



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 46 LS

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Innhold

1	Hovedinnholdet i proposisjonen	5	4.2.6	Stoffer som er omfattet av konvensjonen	20
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	4.2.7	Erstatning fra HNS-fondet	21
2.1	Ratifikasjon og gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett	7	4.2.8	Organiseringen av HNS-fondet	21
2.1.1	Sjølovkomiteens utredning NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods	7	4.2.9	Finansieringen av HNS-fondet	22
2.1.2	Høringen av Sjølovkomiteens utredning i 2004	8	4.2.10	Ikrafttredelse	25
2.1.3	Internasjonale drøftelser om gjennomføringen av 1996 HNS-konvensjonen og arbeidet med 2010-protokollen til 1996 HNS-konvensjonen	9	4.2.11	Ratifikasjon og oppsigelse	25
2.1.4	Høring av 2010-protokollen	10	4.3	Lovtekniske spørsmål i forbindelse med gjennomføringen i norsk rett	26
2.1.5	Arbeidet med 1996 HNS-konvensjonen og 2010-protokollen i EU og andre land	12	4.4	Enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av HNS-konvensjonen i norsk rett	26
2.2	Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3	13	4.4.1	Forholdet til internasjonal konvensjon 23. oktober 1910 om skipssammenstøt	26
3	Ulykker med farlig gods som transporteres som last om bord på skip	14	4.4.2	Nærmere om hvilke skip som skal omfattes av forsikringsplikten	27
4	Gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett	15	4.4.3	Konvensjonens regler om statseide skip og spørsmålet om unntak for små skip	28
4.1	Gjeldende rett	15	4.4.4	Et nasjonalt system for rapportering av mottak av HNS-gods etter at 2010 HNS-konvensjonen er trådt i kraft	29
4.1.1	Ansvarsgrunnlaget og ansvarssubjektet	15	4.4.5	Innrapportering av mottak av avgiftspliktig last i Norge i året forut for ratifikasjon	31
4.1.2	Ansvarsbegrensning etter sjøloven kapittel 9	15	5	Spørsmålet om norsk ratifikasjon av 2010 HNS-konvensjonen	32
4.1.3	Forsikringsplikt	16	5.1	Sjølovkomiteens anbefaling om at Norge ratifiserer 1996 HNS-konvensjonen	32
4.1.4	Regulering av transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs	17	5.2	Forslaget i høringsbrev 5. april 2011 og 23. april 2014 om undertegning og ratifikasjon av 2010-protokollen	33
4.2	Nærmere om innholdet i 2010 HNS-konvensjonen	18	5.3	Høringsinstansenes syn	34
4.2.1	Objektivt ansvar for skipets registrerte eier	18	5.3.1	Høringsinstansenes syn på Sjølovkomiteens forslag om ratifikasjon av 1996 HNS-konvensjonen	34
4.2.2	Ansvarskanalisering	18	5.3.2	Høringsinstansenes syn på forslaget i høringsbrev 5. april 2011 og høringsbrev 23. april 2014 om undertegning og ratifikasjon av 2010-protokollen	34
4.2.3	Særskilte ansvarsgrensener	18	5.4	Departementets vurderinger	35
4.2.4	Obligatorisk ansvarsforsikring som gir skadelidte rett til å rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren	19			
4.2.5	Det geografiske virkeområdet for konvensjonen	20			

6	Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3	36	7.2	Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3	43
6.1	Innledning	36	8	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ..	45
6.2	Gjeldende rett	36			
6.3	Høringsforslaget	36	Vedlegg		
6.4	Høringsinstansenes merknader ...	37	1	Protokoll av 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996	69
6.5	Departementets vurdering	37	2	Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010 (2010 HNS-konvensjonen) ...	87
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	39			
7.1	Gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett	39			
7.1.1	Konsekvensene for de skadelidte og for skipseierne og deres forsikringsgivere	39			
7.1.2	Konsekvensene for mottakerne av farlig gods	40			
7.1.3	Konsekvensene for det offentlige	42			



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 46 LS

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

*Tilråding fra Justis- og beredskapsdepartementet 12. desember 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til ratifikasjon av protokollen 30. april 2010 («2010-protokollen») til den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer («1996 HNS-konvensjonen»). Ved å ratifisere protokollen vil Norge bli bundet av 1996 HNS-konvensjonen som endret ved 2010-protokollen. Konvensjonen fra 1996 og protokollen fra 2010 er vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization). 1996 HNS-konvensjonen med de endringer som følger av 2010-protokollen, refereres det i det følgende til som «2010 HNS-konvensjonen».

Videre foreslås i proposisjonen endringer i sjøloven til gjennomføring av den konsoliderte 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett.

