommentarer finnes i IMO-dokument LEG 52/4.)

IMOs «Legal Committee» utarbeidet på grunnlag av CMIs utkast et konvensjonsutkast som dannet utgangspunkt for drøftelsene under konferansen i London. Utkastet er inntatt i IMO-dokument LEG/CONF 7/3, og er vedlagt denne rapporten (Vedlegg 1).

Konferansen ble avviklet med plenumsmøter første og siste dag, og møter i «Committee of the Whole» (i det følgende også kalt «komiteen») de øvrige dager. Delegasjonene fra de nordiske land møttes dessuten hver morgen for å drøfte de spørsmål som sto på dagsorden samme dag.

Rapporten her vil gjengi diskusjonene i «Committee of the Whole». Gjennomgangen knytter seg til IMOs Legal Committees konvensjonsutkast og de forslagene til endringer av denne som framkom før og under konferansen. (Forslagene som framkom før konferansene er inntatt i dokumenter betegnet LEG/CONF 7/5-24. Forslag framsatt i løpet av konferansen er inntatt i dokumenter betegnet LEG/CONF 7/CW/WP 1-30, i det følgende kun angitt som WP 1-30.) På grunn av forbedringer foretatt av redaksjonskomiteen, avviker artikkelnummereringen i den endelige konvensjonsteksten (inntatt i Vedlegg 2 til denne rapporten) fra utkastet. Den aktuelle artikkelen i den endelige tekst vil i det følgende bli oppgitt sammen med henvisningen til artikkelen i utkastet.

Forslagene er langt på vei forsøkt oversatt fra engelsk til norsk. Det tas forbehold om at oversettelsene er høyst uoffisielle.

I.2 GJENNOMGANG AV DEBATT OG AVSTEMNING I «COMMITTEE OF THE WHOLE»

I.2.1 Kapittel I

Artikkel 1 Definisjoner (KONVENSJONENS ARTIKKEL 1)

Artikkel 1 a

Bestemmelsen definerer bergingsoperasjoner (salvage operations). I utkastet ble disse definert som enhver handling eller aktivitet foretatt for å hjelpe et fartøy eller annen eiendom i fare i vann hvor man kan navigere eller i (alle) andre vann.

Storbritannia framsatte et forslag om at definisjonen skulle endres slik at operasjonen for å være berging enten måtte finne sted i sjøen eller, hvis den fant sted i andre vann, måtte foretas av eller overfor et sjøgående fartøy (LEG/CONF 7/14). Britene framholdt at berging tradisjonelt krevde en tilknytning til sjøen og at definisjonen, slik den lød i utkastet, ville kunne gi absurde resultater: En diamantring som var mistet i en innsjø ville f eks kunne bli gjenstand for berging. Utkastets Artikkel 24 nr 1 a, som ville gi statene adgang til å reservere seg mot at konvensjonens bestemmelser skulle komme til anvendelse i situasjoner når alle involverte fartøy «of inland navigation» løste ikke «diamantringproblemet».

Canada, med støtte fra bl a USSR, gikk mot det britiske forslaget. For Canada var det viktig at berging på «the Great Lakes» var omfattet av konvensjonen på lik linje med berging til sjøs, noe som ikke ville være tilfelle dersom britenes forslag vant fram.

Diskusjonen ledet til at britene trakk sitt opprinnelige forslag, og la fram et revidert forslag sammen med Frankrike (WP 11). Dette skilte seg fra det opprinnelige britiske forslag ved at det presiserte at last skulle kunne være gjenstand for berging, selv om bergingen skjedde i innlandsvann, såfremt et av de involverte skip var sjøgående.

Forslaget fikk betydelig støtte under prøveavstemningen. 21 stemte for og 22 mot. Norge var blant de landene som stemte mot forslaget, fordi konvensjonen etter vår oppfatning bør favne bredest mulig. Under den endelige avstemningen i komiteen fikk forslaget likevel ikke stort nok flertall og ble trukket.

Britene kom imidlertid tilbake til denne problemstillingen under gjennomgangen av Artikkel 24, (reservasjoner).

Artikkel 1 b

Bestemmelsen inneholder en definisjon av fartøy (vessel), som i utkastet lød «ethvert skip,»craft«eller»structure«istand til å navigere». Vilkåret «istand til å navigere» medførte en del diskusjon om stillingen til sunkne fartøy og vrak. Vest-Tyskland foreslo inntatt en tilføyelse om at definisjonen også omfattet sunkne skip med mindre de var gjenstand for vrak-fjerning (LEG/CONF 7/10 og WP 2). Friends of the Earth International påpekte også at det uttrykkelig måtte fremgå at definisjonen også omfattet sunkne skip (LEG/CONF 7/21). Argentina foreslo at sunkne skip og skip som hadde gått på grunn skulle omfattes såfremt berging var blitt påbegynt umiddelbart og hadde som hovedformål og avverge eller redusere skade på det marine miljø (WP 9).

Problemet ble imidlertid løst med ordstyrers forslag om at det skulle tilføyes et «any» foran «structure». Dette medførte at vilkåret «istand til å navigere» ikke gjaldt skip, og at sunkne skip følgelig ville omfattes av definisjonen. Det kan nevnes at det nordiske standpunkt var at problemet var overdrevet idet et sunket skip dersom det ikke var omfattet av definisjonen av fartøy ville omfattes av definisjonen

av eiendom («property») og således kunne være gjenstand for berging dersom det var i fare.

Artikkel 1 c

Bestemmelsen inneholder en definisjon av «property». Storbritannia foreslo at definisjonen skulle forenkles (LEG/CONF 7/14). Mens det i utkastet bl a het at «property» inkluderte frakt for last, hva enten slik frakt var lasteeierens, skipseierens eller charterrens risiko, ønsket britene at det skulle hete at uttrykket «property» omfattet «freight at risk». Forslaget ble begrunnet med at den eneste frakt som kan utgjøre berget verdi i tillegg til lasten er frakt skipets eier vil ha krav på hvis lasten kommer fram, men som han vil ha mistet retten til dersom lasten ikke kommer fram. Forslaget avstedkom ingen stor debatt. Det fikk 28 stemmer under prøveavstemningen. 10 stemte mot, herunder Norge. Norges standpunkt hadde sin bakgrunn i en generell holdning om at teksten i utkastet ikke burde endres med mindre endringsforslaget medførte åpenbare forbedringer av teksten, eller var en nødvendig forutsetning for å oppnå enighet mellom partene.

Frankrike foreslo unntatt fra definisjonen av «property» maritim kulturell eiendom, som videre ble foreslått definert som ethvert sted, vrak, rester eller generelt enhver eiendom av prehistorisk, arkeologisk eller historisk interesse (LEG/CONF 7/24). Under debatten presiserte Frankrike at unntaket for maritim kulturell eiendom ikke var ment å omfatte slike gjenstander dersom disse ble fraktet ombord på skip. Det franske forslaget ble møtt med mye sympati. Det ble imidlertid, bl a fra dansk hold, framholdt at unntaket var unødvendig, da slike gjenstander neppe ville kunne bli gjenstand for berging fordi de ikke ville være i fare, jf Artikkel 1 a. (De øvrige nordiske land delte dette standpunkt). Forslaget fikk 10 stemmer ved prøveavstemningen, og ble trukket før endelig avstemning. Slaget var imidlertid ikke helt tapt for Frankrike, se gjennomgangen av Artikkel 24 (konvensjonens Artikkel 30 nr 1 d).

Spania foreslo at definisjonen uttrykkelig skulle nevne at uttrykket «property» omfattet fartøy som ikke var istand til å navigere, samt passasjerpenger og «any freight at risk» (WP 12). Under debatten ble det framholdt at første del av forslaget var unødvendig, særlig etter endringen av Artikkel 1 b, og likeledes at det var unødvendig å omtale passasjerpenger, da slike normalt ikke vil være «at risk». Forslaget fikk liten støtte og ble trukket før avstemningen.

Artikkel 1 d

Bestemmelsen inneholder en definisjon av miljøskade («damage to the environment»).

I utkastet ble uttrykket definert som vesentlig fysisk skade på menneskelig helse eller maritimt liv eller ressurser i kyst- eller innlandsvann eller tilliggende områder, forårsaket av tilsøling, forurensning, brann, eksplosjon eller lignende store begivenheter. Frankrike foreslo at definisjonen skulle utvides til også å omfatte vesentlig skade på maritim kulturell arv (LEG/CONF 7/24), men fikk liten støtte og trakk forslaget. ACOPS (Advisory Committee on Pollution of the Sea) foreslo definisjonen endret slik at det ikke skulle stilles noe krav om at skaden skulle være vesentlig eller at den var forårsaket av store begivenheter («major incidents») for å omfattes av uttrykket. Videre at også skade på eiendom og skadevirkninger på det åpne hav skulle omfattes. Forslaget fikk en del støtte. De landene som ikke støttet forslaget (herunder Norge) begrunnet dette med at dersom man utvidet betydningen av uttrykket miljøskade, ville dette kunne medføre at de parter som hadde inngått Montrealkompromisset ikke lenger ville støtte kompromisset, fordi de reglene som gjelder i tilfeller hvor bergere avverger/reducerer skade på miljøet i så fall vil få et

videre anvendelsesområde enn forutsatt. Forslaget ble trukket etter prøveavstemningen.