At det er 2010-protokollen som foreslås ratifisert, men de foreslåtte endringene i sjøloven gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen, har sammenheng med at protokollen artikkel 18 nr. 1 bestemmer at 1996-konvensjonen og 2010-protokollen sammen utgjør ett instrument. Det følger av artikkel 18 i 2010-protokollen samt artikkel 44*bis* i 1996 HNS-konvensjonen som endret ved artikkel 19 i 2010-protokollen at en stat som slutter seg til 2010-protokollen, derved blir tilsluttet 1996 HNS-konvensjonen som endret ved protokollen. Det er altså ikke nødvendig å inngi noe eget tilslutnings-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

dokument til 1996 HNS-konvensjonen i tillegg. Etter protokollen artikkel 18 nr. 2 skal 1996 HNS-konvensjonen som endret ved 2010-protokollen utgjøre og hete 2010 HNS-konvensjonen. Dette får igjen betydning for nummereringen av artiklene i 2010 HNS-konvensjonen.

2010 HNS-konvensjonen samt 2010-protokollen i engelsk originalspråk og norsk oversettelse er inntatt som vedlegg til denne proposisjonen.

Med forslaget til gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett følger departementet opp Sjølovkomiteens utredning NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods, med de tillegg som følger av 2010-protokollen.

Norge undertegnet 1996 HNS-konvensjonen 25. september 1997 med forbehold om ratifikasjon. Konvensjonen inneholder regler om ansvar og forsikring i forbindelse med skader forårsaket av farlige og skadelige stoffer som transporteres som last om bord i skip. Formålet med konvensjonen er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter ulykker med farlig gods ombord på skip. Konvensjonen er bygd opp etter mønster av systemet i den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade («1992-ansvarskonvensjonen») og den internasjonale konvensjonen om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade («1992-fondskonvensjonen»), som begge er ratifisert av Norge og gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 10. Ved protokollen av 16. mai 2003 til 1992-fondskonvensjonen («2003-tilleggsfondprotokollen») er Det internasjonale fondet for erstatning av oljesølskade supplert med et tilleggsfond («2003-tilleggsfondet»), som Norge har ratifisert og gjennomført i sjøloven kapittel 10.

HNS-konvensjonen pålegger skipets eier et objektivt ansvar som er begrenset oppad til et visst beløp pr. hendelse, og som øker med skipets størrelse. Skipets eier plikter å ha forsikring for dette ansvaret. Over beløpsgrensen for skipseierens ansvar skal tapene dekkes av Det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet). Erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet skal finansieres av en avgift som innkreves etter at det er skjedd en ulykke. Avgiften skal betales av dem som gjennom det forutgående året (eller tidligere år)

har mottatt et visst kvantum av slike stoffer som konvensjonen omfatter. På denne måten deles de økonomiske konsekvensene av skader mellom sjøtransportnæringen og de involverte lasteinteressene. Rederinæringen får økt ansvar, men vil fortsatt være beskyttet mot et katastrofeansvar ved ansvarsbegrensningsregler av samme type som gjelder for oljesølskade. Lasteinteressene bidrar i form av avgiftene til HNS-fondet. HNS-fondets årlige administrative kostnader skal også dekkes inn ved en avgift som nevnt.

2010-protokollen til HNS-konvensjonen ble undertegnet av Norge med forbehold for ratifikasjon 25. oktober 2011.

Bakgrunnen for 2010-protokollen er først og fremst at det oppsto vanskeligheter med å anvende 1996 HNS-konvensjonens bestemmelser om ikrafttredelse. Dette knyttet seg særlig til det forhold at de fleste statene som har sluttet seg til 1996 HNS-konvensjonen, ikke har oppfylt sine plikter etter konvensjonen til å informere IMOs generalsekretær om mottak av farlig gods i vedkommende stat. Slik rapportering er sentral for ikrafttredelsen av konvensjonen og for at konvensjonen kan fungere etter hensikten. Det ble som følge av dette utarbeidet en endringsprotokoll som skulle løse disse problemene. Protokollen retter også opp enkelte andre forhold knyttet til 1996 HNS-konvensjonen, blant annet reglene om hvem som skal være avgiftspliktig for LNG til HNS-fondet.

Departementet fremmer også forslag om å øke globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3, se punkt 6 i proposisjonen. Forslaget har sammenheng med at FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon 19. april 2012 vedtok å oppjustere ansvarsgrensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og b i 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensningsregler av ansvaret for sjørettslige krav. Norge er part til den nevnte konvensjonen, som i norsk rett er gjennomført i sjøloven kapittel 9. Som konvensjonspart er Norge folkerettslig forpliktet til å gjennomføre tilsvarende endringer i sin nasjonale lovgiving.