Artikkel 1 e

Bestemmelsen definerer betaling. Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 2 Anvendelsesområde (KONVENSJONENS ARTIKKEL 2 OG 3)

I utkastet gikk denne bestemmelsen ut på at konvensjonen skal gjelde når forhold omhandlet i konvensjonen blir brakt inn for domstol eller voldgiftsdomstol i en kontraherende stat. USA foreslo et nytt nr 2 til Artikkel 2 som skulle unnta fra konvensjonens anvendelsesområde faste eller flytende plattformer eller borefartøyer direkte engasjert i leting etter, utnyttelse av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen (LEG/CONF 7/16). Dette forslaget ble behandlet i sammenheng med utkastets Artikkel 24 nr 1 c som åpnet for adgang for den enkelte stat til å reservere seg mot at konvensjonen skulle komme til anvendelse på eiendom som er permanent tilknyttet havbunnen for hydrokarbonproduksjon, -oppbevaring og -transport.

Det reiste seg følgende to spørsmål: 1) Om det skulle være et generelt unntak (slik USA foreslo) eller en reservasjonsrett (slik utkastet la opp til), og 2) Hvilke installasjoner m m en slik unntakelse/reservasjon skulle omfatte.

USA begrunnet sitt forslag med at det eksisterer egne beredskapsplaner for håndtering av ulykker i forbindelse med oljevirkosomhet. På bakgrunn av det kompliserte og spesialiserte tekniske utstyret som brukes i denne virksomheten, vil det være fare forbundet med å la ukyndige bergere slippe til i ulykkesituasjoner. Fra kinesisk hold ble det framholdt at det ikke i alle land fantes like god beredskap, og at det kunne være behov for berging i forbindelse med forulykkete oljeinstallasjoner – derfor var reservasjonsløsningen å foretrekke. USA gikk mot reservasjonsløsningen fordi den ville føre til manglende rettsenhet. Norge delte i prinsippet det amerikanske standpunktet. Under forberedelsene til konferansen ble det likevel besluttet at Norge burde gå med på å beholde reservasjonsløsningen. Dette fordi drøftelsene av spørsmålet i IMOs Legal Committee tydet på at dette var det meste man kunne oppnå i retning av å unnta oljeinstallasjoner fra konvensjonen. Da det under debatten viste seg å være stor støtte for USAs forslag, ble det bestemt at det skulle opprettes en uformell arbeidsgruppe som skulle arbeide videre med spørsmålet. Norge deltok i denne gruppa, som la fra et felles forslag i WP 24. Gruppas forslag avvek fra USAs ved at «boreskip» var byttet ut med «mobile off-shore drilling units» og «direkte engasjert» erstattet med et krav om at plattformene og enhetene skulle være «on location engaged in...». Endringen hadde sin bakgrunn i at begrepet «on location» i følge eksperter er et velkjent begrep med klar mening innenfor oljevirkosomheten, og at «mobile offshore drilling units» er definert i Ch 1 para 1.31, MODu Code, (vedtatt ved resolusjon A 414 (XI) 15 november 1979). På denne måten ønsket man å oppnå at unntaket fra konvensjonen for oljeinstallasjoner ble klarest mulig begrenset. Det må imidlertid påpekes at man ikke helt har lyktes med dette, og at det fortsatt foreligger en del tolkningstvil når det gjelder ordlyden i Artikkel 3. Under behandlingen av forslaget kom det videre fram at «pipelines» ikke omfattes av unntaket. «Pipelines» er derfor omfattet av konvensjonen. Arbeidsgruppas forslag ble vedtatt av Committee of the Whole. Også Norge stemte for et absolutt unntak framfor en reservasjonsadgang.

Vest-Tyskland framsatte et forslag om at anvendelsesområdet for konvensjonen skulle utvides slik at konvensjonen i tillegg til de tilfeller som var omtalt i utkastets Artikkel 2, skulle anvendes i alle tilfeller hvor bergeren eller det bergete fartøy bar flagget til en kontraherende stat (LEG/CONF 7/10 og WP 3). Forslaget fikk

ingen støtte, og ble trukket. De som ytret seg mot forslaget pekte på at konvensjonen ikke kan binde ikke-kontraherende stater.

Artikkel 3 Bergingsoperasjoner kontrollert av myndighetene (KONVENSJONENS ARTIKKEL 5)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 4 Bergingskontrakter (KONVENSJONENS ARTIKKEL 6)

Artikkel 4 nr 1

I utkastet lød denne bestemmelsen «Denne konvensjonen skal anvendes på enhver bergingsoperasjon med mindre kontrakten uttrykkelig eller implisitt bestemmer noe annet».

Vest-Tyskland foreslo at det skulle inntas i bestemmelsen at konvensjonen skulle gjelde i kontraktsmessig såvel som ikke-kontraktsmessig berging med mindre kontrakten uttrykkelig eller implisitt forutsatte noe annet (WP 14).

Det nordiske synspunkt var at man foretrakk den opprinnelige teksten, kunne leve med det vesttyske forslaget, men at den heldigste løsningen ville være å bytte ut «the contract» i Artikkel 4 nr 1 med «a contract». Dette forslaget ble reist av Sverige og fikk alminnelig oppslutning. Det vesttyske forslaget ble trukket etter prøveavstemningen.

Artikkel 4 nr 2

Bestemmelsen omhandler skipsførerens fullmakt til å inngå kontrakt om berging på vegne av fartøyets eier.

Saudi Arabia foreslo teksten endret slik at det framgikk at skipsføreren har kompetanse til å inngå kontrakt om berging ikke bare på vegne av skipets eier, men også på vegne av operatøren WP 13). Et lignende forslag ble framsatt av Frankrike, som foreslo at bestemmelsen kun skulle omtale operatøren, ikke eieren (LEG/CONF 7/11). En omfattende diskusjon fulgte. Forslagene fikk liten støtte, men motstanderne hadde ulike (og uforenlige) begrunnelser: Noen mente «eier» i forbindelse med konvensjonen alltid måtte tolkes som operatør der dette var praktisk. Andre mente det ikke var aktuelt å gi skipsføreren myndighet til å binde operatøren, i og med at det alltid var eieren som ble ansvarlig for kravet om bergelønn. De nordiske land mente at begrepet «owner» var klarere enn begrepet «operatør». Begrepet «owner» er dessuten bredt nok til også å omfatte visse andre enn den registrerte eier, f eks «bare boat» befraktere. Forslaget ble trukket etter prøveavstemningen.

Polen framsatte et forslag om at skipsførerens myndighet skulle begrenses slik at han bare kunne slutte kontrakter på egen hånd hvis de var i samsvar med bestemmelsene i konvensjonen (WP 18). Forslaget fikk kun støtte fra Vest-Tyskland. Hovedinnvendingen var naturligvis at skipsføreren i en farlig situasjon må ha myndighet til å inngå den kontrakten situasjonen krever.

Artikkel 4 nr 3

Ingen forslag til endring ble fremmet.

Artikkel 5 Tilsidesetting og forandring av avtale (KONVENSJONENS ARTIKKEL 7)

Bestemmelsen fastslår at bergingsavtaler eller deler av dem kan tilsidesettes på nærmere angitte vilkår. Frankrike foreslo at det skulle uttrykkes eksplisitt i bestemmelsen at dette kunne skje, selv om det var avtalt at avtalen ikke skulle kunne settes til

side (WP 20). Forslaget fikk liten støtte, da det ble ansett som unødvendig å endre ordlyden i Artikkel 5 for å gjøre den preseptorisk. Dette fulgte allerede av Artikkel 4 nr 3, og av Artikkel 5 slik den lød i utkastet. Forslaget ble trukket etter prøveavstemningen.

I.2.2 Kapittel II

Artikkel 6. Eiers og skipsførers plikter og bergers plikter (KONVENSJONENS ARTIKKEL 8)

Bestemmelsen regner i nr 1 opp hvilke plikter bergeren har, og i nr 2 hvilke plikter skipets eier og fører har. Blant disse pliktene er plikten til å utvise aktsomhet i forbindelse med bergingsoperasjonen for å avverge eller redusere miljøskade (exercise due care to prevent or minimize damage to the environment). Plikten består i forhold til «motparten» dvs mellom bergeren på den ene side og eieren/føreren på den annen. Flere forslag ble reist for å gjøre plikten generell, dvs løsrive den fra partenes forhold til hverandre, se ACOPS' (LEG/CONF 7/6), Polens (WP 8), Vest-Tysklands (WP 15) og Frankrikes forslag (LEG/CONF 7/11). Tilhengerne av forslagene pekte på at det er urealistisk og unødvendig å trekke noe skarpt skille mellom privatrettslige og offentligrettslige regler, og at formålet med konvensjonen tilsa at partene pålegges plikter overfor skadelidende tredjemenn, ikke bare overfor hverandre. Fra motstanderne av denne typen bestemmelser ble det lagt vekt på at intensjonen med konvensjonen hele tiden hadde vært å regulere forholdet mellom partene, og at andre konvensjoner tar for seg de offentligrettslige spørsmål. Dette synspunktet ble delt av de nordiske land. Til tross for at intensjonene i flere av forslagene isolert sett er i overensstemmelse med norske synspunkter, stemte Norge mot dem i prøveavstemningene på grunnlag av ovennevnte argumenter. Bare det polske forslaget fikk så stor støtte at det ikke ble trukket etter prøveavstemningen. Forslaget falt imidlertid under den formelle voteringen (16 for, 12 mot), hvor Norge stemte mot forslaget.