Videre er det foreslått retting av inkurier i sjøloven §§ 182 b, 193 og 430.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Ratifikasjon og gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett

2.1.1 Sjølovkomiteens utredning NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods

Ved brev 28. juni 2000 ga Justisdepartementet Sjølovkomiteen i mandat å vurdere ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett. For dette oppdraget fikk Sjølovkomiteen følgende sammensetning:

Professor dr. juris Erling Selvig, leder
Høyesterettsdommer Karin Bruzelius
Advokat Karoline Bøhler (Fiskebåtredernes Forbund, Fraktestartøyenes Rederiforening, Norges Rederiforbund og Rederienes Landsforening)
Juridisk direktør Kjetil Eivindstad (Gjensidige Skibsassurandørers Komité og Sjøassurandørernes Centralforening)
Senioringeniør Solvår Hardeng (Miljøvern-departementet)
Fagsjef Tore Hurlen (Næringslivets Hovedorganisasjon)
Advokat Anniken Maurseth (Oljeindustriens landsforening)
Advokat Jan-Fredrik Rafen
Professor dr. juris Erik Røsæg
Underdirektør Gaute Sivertsen (Nærings- og handelsdepartementet)
Lovrådgiver Aud Slettemoen (Justisdepartementet)

I tillegg ble Sjølovkomiteen 28. oktober 2003 supplert med rådgiver Anne Katrine Flornes i Fiskeri- og kystdepartementet. Oppnevningen hadde sammenheng med at ansvaret for den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning fra 1. januar 2003 ble overført fra Statens forurensningstilsyn til Kystverket, som den gang lå under Fiskeri- og kystdepartementet. (Med virkning fra 1. januar 2014 ligger ansvaret for Kystverket nå under Samferdselsdepartementet.)

Rådgiver Ole Christian Hyggen var sekretær for utvalget.

Sjølovkomiteen ble gitt følgende mandat:

«1. På diplomatkonferansen i regi av FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organization (IMO) ble det 3. mai 1996 vedtatt en internasjonal konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-konvensjonen). Ved kgl. res. 15. september 1997 ble det besluttet å undertegne HNS-konvensjonen med forbehold om ratifikasjon. Norge undertegnet konvensjonen 25. september 1997.

2. Med HNS-konvensjonen tas det sikte på å etablere et internasjonalt regelverk om erstatning for skader som voldes ved sjøtransport av farlig og skadelig gods.

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

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

Konvensjonen er bygd opp etter mønster av systemet i konvensjonen av 1992 om erstatningsansvar for oljesøl (jfr. sjøloven kapittel 10). På samme måte som når det gjelder den internasjonale reguleringen av oljesølsansvaret, deles de økonomiske byrdene mellom sjøfartsnæringen og de involverte lasteinteressene. Rederieringen får et objektivt ansvar, men vil være beskyttet mot et katastrofeansvar ved ansvarsbegrensingsregler av samme type som gjelder for oljesølsansvaret. Lasteeierinteressene vil bidra i form av avgifter til erstatningsfondet. Siden transporten av farlige stoffer generelt skjer i mindre kvanta og på flere

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

forskjellige måter og til flere ulike aktører enn tilfellet er for olje, er imidlertid reglene for avgiftsordningen mer kompliserte enn oljesølvkonvensjonene, og også antakelig mer krevende å håndheve.

3. De forpliktelser som følger av HNS-konvensjonen vil medføre kostnadsøkninger for norske skip som frakter farlig og skadelig gods, og for norske importører av slike stoffer. For transportørene kommer dette som følge av at området for det objektive erstatningsansvaret etter slike ulykker utvides til også å gjelde andre typer skader enn de rene miljøskadene, samt at de pålegges en obligatorisk ansvarsforsikring for dette ansvaret. Importørenes merutgifter skyldes avgiftsplikten for å finansiere HNS-fondet.

4. Justisdepartementet gir Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør ratifisere HNS-konvensjonen. I den forbindelse skal komiteen også se hen til bestående internasjonale forpliktelser en tilslutning til HNS-konvensjonen kan komme i konflikt med, og eventuelt foreslå ulike løsninger på denne konflikten. Så langt som mulig skal minst ett av forslagene legges til rette for tilslutning til HNS-konvensjonen.

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

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

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

5. I prinsippet er det opp til den enkelte konvensjonsstaten å fastlegge den nærmere gjennomføringen av kontroll og håndheving av avgiftsplikten. Det pågår imidlertid uformelle

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

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

6. Komiteen skal utrede miljømessige, økonomiske og administrative konsekvenser av sine forslag. Minst ett forslag skal være utformet under tilbørlig hensynstakende til at ressursbruken skal være mest mulig uendret.

7. Justisdepartementet kommer tilbake til fristen for avgivelse når de uformelle internasjonale samtalene om gjennomføringen av avgiftsplikten i HNS-konvensjonen må anses for avsluttet.»