Artikkel 6 bis

(KONVENSJONENS ARTIKKEL 9)

Australia foreslo inntatt en ny bestemmelse som påla bergeren plikt til å etterleve direktiver fra en kyststat gitt i henhold til folkeretten, om å treffe foranstaltninger for å beskytte kyststatens kystlinje mot forurensning som følge av en maritim ulykke eller handlinger med tilknytning til en slik ulykke, som kunne forventes å ville resultere i store ødeleggelser (LEG/CONF 7/9).

Forslaget ble begrunnet med at bergerens plikter må være komplementære til statenes rettigheter i henhold til Intervensjonskonvensjonen og Havrettstraktaten Art 221. Det ble fremholdt at bestemmelsen ikke tok sikte på å gå lenger i å gi statene rettigheter enn hva som følger av folkeretten. En rekke lands delegasjoner uttrykte sympati for forslaget. Imidlertid ble innvendingen om at dette er en offentligrettslig bestemmelse som ikke hører hjemme i bergingskonvensjonen reist også her (bl a av Storbritannia, Hellas, Danmark, Japan, USSR, Nederland, Vest-Tyskland, Norge, USA og Italia). Det ble også innvendt at forslaget kunne skape forvirring, og at det burde utelates dersom det ikke sa noe mer enn hva som allerede følger av folkeretten.

Debatten om forslaget ble langvarig, og det ble klart at dette var et ytterst viktig punkt. I stedet for å avholde en prøveavstemning ble det derfor besluttet å opprette en uformell kontaktgruppe som skulle søke å utarbeide en tekst begge fløyer kunne godta. Norge deltok i kontaktgruppa, som fremla sitt forslag i WP 30. Forslaget

skilte seg fra det opprinnelige australske ved at det ikke eksplisitt påla bergeren å følge kyststatens direktiver, men sa at intet i konvensjonen skulle innvirke på kyststatens rettigheter etter anerkjente folkerettslige prinsipper til å iverksette tiltak for å beskytte sin kystlinje, herunder å gi direktiver i forbindelse med bergingsoperasjoner. Det framgikk ikke av denne teksten om direktivene kunne gis direkte til berger eller om de måtte gis til skipets eier, noe som også var et poeng for kritikerne av det australske forslaget. Dette må i prinsippet avgjøres på grunnlag av eksisterende folkerettslige regler på området. Kompromissforslaget ble enstemmig vedtatt.

Artikkel 7. Plikt til å yte assistanse (KONVENSJONENS ARTIKKEL 10)

Artikkel 7 nr 1 i utkastet bestemmer at skipsføreren er pliktig til, såfremt han kan gjøre det uten alvorlig fare for skipet og personer ombord, å yte assistanse til enhver som er «in danger of being lost at sea».

Saudi Arabia foreslo å utelate hele Artikkel 7, fordi denne bestemmelsen faller utenfor konvensjonens tema, som er berging, ikke assistanse. Plikten følger dessuten av andre konvensjoner. Subsidiært foreslo Saudi Arabia å endre konvensjonens tittel til «Salvage and Assistance at Sea» (WP 1). Kuwait foreslo at Artikkel 7 nr 2 skulle få en tilføyelse om at den nasjonale lovgivningen i konvensjonsstatene skulle inneholde bestemmelser som beskyttet skipsføreren mot sanksjoner fra eieren av skipet og erstatningskrav, i tilfeller hvor etterlevelse av plikten til å yte assistanse hadde medført tap for eieren. Videre foreslo Kuwait inntatt en modifikasjon av prinsippet om at eieren av skipet ikke blir ansvarlig for skipsførerens unnlattelse av å oppfylle hjelpeplikten: Dersom unnlattelsen skyldtes eierens instruks, skulle eieren bli holdt ansvarlig (LEG/CONF 7/19).

Under debatten ble Kuwaits forslag berørt i liten grad. Forslaget ble trukket etter prøveavstemningen, hvor flertallet stemte mot, herunder Norge. Også Saudi Arabias forslag ble trukket etter prøveavstemningen. De fleste som uttalte seg om forslaget påpekte at det er tradisjon for at bestemmelsen er å finne også i bergingskonvensjonen, selv om det ikke er det eneste stedet plikten til å yte assistanse er knesatt.

I løpet av debatten foreslo Cuba å utelate «of being lost» i nr 1. Sverige fremholdt at dette favnet for vidt, plikten ville i så fall omfatte personer i alle typer faresituasjoner til sjøs, også farer som ikke hadde noe med sjøen å gjøre. USSR viste til at teksten i utkastet hadde tradisjon, den gikk igjen både i Bergingskonvensjonen fra 1910 og i Havrettstraktaten. Cubas forslag fikk 9 stemmer ved prøveavstemningen, og ble trukket. Norge stemte mot.

Artikkel 8. Kontraherende staters samarbeid (KONVENSJONENS ARTIKKEL 11)

Bestemmelsen inneholder en oppfordring til de kontraherende stater om å ta i betraktning behovet for samarbeid mellom bergere, andre interesserte parter og myndighetene i forbindelse med gjennomføring av bergingsoperasjoner, når statene skal ta beslutninger i forhold som vedrører berging. ACOPS og INTERTANKOS forslag om å gjøre bestemmelsen mer forpliktende for statene (LEG/CONF 7/7 og 7/8), fikk ingen støtte av deltakerlandene, og ble trukket.

I.2.3 Kapittel III – bergeres rettigheter

Artikkel 9. Vilkår for bergelønn (KONVENSJONENS ARTIKKEL 12)

Artikkelen statuerer «no cure no pay»-prinsippet som den fortsatt gjeldende hovedregel når ikke annet følger av konvensjonen. Den bestemmer videre at kapittelet

skal komme til anvendelse også om det bergende og det bergede skip tilhører samme eier. Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 10. Kriterier for fastsettelse av bergelønn (KONVENSJONENS ARTIKKEL 13)

Artikkel 10 og 11 henger nøye sammen. Disse utgjør kjernen i «Montrealkompromisset» og inneholder de viktigste endringene i forhold til Brusselkonvensjonen fra 1910. Mer om dette senere. Først skal de mindre viktige endringsforslag nevnes: Frankrike foreslo at det første momentet i oppregningen av relevante momenter for vurderingen av bergelønns størrelse skulle skrives om til «verdien av skipet og annen berget eiendom» (LEG/CONF 7/11), en forbedring av teksten som ble bifalt av komiteen. (I den endelige konvensjonsteksten er formuleringen av nr 1 a ytterligere forbedret).

Vest-Tyskland foreslo en oppdeling av nr 1 e slik at bergerens innsats blir ett moment, tidsbruk, utgifter og tap et annet (WP 6). Etter forslag fra Danmark ble kyndighet (skills) tilføyd ved siden av innsats i nr 1 e. Det reviderte tyske forslaget ble vedtatt mot en stemme.

USA fremsatte et endringsforslag basert på en manglende aksept av «Montrealkompromisset» (LEG/CONF 7/22). Bakgrunnen for forslaget var at Artikkel 10 i oppregningen av momenter som skal tillegges vekt ved utmålingen av bergelønn i nr 1 b inneholder et helt nytt moment i forhold til 1910-konvensjonen: Det skal legges vekt på den innsats og kyndighet bergeren har utvist når det gjelder å avverge eller redusere skade på miljøet. Bergelønn etter Artikkel 10 dekkes av eierne av de bergete verdier i fellesskap i forhold til verdien av det bergete, jf Artikkel 10 nr 2. Som motstykke til de ekstra kostnader dette innebærer for eiere av skip (og som dekkes av kaskoforsikringen), og ikke minst last, skal den spesielle kompensasjon som skal tilkomme en berger etter Artikkel 11 i tilfeller hvor han har søkt å avverge miljøskade og ikke har oppnådd bergelønn etter Artikkel 10 (eventuelt fått en bergelønn som er lavere enn det beløp han vil ha rett til etter Artikkel 11), bæres av skipets eier alene (og dekkes av P&I-forsikringen). (Dette er det sentrale i «Montrealkompromisset».) Etter USAs syn kunne eier av last komme til å bære en uforholdsmessig stor andel av de økte omkostningene de foreslåtte revisjoner ville innebære. USA foreslo derfor at en basisbergelønn uten at momentet i Artikkel 10 nr 1 b (omtalt som «the enhancement») var tatt i betraktning, først skulle utmåles. Deretter skulle en særskilt «enhancement» fastsettes, dog ikke større enn en viss prosent av basisbergelønna. Dersom bergeren ikke hadde søkt å avverge miljøskade, skulle basisbergelønna kunne reduseres på tilsvarende måte. I tilfelle økningen av bergelønna p g a momentet i Artikkel 10 nr 1 b skulle bli mer signifikant, skulle «enhancement» ut over en bestemt prosent bæres av skipets eier alene.