Sjølovkomiteen avga sin utredning 2. november 2004 som NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods. I utredningen foreslo komiteen at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen, og komiteen fremla et lovforslag til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

2.1.2 Høringen av Sjølovkomiteens utredning i 2004

Justisdepartementet sendte 26. november 2004 NOU 2004: 21 på høring til følgende institusjoner og organisasjoner:

Barne- og familiedepartementet

Finansdepartementet

Fiskeri- og kystdepartementet

Miljøverndepartementet

Nærings- og handelsdepartementet

Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet

Utenriksdepartementet

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Kredittilsynet
 Kystdirektoratet
 Sjøfartsdirektoratet
 Statens forurensningstilsyn

Assuranceforeningen Skuld
 Borregaard Industries Ltd
 De sjøkyndiges forbund
 Den Norske Advokatforening
 Den norske stats oljeselskap AS
 Elkem ASA
 Eramet Norway AS
 Esso Norge AS
 Finansnæringens Hovedorganisasjon
 Fiskebåtredernes Forbund
 Fraktestartøyenes Rederiforening
 Gard Services AS, Arendal
 Greenpeace Norge
 Norsk Hydro ASA
 Intertanko
 Landsorganisasjonen i Norge
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Miljøstiftelsen Bellona
 NOAH Holding AS
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordisk Skibsrederforening
 Nordland Fylkes Fiskarlag
 Norges Fiskarlag
 Norges Miljøvernforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Rederiforbund
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Senter for menneskerettigheter
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norske Maritime Leverandører
 Norske Shell AS
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Oljeindustriens Landsforening
 Prosessindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening
 Reichold AS
 Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)
 Sjøtrygdgruppen
 Sødra Cell Tofte
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Yara International ASA

Høringsfristen var 1. mars 2005.

Departementet mottok realitetsmerknader fra følgende høringsinstanser:
 Finansdepartementet
 Fiskeri- og kystdepartementet

Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Sjøfartsdirektoratet
 De Sjøkyndiges Forbund
 Den Norske Advokatforening
 Fiskebåtredernes Forbund
 Landsorganisasjonen i Norge
 Logistikk- og transportindustriens Landsforening
 Norges Rederiforbund
 Norsk Sjømannsforbund
 Oljeindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening
 Sjøassurandørernes Centralforening (Cefor)
 (også på vegne av Gard, Nordisk
 Skibsrederforening og Skuld)
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Følgende høringsinstanser uttalte at de ikke hadde merknader:

Barne- og familiedepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Kredittilsynet
 Statens forurensningstilsyn
 Statoil ASA

2.1.3 Internasjonale drøftelser om gjennomføringen av 1996 HNS-konvensjonen og arbeidet med 2010-protokollen til 1996 HNS-konvensjonen

Etter at 1996 HNS-konvensjonen ble vedtatt, har det pågått internasjonale drøftelser om den nærmere gjennomføringen av konvensjonen. Bakgrunnen for dette er konvensjonens kompleksitet. Særlig viktig var et møte som ble arrangert av Canada i Ottawa i juni i 2003. Her drøftet man visse sentrale spørsmål som gjennomføringen av 1996 HNS-konvensjonen reiser. Man konkluderte med at disse spørsmålene nå var så godt belyst at 1996 HNS-konvensjonen måtte anses moden for å bli ratifisert og gjennomført i nasjonal rett. På møtet deltok Australia, Brasil, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Sør-Korea, Japan, Mexico, Norge, Nederland, Russland, Spania og England, IMO, Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade, representanter for kjemisk industri, forsikringsnæringen og rederinæringen.

Rapporten fra Ottawa-møtet er å finne som et IMO-dokument, LEG 87/11 datert 6. august 2003. I det følgende er det vist til denne rapporten som «Ottawa-rapporten». Samtlige dokumenter fra Ottawa-møtet er samlet i et IMO-dokument, LEG/87/11/1 datert 8. august 2003. Formålet med

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

dette internasjonale etterarbeidet med HNS-konvensjonen var først og fremst å sørge for en ensartet gjennomføring og forståelse av konvensjonen internasjonalt.

Det bør generelt legges vekt på å følge opp konklusjonene fra Ottawa-møtet i den nasjonale gjennomføringen av HNS-konvensjonen, så langt det er mulig innenfor 2010-protokollens rammer.

Etter Ottawa-møtet anså de statene som arbeidet aktivt med sikte på å slutte seg til HNS-konvensjonen, at man hadde kommet frem til en felles forståelse av sentrale spørsmål knyttet til gjennomføringen av konvensjonen.

Våren 2007 viste det seg imidlertid at enkelte av de problemstillingene statene hadde støtt på i gjennomføringsarbeidet, var av en slik karakter at de kunne stå i veien for en gjennomføring av konvensjonen.

For det første viste det seg at de fleste statene som hadde ratifisert 1996 HNS-konvensjonen, ikke hadde rapportert til IMO's generalsekretær om hvor mye farlig gods som var mottatt i staten i året før ratifikasjonen, og årlig deretter, slik konvensjonen krever. På bakgrunn av at konvensjonen kobler vilkårene for ikrafttreddelsen av konvensjonen til denne rapporteringen om mottaket av farlig gods, medførte den manglende rapporteringen vanskeligheter med å anvende konvensjonens bestemmelser om vilkårene for ikrafttreddelse.

Denne manglende rapporteringen skapte videre usikkerhet om konvensjonens krav til rapportering ville være for vanskelige for en del stater å følge opp i praksis. Usikkerheten knyttet seg særlig til mottaket av pakket gods. Man antok at en viktig årsak til den manglende rapporteringen var at det er for vanskelig for mange stater å ha oversikt over hvem som er mottaker av pakket gods.

Videre viste det seg at verdenshandelen for LNG i årene etter at konvensjonen ble vedtatt i 1996, hadde forandret seg på en måte som medførte at konvensjonens regler om avgiftsplikt for LNG ville være lite hensiktsmessige. Problemet var at reglene fra 1996 kunne medføre manglende finansiering av HNS-fondet i tilfeller der eieren av LNG-lasten før lossing (den avgiftspliktige) ikke er underlagt noen konvensjonsstats jurisdiksjon. Det var dermed usikkert om finansieringen av HNS-fondet ville fungere etter hensikten for LNG.

På denne bakgrunn ble de ovennevnte problemstillingene knyttet til 1996 HNS-konvensjonen drøftet i en arbeidsgruppe i regi av Det internasjonale oljesølskadefondet (The International Oil Pollution Compensation Fund, forkortes

IOPC) i 2007. Arbeidsgruppen konkluderte med at disse spørsmålene neppe kunne løses uten å endre 1996 HNS-konvensjonen. I kjølvannet av dette etablerte man i IOPC i oktober 2007 en «HNS focus group» for å finne rettslig bindende løsninger på spørsmålene. Denne gruppen fremforhandlet et forslag til en protokoll til 1996 HNS-konvensjonen. Forslaget ble oversendt IMO for ytterligere drøftelser. Protokollen ble vedtatt på en diplomatkonferanse i IMO 30. april 2010. Protokollen inneholder følgende tre hovedelementer:

- regler om konsekvenser for en stat som ikke oppfyller pliktene etter konvensjonen til å rapportere om mottaket av avgiftspliktig last,
- regler som unntar pakket gods fra avgiftssystemet i HNS-konvensjonen,
- endringer i reglene om hvem som er avgiftspliktig for LNG-laster.

Etter vedtakelsen av 2010-protokollen ble det gjennomført et konsultasjonsmøte i Rotterdam 14.–15. juni 2011, hvor utfallet av møtet var at konklusjonene i Ottawa-rapporten ble opprettholdt. Rapporten fra Rotterdam-møtet er å finne som et IOPC-dokument, IOPC/JUL11/5/1/1 datert 17. juni 2011.

2.1.4 Høring av 2010-protokollen

Justisdepartementet sendte 5. april 2011 spørsmålet om undertegning av 2010-protokollen på høring til følgende institusjoner og organisasjoner:

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet

Finansdepartementet

Fiskeri- og kystdepartementet

Miljøverndepartementet

Nærings- og handelsdepartementet

Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet

Utenriksdepartementet

Finanstilsynet

Forbrukerombudet

Forbrukerrådet

Klima- og forurensningsdirektoratet

Kystverket

Sjøfartsdirektoratet

Advokatforeningen

Assuranceforeningen Skuld

Borregaard Industries Ltd

Cefor

De sjøkyndiges forbund

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Den norske stats oljeselskap AS
 Elkem ASA
 Eramet Norway AS
 Esso Norge AS
 Finansnæringens Fellesorganisasjon
 Fiskebåtredernes Forbund
 Fraktefartøyenes Rederiforening
 Gard AS
 Greenpeace Norge
 Intertanko
 Landsorganisasjonen i Norge
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Miljøstiftelsen Bellona
 NOAH Holding AS
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordisk Skibsrederforening
 Nordland Fylkes Fiskarlag
 Norges Fiskarlag
 Norges Miljøvernforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Rederiforbund
 Norsk Hydro ASA
 Norsk Industri
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Senter for menneskerettigheter
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norske Maritime Leverandører
 Norske Shell AS
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Oljeindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening
 Reichold AS
 Sjøtrygdgruppen
 Sødra Cell Tofte
 Transportbrukernes Fellesorgan
 Yara International ASA

Høringsfristen var 1. mai 2011.