USAs forslag ble kraftig imøtegått. CMIs representant holdt et langt innlegg hvor han fremholdt at «enhancement» neppe ville innebære store summer i sammenligning med hvilke summer man opererer med i skipsfart. (Årlig bergelønn utgjør nå 50-100 millioner pund). Videre at det ved beregning av bergelønn er en helhetsvurdering som finner sted, en prosentvis fastsettelse av et moment samsvarer ikke med dette system, og vil måtte bygge på spekulasjon, samt trolig medføre fordreende bruk av sakkyndige. Han fremholdt også at balansen mellom skip og last ikke er skjev, fordi også lasteierne har glede av «sikkerhetsnettet» i Artikkel 11 idet dette vil oppmuntre til berging i situasjoner hvor et absolutt «no cure no pay»-prinsipp ville stoppe bergeren fordi faren for ikke å lykkes er for stor. Han viste videre til at urimelige resultater kan unngås ved at bergelønna etter Artikkel 10 i situasjoner hvor det har vært stor fare for miljøskade, kan utmåles slik at den blir

lavere enn kompensasjon etter Artikkel nr 2 ville blitt. På den måten vil skipets eier måtte betale mellomlegget etter Artikkel 11.

De fleste land (herunder Norge) sluttet seg til disse uttalelsene, og støttet teksten i utkastet. Det ble likevel nedsatt en uformell arbeidsgruppe som skulle arbeide videre med dette spørsmålet. Arbeidsgruppa framla resultatet av sine overlegninger i WP 28. Dette inneholdt et forslag til en tolkningsregel som går ut på at det tribunal som utmåler bergelønn etter Artikkel 10 og spesiell kompensasjon etter Artikkel 11 ikke har plikt til å utmåle bergelønnen etter Artikkel 10 til hele verdien av det bergete før spesiell kompensasjon etter Artikkel 11 tilkjennes (jf uttalelsen fra CMI's representant). Videre inneholdt forslaget et utkast til resolusjon som oppfordrer til endring av York-Antwerpen-reglene slik at det blir gjort tydelig at spesiell kompensasjon etter Artikkel 11 ikke skal inngå i felleshavarioppgjøret. Som man forstår, ble det lite igjen av USAs forslag.

Ingen gikk mot arbeidsgruppas forslag, og disse ble vedtatt ved konsensus. Tolkningsregelen og resolusjonen er inntatt i «The Final Act of the International Conference on Salvage 1989», (LEG/CONF 7/26).

Artikkel 10 nr 2

Nederland foreslo ordlyden i Artikkel 10 nr 2 endret slik at det gikk klarere fram at nasjonal lovgivning kan bestemme at en av de interesser som etter Artikkel 10 nr 2 skal dekke en del av bergelønna, må betale hele den samlede bergelønn til bergeren, mot at denne får et regresskrav mot de øvrige interesser (WP 5). Det nederlandske forslag ble vedtatt, dog med forbehold om at redaksjonskomiteen skulle se nærmere på ordlyden. Utkastets siste setning ble dessuten stående, kun med en redaksjonell endring.

Artikkel 11. Spesiell kompensasjon (KONVENSJONENS ARTIKKEL 14)

I Artikkel 11 nr 2 er det forutsatt at en bergers vellykkete avverging/redusering av miljøskade skal gi anledning til å gi bergeren en spesiell kompensasjon som skal komme i tillegg til dekningen av utgiftene han har hatt, og som skal fastsettes som en viss prosent av disse. I «Montrealkompromisset» var forutsetningen at denne kompensasjonen skulle kunne utgjøre maksimalt 100% av utgiftene. I begynnelsen av London-konferansens andre uke viste det seg at det hersket stor uenighet m h t hvilken prosentsats som skulle inntas i konvensjonen som øvre grense for kompensasjonens størrelse. Mens så å si alle I-land gikk inn for 100% gikk de latin-amerikanske landene, støttet av de fleste afrikanske og en del asiatiske land og Hellas inn for maksimalt 30%. Disse landene hevdet at det hadde vist seg tilstrekkelig motiverende med 15% i Lloyd's Open Form fra 1980. 100% ville øke utgiftene for skips-eiere, noe som ville gi seg utslag i økte fraktrater. Dette ville innebære at eksport ble dyrere, i strid med forbrukernes, og spesielt U-landenes interesser.

I-landene, herunder Norge, sto meget hardt på 100%. En lavere prosentsats kunne lede til at formålet med den nye konvensjonen ikke ble oppnådd – bergerne ville ikke i tilstrekkelig grad bli oppmuntret til å søke å avverge miljøskade. Videre kunne en lavere prosentsats lede til at de involverte parter ikke lenger ville akseptere konvensjonens system, idet balansen etablert ved at «Montrealkompromisset» ville forrykkes.

Uenigheten skapte stor bekymring for om det overhodet ville la seg gjøre å oppnå enighet om en ny konvensjon. Det ble derfor besluttet å opprette en arbeidsgruppe som skulle søke å komme fram til enighet. Gruppa besto av Argentina, Kina, Yemen, Danmark, Equador, Frankrike, DDR, Hellas, Indonesia, Iran, Japan, Liberia, Malaysia, Mexico, Nederland, Saudi Arabia, USSR, Storbritannia, USA og Zaire.

Resultatet av gruppas forhandlinger var et forslag som klart var preget av å være et kompromiss. Det gikk ut på at maksimalsatsen skulle være 30%, dog slik at tribunalet, dersom det fant det rimelig og rettferdig å gjøre det, og tok i betraktning de relevante kriteriene i Artikkel 10 nr 1, skulle kunne øke den spesielle kompensasjonen ytterligere, dog ikke til mer enn 100% (WP 32).

Forslaget ble vedtatt med stort flertall.

Artikkel 12. Fordeling mellom bergere (KONVENSJONENS ARTIKKEL 15)

Her angis hvordan bergelønna skal deles mellom bergere og at fordelingen mellom eier, skipsfører og andre involverte skal skje etter nasjonal lovgivning. I utkastets siste punktum het det at fordelingen av bergelønna hvor bergingen ikke er foretatt av et skip, skal skje i samsvar med kontrakten mellom bergeren og dennes arbeidstakere. Frankrike foreslo «arbeidstakere» erstattet med «tjenere» (servants), idet dette er et videre begrep som omfatter involverte som ikke står i et arbeidstakerforhold til bergeren (LEG/CONF 7/24). Komiteen stilte seg positiv til dette.

Artikkel 13. Berging av liv (KONVENSJONENS ARTIKKEL 16)

International Salvage Union (ISU) tok opp spørsmålet om hvem livbergere skulle kunne rette sitt krav mot (LEG/CONF 7/12). Det ble pekt på at Artikkel 13 nr 2 synes å forutsette at kravet skal rettes mot bergeren av eiendom, mens ISU ønsket at kravet skulle kunne rettes direkte mot eieren av den bergete eiendom.

Forslaget fikk ikke støtte fra noe deltakerland, og det ble derfor ikke gjenstand for votering.

Artikkel 14. Tjenester ytet under eksisterende kontrakter (KONVENSJONENS ARTIKKEL 17)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 15. Virkningen av bergerens urettmessige opptreden (KONVENSJONENS ARTIKKEL 18)

Frankrike foreslo inntatt i Artikkel 15 at bergeren helt eller delvis skulle kunne bli fratatt rett til betaling under konvensjonen også hvis han «failed in his duty to avoid or minimize damage to the environment» (LEG/CONF 7/24).

Det ble innvendt mot forslaget at endringen var unødvendig i og med bestemmelsen i Artikkel 11 nr 5. Mot dette anførte Frankrike at Artikkel 10 ikke hadde noen bestemmelse tilsvarende Artikkel 11 nr 5. Med endringen ville man oppnå at bergeren ikke usanksjonert valgte å redde verdifull last fremfor å avverge miljøskade. Det ble imidlertid innvendt mot forslaget at det ville virke mot sin hensikt, idet det ville være et disinsentiv overfor bergere. Videre at ordlyden i Artikkel 15 allerede var tilstrekkelig til å sanksjonere uønsket atferd. Forslaget ble trukket etter prøveavstemningen hvor 9 stemte for og 34 mot, herunder Norge.

Artikkel 16. Forbud nedlagt av eieren eller skipsføreren (KONVENSJONENS ARTIKKEL 19)

Italia foreslo at bare skipsføreren skulle ha adgang til å nekte berging, ikke eieren (WP 4). Forslaget fikk en del støtte under debatten, men ble trukket etter prøveavstemningen. Norge stemte mot.

Både Vest-Tyskland og Hong Kong framsatte forslag til klargjøring av teksten i denne bestemmelsen (WP 16 og WP 26). Forslagene viste seg å bygge på ulike tolkninger av utkastets tekst. Under debatten kom det imidlertid fram at utkastets tekst skal forstås slik at «the owner or master of the vessel» har myndighet etter

denne artikkelen, når det gjelder last som er, eller har vært ombord i skipet. For annen eiendom, uten tilknytning til skipet, vil eieren av dette ha kompetanse til å nedlegge forbud mot berging. Det ble avholdt en prøveavstemning hvor man først stemte over hvorvidt konvensjonens tekst skulle endres. Et flertall, herunder Norge, stemte mot, og forslagene ble derfor trukket.

I.2.4 Kapittel IV Krav og spørsmål

Artikkel 17. Maritim tilbakeholdsrett (sjøpant) (KONVENSJONENS ARTIKKEL 20)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 18. Plikt til å stille sikkerhet (KONVENSJONENS ARTIKKEL 21)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 19. Midlertidig betaling (KONVENSJONENS ARTIKKEL 23)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 20. Foreldelse (KONVENSJONENS ARTIKKEL 23)

Frankrike foreslo nr 2 endret slik at foreldelsesfristen skulle kunne forlenges ved avtale mellom skyldneren og kravshaveren, ikke som utkastet foreslo, ved erklæring fra skyldneren til kravshaveren (LEG/CONF 7/11). Prøveavstemningen viste at bare 4 støttet forslaget (Norge var ikke blant dem), og forslaget ble derfor trukket.

Artikkel 21. Jurisdiksjon

Liberia foreslo å utelate hele jurisdiksjonsbestemmelsen fra konvensjonen, da bestemmelsen etter deres syn var unødvendig komplisert og kunne medføre at stater ikke ratifiserte konvensjonen fordi bestemmelsen stred mot nasjonal rett (LEG/CONF 7/20). Storbritannia foreslo inntatt et nytt pkt f hvoretter sak også skulle kunne reises på det stedet hvor et søsterskip av det bergete skip var arrestert eller «served with proceedings», såfremt dette var tillatt etter loven i staten hvor domstolen var (LEG/CONF 7/14). Britene fremholdt at dette var nødvendig for å bringe konvensjonen i overensstemmelse med Arrestkonvensjonen fra 1952.

En rekke land støttet Liberias forslag, og fremholdt at jurisdiksjonsspørsmålet til nå ikke hadde reist problemer. Prøveavstemningen viste at 27 var for utelatelse, 3 mot. Norge stemte for utelatelsen.

Artikkel 22. Renter (KONVENSJONENS ARTIKKEL 24)

Ingen forslag til endring ble framsatt.

Artikkel 23. Publisering av voldgiftsavgjørelser (KONVENSJONENS ARTIKKEL 27)

Vest-Tyskland foreslo at bestemmelsen også skulle omfatte avgjørelser om bergelønn truffet av de alminnelige domstoler (WP 17). Frankrike foreslo at bestemmelsen skulle utformes slik at den forutsatte at partenes samtykke alltid måtte innhentes før publisering av voldgiftsavgjørelser fant sted (LEG/CONF 7/11). USSR foreslo under debatten å utelate enhver henvisning til partene. Det Vest-Tyske forslaget ble trukket under debatten. Det franske forslaget fikk omfattende støtte, og vant fram. Norge avsto fra å stemme, da man fra norsk side ikke hadde sterke synspunkter på spørsmålet.

*Artikkel 24. Reservasjoner (KONVENSJONENS ARTIKKEL 30)**Artikkel 24 nr 1 a*

I utkastet ga denne bestemmelsen statene adgang til å reservere seg mot at konvensjonens bestemmelser skulle komme til anvendelse i situasjoner hvor alle involverte fartøyer var «innlandsfartøyer». I og med at britene ikke hadde fått gjennomslag for sitt forslag om endring av Artikkel 1 a, (se foran), foreslo de at Artikkel 24 nr 1 a skulle endres (WP 22). To alternative tekster ble framlagt, men da komiteen foretrakk Alternativ 2, ble bare dette gjenstand for avstemning. Forslaget gikk ut på at reservasjon etter Artikkel 24 nr 1 a også skulle kunne omfatte situasjoner hvor ingen fartøyer er involvert og bergingen finner sted i innlandsvann. Dette forslaget fikk 26 stemmer, herunder Norges. Bare to stemte mot. (Redaksjonskomiteen har i den endelige teksten utformet bestemmelsen slik at den er inntatt i Artikkel 30 nr 1 a og b.)

Artikkel 24 nr 1 b

Ingen forslag til endring framsatt.

Artikkel 24 nr 1 c

Da et generelt unntak for visse typer oljeinstallasjoner ble tatt inn i Artikkel 2 (Konvensjonens Artikkel 3), bortfalt utkastets Artikkel 24 nr 1 c.

Artikkel 24 nr 1 d

Det ble fremmet to forslag om å innta nok et forhold i oppregningen i Artikkel 24 nr 1. Spania foreslo at det skulle være adgang til å reservere seg mot at konvensjonen skulle komme til anvendelse ved berging av sunkne skip og eiendom generelt, eller sunkne skip og eiendom i innlandsvann og i territorialfarvannet til en stat (WP 19). Frankrike foreslo adgang til å reservere seg mot at konvensjonens bestemmelser skulle komme til anvendelse når den involverte eiendom er maritim kulturell eiendom av prehistorisk, arkeologisk eller historisk interesse og befinner seg på havbunnen (WP 23). Det franske forslaget fikk tilslutning; 25 stemte for, herunder Norge. 13 stemte mot mens 10 var avholdende. Det spanske forslaget ble nedstemt. 25 stemte mot (herunder Norge), 9 stemte for og en var avholdende.

Artikkel 25. Statseide fartøy (og last) (KONVENSJONENS ARTIKKEL 4 OG 25)

I utkastet var det foreslått at med mindre staten bestemte noe annet, skulle krigsskip og andre fartøy eiet eller drevet av en stat og på bergingstidspunktet brukt utelukkende til statlige ikke-kommersielle formål, være unntatt fra konvensjonen.

Spania foreslo at denne bestemmelsen skulle innledes med ordene «Without prejudice to the provisions of Article 3» (WP 10). Bakgrunnen for forslaget var at Artikkel 25 i utkastet etter ordlyden også omfattet statseide bergingsfartøyer. Artikkel 3 i utkastet bestemte imidlertid i nr 2 at berging foretatt av eller under kontroll av myndighetene, skulle gi rett til bergelønn mv i samsvar med konvensjonen. Spanias forslag hadde til hensikt å skape harmoni mellom bestemmelsene, dvs sørge for at det kom fram at Artikkel 25 ikke skulle gjøre noe innhugg i bergerens rett etter Artikkel 3. Det spanske forslaget ble vedtatt. Også Norge stemte for forslaget.

USA foreslo en annen beskrivelse enn utkastets av hvilke statseide skip som skulle omfattes av Artikkel 25, nemlig krigsskip og fartøy eid eller drevet av en stat og gjenstand for suveren immunitet etter aksepterte folkerettslige prinsipper (LEG/CONF 7/13). Endringsforslaget hang sammen med USAs forslag samme sted om å tilføye et nytt nr 3 i Artikkel 25. Etter dette skulle ingen bestemmelse i konvensjo-

nen bli brukt som grunnlag for pågripelse, arrest eller tilbakeholdelse av last eid av en stat og gjenstand for suveren immunitet etter aksepterte folkerettslige prinsipper, og artiklene 4 nr 2, 17, 18, 19, 21 og 22 skulle ikke gjelde for slik last. Forslaget ble begrunnet med at dette ville sikre at konvensjonen ikke ville bli brukt som grunnlag for å redusere suverene immunitetsprinsipper.

Komiteen hadde i første omgang ikke sterke synspunkter på forslaget til endring av Artikkel 25 nr 1, bortsett fra at USSR foreslo å utelate at de folkerettslige prinsippene skulle være aksepterte da dette kunne reise spørsmål om hvem som skulle ha akseptert prinsippene for at bestemmelsen skulle komme til anvendelse. Når det gjaldt forslaget til nytt nr 3, mente en del delegasjoner at en slik bestemmelse kunne komme til å skape problemer. Det ble derfor opprettet en uformell arbeidsgruppe som skulle søke å komme fram til en alternativ formulering. Norge deltok ikke i denne gruppa.

Arbeidsgruppa presenterte sitt forslag i WP 25. Når det gjaldt nr 1, var arbeidsgruppas forslag som USAs (med tilføyelsen fra det spanske forslaget), bortsett fra at «aksepterte» var erstattet med «alminnelig anerkjente» (generally recognized). I nr 3 var den samme endringen gjort. I tillegg var henvisningen til at bestemte artikler i konvensjonen ikke skulle gjelde for denne typen statseid last, fjernet. I stedet het det at ingen bestemmelse i konvensjonen skulle kunne brukes som grunnlag for pågripelse, arrest eller tilbakeholdelse «by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, cargoes owned by a state....». Under debatten uttalte Danmark at endringen bare var akseptabel dersom det ble inntatt at skipet og lasten for å omfattes av bestemmelsene måtte være «ikke-kommersielle». USA var svært lite begeistret for dette forslaget, men det vant likevel fram under avstemningen. Komiteens flertall stemte for arbeidsgruppens forslag med tilføyelsen «non-commercial» foran «vessels» og «cargoes».

Artikkel 25 bis. Humanitær last (KONVENSJONENS ARTIKKEL 26)

USA foreslo inntatt en ny bestemmelse om at ingen bestemmelse i konvensjonen skulle bli brukt som grunnlag for pågripelse, arrest eller tilbakeholdelse av humanitær last donert av en stat, hvis denne staten samtykket i å betale bergeren for berging av slik last (LEG/CONF 7/13). USA begrunnet forslaget med at slik last ofte ville være eid av en humanitær organisasjon og ikke av giverstaten, og således ikke ville være omfattet av bestemmelsen og statseid last.

For å unngå unødvendig forsinkelse av slik last, som ofte ville bestå av matvarerhjelp, var bestemmelsen nødvendig.

Forslaget fikk meget bred støtte. Det ble imidlertid innvendt at det kunne skape praktiske problemer: Det er uklart hva som omfattes av uttrykket «humanitarian cargo». Likeledes vil det være praktisk vanskelig å se av skipspapirene om en last er slik last. Endelig ble det innvendt at bestemmelsen var unødvendig, da en stat ved å stille garanti for bergelønns betaling, kunne avverge arrest mv uten en slik bestemmelse. Til tross for disse innvendingene fikk forslaget overveldende flertall under prøveavstemningen. Bare Nederland, Danmark og Norge stemte, på grunnlag av ovennevnte synspunkter, mot forslaget.