Følgende høringsinstanser hadde realitetsmerknader til forslaget:

Fiskeri- og kystdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Sjøfartsdirektoratet
 Cefor
 Oljeindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening

Følgende høringsinstanser uttalte at de ikke hadde merknader:

Samferdselsdepartementet
 Finanstilsynet
 Landsorganisasjonen i Norge

Justis- og beredskapsdepartementet sendte 23. april 2014 spørsmålet om ratifikasjon og gjennomføring av 2010-protokollen i norsk rett på høring til følgende institusjoner og organisasjoner:

Departementene
 Finanstilsynet
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Kystverket
 Sjøfartsdirektoratet

Advokatforeningen
 Assuranceforeningen Skuld
 Borregaard ASA
 Cefor
 De sjøkyndiges forbund
 Elkem ASA
 Eramet Norway AS
 Esso Norge AS
 Finans Norge
 Fiskebåtredernes Forbund
 Fraktefartøyenes Rederiforening
 Gard AS
 Greenpeace Norge
 Hurtigbåtenes Rederiforbund
 Intertanko
 Landsorganisasjonen i Norge
 Miljøstiftelsen Bellona
 NHO Logistikk og Transport
 NHO Sjøfart
 NOAH AS
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordisk Skibsrederforening
 Nordland Fylkes Fiskarlag
 Norges Fiskarlag
 Norges Miljøvernforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Rederiforbund
 Norsk Hydro ASA
 Norsk Industri
 Norsk olje og gass
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Senter for menneskerettigheter
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norske Maritime Leverandører
 Norske Shell AS
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Reichhold Norway AS
 Statoil ASA
 Yara International ASA

Høringsfristen var 16. juli 2014.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Følgende høringsinstanser hadde realitetsmerknader til forslaget:

Nærings- og fiskeridepartementet
Samferdselsdepartementet
Kystverket
Den norske advokatforening
Norges rederiforbund

Følgende høringsinstanser uttalte at de ikke hadde merknader:

Arbeids- og sosialdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet
Forbrukerrådet
Landsorganisasjonen i Norge
Sjømannsorganisasjonene i Norge

2.1.5 Arbeidet med 1996 HNS-konvensjonen og 2010-protokollen i EU og andre land

1996 HNS-konvensjonen har aldri trådt i kraft. Bakgrunnen for dette er de spørsmålene som oppsto knyttet til gjennomføringen av konvensjonen som det er redegjort nærmere for i punkt 2.3. Per 31. august 2014 hadde 14 stater (Angola, Kypros, Etiopia, Liberia, Litauen, Marokko, Russland, Saint Kitts og Nevis, Samoa, Sierra Leone, Slovenia, Syria, Tonga og Ungarn) som til sammen representerer 13,61 % av verdenstonnasjen, ratifisert 1996 HNS-konvensjonen. Av disse er det tre stater (Kypros, Liberia og Russland) som har en flåte på minst 2 millioner bruttotonn. Etter konvensjonen er det et krav at fire stater har en flåte av en slik størrelse, som en av flere forutsetninger for at konvensjonen skal kunne tre i kraft. De sentrale skipsfartsnasjonene har unnlatt å ratifisere i påvente av vedtakelsen av 2010-protokollen.

De nordiske landenes, herunder Norges, tilslutning til 1996-konvensjonen ble også utsatt. Før man ble oppmerksom på problemene som var til hinder for ratifikasjon, arbeidet de nordiske landene aktivt med sikte på å ratifisere HNS-konvensjonen.

I Danmark vedtok Folketinget i juni 2005 Lov om ændring af søloven (Ansvar for forurenings-skade forvoldt av bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer), lov nr. 599 af 24. juni 2005. Her foreslås blant annet et nytt kapittel 11 i den

danske søloven, til gjennomføring av reglene i HNS-konvensjonen. Danmark har ikke ratifisert 1996 HNS-konvensjonen.

I Sverige kom i oktober 2006 utredningen SOU 2006: 92 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farlig gods. Her foreslås at Sverige ratifiserer 1996 HNS-konvensjonen. Utredningen foreslår videre at HNS-konvensjonen gjennomføres i svensk rett på den samme måten som 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen, ved at reglene om rederansvaret og forsikringsplikten inntas i sjøloven, mens reglene om finansieringen av HNS-fondet inntas i en egen lov (lag om oppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen).

Også Finland har arbeidet med et lovforslag om gjennomføring av 1996 HNS-konvensjonen.

Etter vedtakelsen av 1996 HNS-konvensjonen arbeidet også Australia, Canada og New Zealand aktivt med sikte på å ratifisere 1996 HNS-konvensjonen, men også disse statene utsatte arbeidet når det viste seg å være problemer med gjennomføringen av konvensjonen.