KONVENSJONENS ARTIKKEL 28-34. Final Clauses

Under dette punkt behandles bare Artikkel 29 om konvensjonens ikrafttredelse og Artikkel 32 om revisjon av konvensjonen. De øvrige artiklene er behandlet ovenfor.

Et arbeidsdokument fra Cuba, Mexico, Kuwait og Equador foreslo at det skulle 25 stater til for ikrafttredelse og 10 til for revisjon av konvensjonen. Forslaget ble støttet av et flertall av utviklingslandene. Blant industrilandene gikk et flertall inn for at henholdsvis 10 og 6 stater måtte være tilstrekkelig. Noe annet ville medføre

negative signaler overfor omverdenen vedrørende konvensjonens aksept blant de 66 tilstedeværende stater, og på grunnlag av tidligere erfaringer medføre at konvensjonen ikke vil tre i kraft før om ca 15 år.

Etter flere avstemninger endte man opp med et kompromiss om at 15 stater må ratifisere før ikrafttredelse, og 8 stater skal kunne innkalle til revisjonskonferanse.

Vedlegg II

The international convention on salvage, 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION

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

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Chapter I – General provisions

Article 1

Definitions

For the purpose of this Convention:

- a. *Salvage operation* means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.
- b. *Vessel* means any ship or craft, or any structure capable of navigation.
- c. *Property* means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.
- d. *Damage to the environment* means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.
- e. *Payment* means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.
- f. *Organization* means the International Maritime Organization.
- g. *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Application of the Convention

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

Article 3

Platforms and drilling units

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

*Article 4**State-owned vessels*

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.
2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

*Article 5**Salvage operations controlled by public authorities*

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.
2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.
3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

*Article 6**Salvage contracts*

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.
2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.
3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

*Article 7**Annulment and modification of contracts*

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

- a. the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or
- b. the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

Chapter II – Performance of salvage operations

Article 8

Duties of the salvor and of the owner and master

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:
 - a) to carry out the salvage operations with due care;
 - b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
 - c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and
 - d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.
2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:
 - a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
 - b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and
 - c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

Article 9

Rights of coastal States

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

Article 10

Duty to render assistance

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.
2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.
3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

Article 11

Co-operation

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

successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

Chapter III – Rights of salvors

Article 12

Conditions for reward

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

Article 13

Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
 - a) the salvaged value of the vessel and other property;
 - b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
 - c) the measure of success obtained by the salvor;
 - d) the nature and degree of the danger;
 - e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
 - f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
 - g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
 - h) the promptness of the services rendered;
 - i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
 - j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.
2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.
3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

Article 14

Special compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation asses-

- sable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.
 3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).
 4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.
 5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.
 6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

Article 15

Apportionment between salvors

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.
2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

Article 16

Salvage of persons

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.
2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salving the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

Article 17

Services rendered under existing contracts

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

Article 18

The effect of salvor's misconduct

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

Article 19

Prohibition of salvage operations

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

Chapter IV – Claims and actions

Article 20

Maritime lien

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

Article 21

Duty to provide security

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.
2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.
3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

Article 22

Interim payment

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.
2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

*Article 23**Limitation of actions*

1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.
2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.
3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

*Article 24**Interest*

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

*Article 25**State-owned cargoes*

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

*Article 26**Humanitarian cargoes*

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

*Article 27**Publication of arbitral awards*

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

Chapter V – Final clauses*Article 28**Signature, ratification, acceptance approval and accession*

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organi-

zation from 1 July 1989 to 30 June 1990 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.

Article 29

Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.
2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

Article 30

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:
 - a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;
 - b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;
 - c) when all interested parties are nationals of that State;
 - d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.
2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

Article 31

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be spe-

cified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

Article 32

Revision and amendment

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.
3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Depositary

1. This convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:
 - i. each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - ii. the date of the entry into force of this Convention;
 - iii. the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;
 - iv. any amendment adopted in conformity with article 32;
 - v. the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;
 - b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 34

Languages

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

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

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

Vedlegg III

Den internasjonale bergingskonvensjonen, 1989

DE STATER SOM ER PARTER I DENNE KONVENSJONEN,

ANERKJENNER ønsket om å fastsette ved avtale ensartede internasjonale regler om bergingsoperasjoner,

MERKER SEG at viktige begivenheter, i særdeleshet den økte oppmerksomheten om miljøvern, har demonstrert behovet for å gjennomgå de internasjonale reglene som er tatt inn Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs, utferdiget i Brussel 23 september 1910,

ER BEVISST det store bidrag som effektive og betimelige bergingsoperasjoner kan gi til sikkerheten for skip og annen eiendom i fare og for miljøvern,

ER OVERBEVIST om nødvendigheten av å sikre at det finnes hensiktsmessige insentiver for personer som utfører bergingsoperasjoner av skip og annen eiendom i fare,

ER BLITT ENIGE om følgende:

Kapittel I – Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Definisjoner

I denne konvensjonen betyr:

- a. *bergingsoperasjon* enhver handling eller aktivitet som utføres i den hensikt å bistå et fartøy eller annen eiendom i fare i navigerbare eller andre farvann.
- b. *fartøy* ethvert skip eller fartøy, eller annen innretning som kan navigeres.
- c. *eiendom* enhver ting eller annen eiendom som ikke er varig og med hensikt festet til kystlinjen, herunder frakt i risiko.
- d. *miljøskade* vesentlig fysisk skade på menneskelig helse, livet i havet, eller ressurser i kyst- eller innenlandske farvann eller tilstøtende områder, når skaden er forårsaket ved forurensning, forsøpling, brann, eksplosjon eller liknende alvorlige hendelser.
- e. *utbetaling* enhver bergelønn, godtgjørelse eller vederlag som skal utgå etter denne konvensjonen.
- f. *organisasjon* Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
- g. *generalsekretær* organisasjonens generalsekretær.

Artikkel 2

Konvensjonens virkeområde

Denne konvensjonen skal anvendes i alle retts- eller voldgiftssaker om spørsmål behandlet i denne konvensjonen, som er reist i en stat som er konvensjonspart.

Artikkel 3

Plattformer og boreinnretninger

Denne konvensjonen gjelder ikke faste eller flytende plattformer eller flyttbare offshore boreinnretninger når slike plattformer eller innretninger befinner seg på et sted hvor de deltar i undersøkelse, utnyttelse eller produksjon av undersjøiske mineralforekomster.

Artikkel 4

Statseide fartøyer

1. Denne konvensjonen gjelder ikke for krigsskip eller andre ikke-kommersielle fartøyer som eies eller drives av en stat, og som på bergingstidspunktet nyter immunitet etter allment anerkjente prinsipper i folkeretten, med mindre vedkommende stat bestemmer noe annet. Denne bestemmelsen innebærer ingen begrensning av artikkel 5.
2. Hvis en konvensjonspart bestemmer seg for å anvende konvensjonen på krigsskip eller andre fartøyer som nevnt i punkt 1, skal den underrette generalsekretæren om dette og angi de vilkår og betingelser som i så fall skal gjelde.

Artikkel 5

Bergingsoperasjoner som kontrolleres av offentlige myndigheter

1. Denne konvensjonen har ingen innvirkning på bestemmelser i nasjonal lovgivning eller noen internasjonal overenskomst om bergingsoperasjoner som utføres eller kontrolleres av offentlige myndigheter.
2. Bergere som utfører slike bergingsoperasjoner har likevel rett til å gjøre gjeldende de rettigheter og beføyelser som denne konvensjonen gir ved bergingsoperasjoner.
3. I hvilken utstrekning en offentlig myndighet som har plikt til å utføre bergingsoperasjoner kan gjøre gjeldende de rettigheter og beføyelser som denne konvensjonen gir, skal reguleres av lovgivningen i den stat hvor vedkommende myndighet hører hjemme.

Artikkel 6

Bergingsavtaler

1. Denne konvensjonen skal gjelde for enhver bergingsoperasjon for så vidt ikke annet uttrykkelig eller implisitt følger av avtale.
2. Skipsføreren kan inngå avtale om bergingsoperasjoner på vegne av fartøyets eier. Skipsføreren eller eieren kan inngå slike avtaler på vegne av eieren av eiendom som er om bord på fartøyet.
3. Denne artikkelen har ingen innvirkning på anvendelsen av artikkel 7 eller på plikten til å forhindre eller begrense miljøskade.

Artikkel 7

Lemping av kontrakter

En kontrakt eller vilkårene i en kontrakt kan settes til side eller endres dersom:

- a. kontrakten er inngått under utilbørlig påvirkning eller innflytelse av fare og vilkårene i kontrakten er urimelige; eller
- b. utbetalingen etter kontrakten er urimelig stor eller liten for de tjenester som faktisk er utført.

Kapittel II – Utførelse av bergingsoperasjoner

Artikkel 8

Bergerens, eierens og kapteinens plikter

1. Bergeren har i forhold til eieren av fartøyet eller annen eiendom i fare plikt til å:
 - a) utføre bergingsoperasjoner med tilbørlig aktsomhet;
 - b) utvise tilbørlig aktsomhet for å forhindre eller begrense miljøskade under utførelsen av plikten som nevnt i bokstav a;
 - c) søke bistand fra andre bergere dersom forholdene skulle tilsi det; og
 - d) godta at andre bergere får delta når han med rimelighet anmodes om dette av eieren av eller føreren av fartøyet eller eier av annen eiendom i fare, likevel slik at vedkommendes bergelønn ikke skal reduseres dersom en slik anmodning er urimelig.
2. Eieren og føreren av fartøyet eller eieren av annen eiendom i fare har overfor bergeren plikt til å:
 - a) samarbeide fullt ut med ham mens bergingsoperasjonen pågår;
 - b) utvise tilbørlig aktsomhet for å forhindre eller begrense miljøskade under dette samarbeidet; og
 - c) godta tilbakelevering når bergeren med rimelighet krever det etter at fartøyet eller annen eiendom er brakt til et sikkert sted.

Artikkel 9

Kyststatenes rettigheter

Denne konvensjonen har ingen innvirkning på kyststatens rett til å treffe tiltak i samsvar med allment anerkjente prinsipper i folkeretten, for å beskytte sin kystlinje eller tilknyttede interesser mot forurensning eller risiko for forurensning som følge av en sjøulykke, eller handlinger i tilknytning til slik ulykke som det er rimelig å anta vil føre til betydelige skader. Denne rett omfatter også rett for kyststater til å gi retningslinjer i forbindelse med bergingsoperasjoner.

Artikkel 10

Plikt til å yte assistanse

1. Enhver skipsfører har plikt til å yte assistanse til enhver person som er i havsnød, for så vidt dette kan gjøres uten alvorlig fare for fartøyet og personer ombord.
2. De stater som er konvensjonsparter skal treffe de nødvendige tiltak for å håndheve den plikt som er fastsatt i punkt 1.
3. Fartøyets eier skal ikke bli erstatningsansvarlig som følge av at skipsføreren unnlater å oppfylle sin plikt etter punkt 1.

Artikkel 11

Samarbeid

Når en stat som er konvensjonspart regulerer eller tar beslutninger i saker som angår bergingsoperasjoner, slik som adgang til havn for fartøy i nød eller fremskaffelse av hjelpemidler for bergere, skal den ta hensyn til behovet for samarbeid mellom bergere, andre interessenter og offentlige myndigheter for å sikre et effektivt og vellykk-

ket resultat av bergingsoperasjonen med det formål å redde liv eller eiendom i fare, samt å forhindre miljøskader generelt.

Kapittel III – Bergernes rettigheter

Artikkel 12

Vilkår for bergelønn

1. Bergingsoperasjoner som har ført til nyttig resultat gir rett til bergelønn.
2. Når annet ikke er fastsatt, foreligger det ikke noen rett til utbetaling etter denne konvensjonen dersom bergingsoperasjonen ikke har ført til nyttig resultat.
3. Dette kapittelet gjelder selv om både det bergede fartøy og fartøyet som utfører bergingsoperasjonen tilhører samme eier.

Artikkel 13

Kriterier for fastsettelse av bergelønn

1. Bergelønnen skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til bergingsoperasjoner, og på grunnlag av følgende kriterier uten hensyn til den rekkefølge de er oppført i nedenfor:
 - a) den bergete verdi av fartøyet eller annen eiendom;
 - b) dyktigheten og innsatsen fra bergernes side for å forhindre eller begrense miljøskade;
 - c) i hvilken grad bergeren har lykket;
 - d) arten av faren og faregraden;
 - e) dyktigheten og innsatsen fra bergernes side ved å berge fartøyet, annen eiendom og menneskeliv;
 - f) den tiden som er brukt, samt utgifter og tap som bergerne er påført;
 - g) risikoen for erstatningsansvar og andre risiki som bergerne eller deres utstyr er blitt utsatt for;
 - h) hvor hurtig tjenestene ble utført;
 - i) tilgjengelighet og bruk av skip eller annet utstyr beregnet på bergingsoperasjoner;
 - j) graden av beredskap og effektivitet ved bergerens utstyr, samt verdien av dette.
2. Bergelønn etter punkt 1 skal betales av alle interesser i fartøyet og annen eiendom i forhold til deres bergete verdier. En stat som er part kan likevel i sin nasjonale lovgivning bestemme at betaling av bergelønn skal foretas av en av disse interesser, forutsatt at denne får rett til å kreve regress av de øvrige interessene for disses respektive andeler. Bestemmelsene i denne artikkelen er ikke til hinder for at det reises innsigelser.
3. Bergelønnen, eventuelle renter og sakskostnader ikke innbefattet, skal ikke overstige den bergete verdien av fartøyet og annen eiendom.

Artikkel 14

Særskilt vederlag

1. Dersom bergeren har utført bergingsoperasjoner for et fartøy som selv eller på grunn av sin last utgjør en fare for miljøskade, og bergeren ikke har krav på bergelønn etter artikkel 13 som minst tilsvarer det særskilte vederlag etter denne

- artikkelen, skal han ha rett til et særskilt vederlag fra eieren av vedkommende fartøy som svarer til hans utgifter som definert her.
2. Dersom bergeren i tilfelle som nevnt i punkt 1, gjennom sine bergingsoperasjoner har forhindret eller begrenset miljøskade, kan det særskilte vederlaget som eieren skal betale til bergeren etter punkt 1, forhøyes med inntil 30% av utgiftene bergeren er påført. Domstolen kan likevel, dersom den finner det rimelig og rettferdig og hensett til de relevante kriterier som er fastsatt i artikkel 13 punkt 1, forhøye det særskilte vederlaget ytterligere. Den samlede økning kan ikke i noe tilfelle utgjøre mer enn 100% av de utgifter som bergeren er påført.
 3. Med bergerens utgifter i punkt 1 og 2 menes de faktiske utgifter som bergeren med rimelighet har pådratt seg under bergingsoperasjonen, samt en rimelig godtgjørelse for utstyr og personell som faktisk og med rimelighet ble brukt under bergingsoperasjonen, idet det tas hensyn til de kriterier som er fastsatt i artikkel 13, punkt 1 (h), (i) og (j).
 4. Det samlede særskilte vederlag etter denne artikkelen skal kun utbetales for så vidt den er større enn bergelønn som bergeren har krav på etter artikkel 13.
 5. Dersom bergeren på grunn av uaktsomhet ikke har forhindret eller begrenset miljøskade, kan han fratras retten til hele eller deler av det særskilt vederlaget etter denne artikkelen.
 6. Denne artikkelen har ingen innvirkning på retten til regress som eieren av fartøyet måtte ha.

Artikkel 15

Fordeling mellom bergere

1. Fordelingen av en bergelønn etter artikkel 13 mellom flere bergere skal foretas på grunnlag av de kriterier som er angitt i den artikkelen.
2. Fordelingen mellom eieren, skipsføreren og øvrige personer som tjenestegjør om bord på et bergingsfartøy, skal fastsettes av nasjonal lovgivning i fartøyets flaggstat. Dersom bergingen ikke er utført fra et fartøy, skal fordelingen fastsettes etter den lovgivning som gjelder for arbeidskontrakten mellom bergeren og hans medhjelpere.

Artikkel 16

Berging av personer

1. Ingen godtgjørelse skal betales av de personer som er blitt reddet, likevel slik at denne artikkelen ikke har innvirkning på nasjonal lovgivning om dette spørsmålet.
2. Den som har reddet menneskeliv og som har deltatt i de utførte tjenester ved den ulykken som foranlediget bergingen, har rett til en rimelig andel av den utbetaling som tilkommer bergeren for å ha berget fartøyet eller annen eiendom eller for å ha forhindret eller begrenset miljøskade.

Artikkel 17

Tjenester som er utført etter eksisterende kontrakter

Ingen utbetaling skal foretas etter bestemmelsene i denne konvensjonen med mindre de utførte tjenester går ut over det som med rimelighet kan anses for å utgjøre oppfyllelse av en kontrakt som ble inngått før faren oppstod.

Artikkel 18

Virkningen av bergerens urettmessige opptreden

Dersom bergingsoperasjonen er blitt nødvendige eller vanskeliggjort på grunn av feil eller forsømmelser fra bergerens side, eller dersom bergeren har gjort seg skyldig i bedrageri eller annen uredelig opptreden, kan han fratras hele eller deler av den utbetaling som tilkommer ham etter denne konvensjon.

Artikkel 19

Forbud mot bergingsoperasjoner

Tjenester som er utført til tross for uttrykkelig og berettiget forbud fra eieren eller skipsføreren av fartøyet eller fra eieren av annen eiendom i fare som ikke er eller har vært om bord i fartøyet, gir ikke rett til utbetaling etter denne konvensjonen.

Kapittel IV – Krav og søksmål

Artikkel 20

Sjøpanterett

1. Ingen bestemmelse i denne konvensjonen har ingen innvirkning på bergerens sjøpanterett etter internasjonale overenskomster eller nasjonal lov.
2. Bergeren kan ikke håndheve slik sjøpanterett dersom tilfredsstillende sikkerhet for kravet hans, herunder renter og omkostninger, er tilbudt eller stilt.