Når det gjelder utviklingen i EU, vises det til redegjørelser for dette i NOU 2004: 21 punkt 3.2 side 14–15. Her skal det kort nevnes at det foreligger et vedtak fra Rådet fra 18. november 2002 (2002/971/EF) om at EUs medlemsstater skal ta de nødvendige skritt for å tiltre 1996 HNS-konvensjonen, om mulig innen 30. juni 2006. Av EUs medlemsstater har Kypros og Slovenia sluttet seg til 1996 HNS-konvensjonen i tråd med Rådets vedtak. I forbindelse med at EMSA (European Maritime Safety Agency) i 2006 avholdt to seminarer om 1996 HNS-konvensjonen, ga en rekke europeiske land uttrykk for at man arbeidet aktivt med sikte på å kunne tiltre 1996 HNS-konvensjonen. Arbeidet i disse landene stoppet imidlertid opp i påvente av 2010-protokollen. Så langt har man fra EUs side ikke fulgt opp Rådets vedtak fra 2002 med et nytt rådsvedtak vedrørende 2010-protokollen.

Etter vedtakelsen av 2010-protokollen har Canada, Danmark, Frankrike, Hellas, Nederland, Norge, Tyrkia og Tyskland signert 2010-protokollen med forbehold om ratifikasjon. Flere av disse og andre stater har kommet langt i arbeidet med å tilrettelegge for gjennomføring og ratifikasjon av 2010 HNS-konvensjonen. Som eksempel kan nevnes at Canada i IMO-sammenheng har redegjort detaljert for sitt arbeid med å gjennomføre 2010-protokollen, jf. LEG 101/3/1. Et lovforslag om endringer i the Marine Liability Act, som gjennomfører 2010-protokollen, ble fremmet 18. oktober 2013. I Danmark vedtok Folketinget i juni

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

2013 endringer i sjøloven som gjennomfører 2010-protokollen, jf. lov nr. 618 af 12/06/2013 om ændring av søloven og forskjellige andre love (og som endrer lov nr. 599 af 24. juni 2005). Lovendringene er ennå ikke trådt i kraft. Også i Sve- rige og Finland arbeides det aktivt med et lovfor- slag om gjennomføring av 2010-protokollen. I Sve- rige er det forventet en proposisjon etter årsskif- tet, og også i Finland har man som mål å få frem- met et lovforslag i løpet av 2015.

2.2 Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3

Den 19. november 2013 sendte Justis- og bered- skapsdepartementet på høring et forslag om å øke globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 med 51 % for å bringe bestemmelsene i samsvar med Norges folkerettslige plikter etter 1996 proto- kollen til London-konvensjonen 1976 om begren- ning av ansvaret for sjørettslige krav (1996-global- begrensingskonvensjonen). Høringsfristen var 19. februar 2014.

Bakgrunnen for forslaget var at FNs interna- sjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) den 19. april 2012 vedtok å oppjustere globalansvarsgrensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og b i 1996-globalbe- grensningskonvensjonen. Vedtaket innebærer at ansvarsgrensene i konvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav a og b økes med 51 % med virkning fra 8. juni 2015. Formålet med økningen er å bedre det erstatningsrettslige vernet til de skadelidte. IMOs vedtak 19. april 2012 er vedlagt proposisjonen her.

Norge er tilsluttet 1996-globalbegrensings- konvensjonen og har med enkelte forbehold gjen- nomført denne i sjøloven kapittel 9, se blant annet Ot.prp. nr. 90 (1998–99) og Ot.prp. nr. 79 (2004– 2005).

Følgende instanser fikk høringsbrevet:

Departementene
Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap
Finanstilsynet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Kystverket
Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld
Cefor
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Finans Norge

Fiskebåtrederens Forbund
Fraktesfartøyenes Rederiforening
Gard Services AS
Greenpeace Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Hurtigbåtrederens forbund
Intertanko
Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Miljøstiftelsen Bellona
Møretrygd
Nasjonalt Støttegruppenettverk
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skibsrederforening
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverandører
Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Sjøfart
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Departementet har mottatt høringsuttalelser med merknader til spørsmålet om heving av ansvars- grensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 fra følgende instanser:

Nærings- og fiskeridepartementet
Sjøfartsdirektoratet
Statens vegvesen
Nasjonalt Støttegruppenettverk
Norges Rederiforbund
Stiftelsen Skagerak

Disse høringsinstansene har uttalt at de ikke har merknader til spørsmålet om heving av global- ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3:

Arbeidsdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepar-
temtet
Helse- og omsorgsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Finanstilsynet
Landsorganisasjonen i Norge