Artikkel 21

Plikt til å stille sikkerhet

1. Etter anmodning fra bergeren skal en person som er ansvarlig for betaling etter denne konvensjonen, stille tilfredsstillende sikkerhet for kravet, herunder bergerens renter og omkostninger.
2. Eieren av det bergede fartøyet skal gjøre sitt beste for å sikre at eierne av lasten stiller tilfredsstillende sikkerhet for kravene mot dem, herunder rente og omkostninger, før lasten frigis. Denne bestemmelsen innskrenker ikke plikten i punkt 1.
3. Det bergede fartøyet og annen eiendom kan ikke uten bergerens samtykke fjernes fra havnen eller det sted som de først ankommer etter at bergingsoperasjonene er fullført, så lenge det ikke er stilt tilfredsstillende sikkerhet for bergerens krav mot vedkommende fartøy eller eiendom.

Artikkel 22

Foreløpig utbetaling

1. Den domstol som har jurisdiksjon over bergerens krav kan ved en foreløpig avgjørelse bestemme at bergeren skal betales et a kontobeløp som synes rimelig og rettferdig, og på slike betingelser, herunder betingelser om sikkerhet der forholdene måtte tilsi det, som synes rimelige og rettferdige etter sakens omstendigheter.
2. Dersom det foretas foreløpig utbetaling etter denne artikkelen, skal sikkerhet stilt etter artikkel 21 reduseres tilsvarende.

Artikkel 23

Foreldelse av søksmål

1. Ethvert søksmål om betaling etter denne konvensjonen foreldes hvis ikke søksmål eller voldgiftssak er reist i løpet av to år. Foreldelsesperioden begynner den dag da bergingsoperasjonen ble avsluttet.
2. Den person kravet er rettet mot kan når som helst i løpet av foreldelsesperioden forlenge denne perioden gjennom en erklæring til fordringshaveren. Denne perioden kan på tilsvarende måte forlenges ytterligere.
3. Et regresssøksmål kan reises av en person som er ansvarlig selv etter utløpet av foreldelsesfristen som følger av punkt 1 og 2 dersom det reises innenfor den frist som er tillatt etter loven i den stat hvor søksmålet blir reist.

Artikkel 24

Rente

Bergerens rett til renter på utbetaling som tilkommer ham etter denne konvensjon, skal avgjøres etter loven i den stat hvor vedkommende domstol som har saken til behandling befinner seg.

Artikkel 25

Statseid last

Med mindre den statlige eier samtykker, skal ingen bestemmelse i denne konvensjonen kunne brukes som grunnlag for rettslig beslag, arrest eller tilbakeholdelse, og heller ikke for søksmål *in rem*, mot ikke-kommersielle laster som eies av en stat, og som på bergingstidspunktet nyter immunitet etter allment anerkjente prinsipper i folkeretten.

Artikkel 26

Humanitær last

Ingen bestemmelse i denne konvensjonen skal brukes som grunnlag for beslag, arrest eller tilbakeholdelse av humanitær last donert av en stat, hvis vedkommende stat har gått med på å betale for utførte bergingstjenester for slik humanitær last.

Artikkel 27

Kunngjøring av voldgiftsdommer

Stater som er konvensjonsparter skal i den grad det er mulig og med partenes samtykke oppmuntre til kunngjøring av voldgiftsdommer som gjelder i bergingssaker.

Kapittel V – Sluttbestemmelser

Artikkel 28

Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning og tiltredelse

1. Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning i organisasjonens hovedkvarter fra 1 juli 1989 til 30 juni 1990, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
2. Stater kan uttrykke sitt samtykke i å være bundet av den konvensjonen ved:

- a) undertegning uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning; eller
 - b) undertegning med forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, etterfulgt av ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning; eller
 - c) tiltredelse.
3. Ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse skal skje ved å deponere et dokument som tilkjenner dette hos generalsekretæren.

Artikkel 29

Ikrafttreden

1. Denne konvensjonen skal tre i kraft ett år etter den dato da 15 stater har uttrykt sitt samtykke i å være bundet av den.
2. For en stat som uttrykker sitt samtykke i å være bundet av denne konvensjonen etter at vilkårene for ikrafttreden er oppfylt, skal et slikt samtykke få virkning ett år etter den dato da slikt samtykke ble gitt.

Artikkel 30

Forbehold

1. Enhver stat kan på tidspunktet for undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse, forbeholde seg retten til ikke å anvende bestemmelsene i denne konvensjon:
 - a) når bergingsoperasjonen foregår på indre vannveier og alle fartøyer som er involvert er ikke-havgående;
 - b) når bergingsoperasjonene foregår på indre vannveier og ingen fartøyer er involvert;
 - c) når alle interesserte parter er hjemmehørende i denne staten;
 - d) når den berørte eiendom har sjøfartskulturell verdi av førhistorisk, arkeologisk eller historisk interesse og ligger på havbunnen.
2. Forbehold som er tatt på undertegningstidspunktet skal bekreftes ved ratifikasjonen, godtakelsen eller godkjenningen.
3. Enhver stat som har tatt forbehold til denne konvensjonen kan når som helst trekke dette tilbake ved hjelp av en skriftlig underretning til generalsekretæren. En slik tilbaketrekking skal tre i kraft på den dato underretningen blir mottatt. Dersom underretningen slår fast at tilbaketrekkingen av et forbehold skal tre i kraft på en nærmere bestemt dato og denne datoen angir et senere tidspunkt enn den dato da underretningen ble mottatt av generalsekretæren, skal tilbaketrekkingen tre i kraft på den senere datoen.

Artikkel 31

Oppsigelse

1. Denne konvensjonen kan sies opp av en stat som er part når som helst etter at det er gått ett år fra den dato da denne konvensjonen trådte i kraft for vedkommende stat.
2. Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos generalsekretæren.
3. En oppsigelse får virkning ett år etter at oppsigelsesdokumentet ble mottatt av

generalsekretæren, eller på et senere tidspunkt hvis dette er angitt i oppsigelsesdokumentet.

Artikkel 32

Revisjon og endring

1. Organisasjonen kan sammenkalle en konferanse med det formål å gjennomgå eller endre denne konvensjonen.
2. Generalsekretæren skal sammenkalle en konferanse av konvensjonspartene for å gjennomgå eller endre konvensjonen, etter anmodning fra åtte konvensjonsparter, eller en fjerdedel av konvensjonspartene, således at det høyeste antallet gjelder.
3. Et samtykke i å være bundet av denne konvensjonen som er gitt etter den dato da en endring av denne konvensjonen trådte kraft, skal anses for å gjelde konvensjonen slik den er endret.

Artikkel 33

Depositær

1. Denne konvensjonen skal deponeres hos generalsekretæren.
2. Generalsekretæren skal:
 - a) underrette alle stater som har undertegnet denne konvensjonen eller tiltrådt den, samt alle medlemmer av organisasjonen om:
 - i. hver ny underskrift eller deponering av et dokument for ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse og datoen da det skjedde;
 - ii. dato for denne konvensjonens ikrafttredelse;
 - iii. deponering av et dokument for oppsigelse av denne konvensjonen og datoen da det ble mottatt, samt datoen da oppsigelsen får virkning;
 - iv. eventuelle endringer som vedtas i samsvar med artikkel 32;
 - v. mottakelse av eventuelle forbehold, erklæringer eller underretninger som fremsettes etter denne konvensjonen;
 - b) overføre bekreftede avskrifter av denne konvensjonen til alle stater som har undertegnet eller tiltrådt den.
3. Så snart denne konvensjonen trer i kraft, skal depositæren oversende en bekreftet avskrift av den til De Forente Nasjoners generalsekretær for registrering og kunngjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Charter.

Artikkel 34

Språk

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

TIL BEKREFTELSE HERAV har de undertegnede, som har behørig fullmakt fra sine respektive regjeringer, undertegnet denne konvensjonen.

UTFERDIGET I LONDON den tjuetteende dag i april ett tusen ni hundre og åttini.

Andre utgaver av dokumentet


Hent opp dokumentet i HTML-format

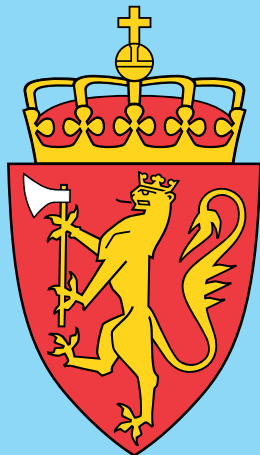
Slik ser det ut med Internett browser mot CD-ROM'en

 NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER NOU 1994:4
Kontrollen med «de hemmelige tjenester»
Innstilling fra EØS-kommisjonen, oppnevnt ved Kgl. resolusjon 24. september 1993 Avgitt 7. februar 1994
<ul style="list-style-type: none">• Utsendelsesbrev• Innhaldsforside
<small>Utgiver: STATENS FORVALTNINGSTJENESTE SEKSJON STATENS TRYKKNING</small>
<small>Trykt utgave: ISSN: 0333-2306 ISBN: 82-583-0279-5 Trykk: Falch Hartvigrykk as, Oslo OSLO 1994</small>
<small>Elektronisk utgave: ISSN: 0806-2633 (NOU Computerfile) ⇒ ISBN: 82-583-0279-5 / DOCUMENT NOU 1994: 4/NO HTML-versjon: Falch Informatikk as, Oslo</small>

Du må ha en Internett browser for å gjøre dette

Hent opp i tekstformat (RTF)

 NOU NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER
TITTEL
INNLEDNING
KAPITLER
VEDLEGG



NOU

NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER

1994

1995

1996

ODIN

HVIS DU HAR INTERNETT

HJELP

BRUKERDOKUMENTASJON