3 Ulykker med farlig gods som transporteres som last om bord på skip

Farlige og skadelige stoffer som transporteres som last om bord på skip, kan forårsake mange typer tap og skader. På samme måte som olje kan slike stoffer slippe ut av skipet og forårsake skade på miljøet. Videre finnes stoffer som er meget brann- og eksplosjonsfarlige, eller som avgir gasser som er giftige for mennesker. Eksempler på ulykker med farlige stoffer om bord på skip nevnes i NOU 2004: 21, punkt 2.1 på side 9:

«Da kjemikalietankeren *Bow Mariner*, eid av det norske rederiet *Odfjell ASA*, eksploderte og sank utenfor USAs østkyst 28. februar 2004, omkom 21 av skipets mannskap på 27. Skipet var lastet med 11 000 tonn etanol, og var på vei fra New York, der den hadde losset tilsetningsstoffet MTBE, som brukes i bensin i stedet for bly. Fra den senere tiden kan også nevnes en ulykke i havnen *Porto Torres* i Italia 1. januar 2004, der det intraff en eksplosjon om bord det Bahamas-registrerte skipet *Panam Serena* idet det var i ferd med å avslutte lossingen av 8 400 tonn benzene (ubestendig hydrokarbon). To av mannskapet omkom, og det brøt ut kraftig brann om bord.

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

Ulykker av denne typen har et betydelig skadepotensial, og kan med et annet forløp få katastrofale konsekvenser.»

Man kan få omfattende katastrofescenarier i forbindelse med farlig last ombord på skip. For eksempel kan en ulykke med et skip lastet med eksplosive stoffer eller giftig gass føre til evakuering av befolkningen i en havneby, eller i verste fall til død og personskade blant befolkningen. Heldigvis har det så langt, etter det departementet kjenner til, ikke intruffet noen katastrofepregede hendelser i forbindelse med sjøtransport av farlig gods. Dersom man skulle få en slik katastrofe, vil det imidlertid være viktig med et slikt kompensasjonssystem til de skadelidte som 2010 HNS-konvensjonen etablerer.

Den sentrale ansvarsforsikringen til sjøs er en såkalt «Protection and Indemnity-forsikring» (gjerne forkortet til «P&I»), og omfatter det økonomiske ansvaret rederne vil kunne komme i overfor sine ansatte og tredjeperson. Assurandørene som tilbyr slik P&I-forsikring er organisert i såkalte P&I-klubber. I forbindelse med diplomatkonferansen i april 2010 redegjorde Den internasjonale gruppen av P&I-klubber for hendelser som involverte farlig gods i perioden 2002–2010. Redegjørelsen, som er inntatt i IMO-dokumentet LEG/CONF.17/6, var basert på skadehistorikk hos de 13 sentrale P&I-klubbene som inngår i Den internasjonale gruppen av P&I-klubber. I følge denne redegjørelsen ble det i perioden 2002–2010 fremmet krav om skadedekning i 192 hendelser hvor det involverte skipet var forsikret hos en av P&I-klubbene. For alle de 192 hendelsene kom den samlede erstatningsutbetalingen for skader som også ville ha vært dekket etter 1996 HNS-konvensjonen, på 182,7 millioner SDR. Av de 192 hendelsene var skadekravene i 189 av disse av en slik størrelsesorden at de ville ha blitt dekket innenfor grensene for rederens ansvar etter 1996-konvensjonen, mens skadekravene i 3 av sakene var så store at de ville ha overskredet rederens ansvar etter konvensjonen og medført behov for utbetalinger fra HNS-fondet.

4 Gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett

4.1 Gjeldende rett

4.1.1 Ansvarsgrunnlaget og ansvarssubjektet

Ansvarsgrunnlaget ved skader forårsaket av farlig gods som transporteres som last om bord på skip, er ikke særskilt regulert i sjøloven.

Når skaden er å anse som forurensnings-skade, følger ansvarsgrunnlaget de alminnelige reglene om erstatning for forurensningsskade i kapittel 8 i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven). Etter forurensningsloven § 55 har «eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade» objektivt ansvar for skaden, dersom vedkommende også «driver, bruker eller innehar» eiendommen, gjenstanden, anlegget eller virksomheten. Ellers påhviler ansvaret den som «faktisk driver, bruker eller innehar» eiendommen, gjenstanden, anlegget eller virksomheten. Det objektive ansvaret etter forurensningsloven påhviler normalt den som er ansvarlig for skipets nautiske drift, det vil si skipets reder.

Det vises for øvrig til redegjørelsen for reglene i forurensningsloven i NOU 2004: 21 punkt 3.1.1, side 12–13.

Person- og tingskader kan etter omstendighetene være omfattet av reglene i forurensningsloven kapittel 8. For person- eller tingskader forårsaket av farlig gods om bord på skip som faller utenfor reglene i forurensningsloven kapittel 8, gjelder de alminnelige reglene om erstatningsansvar i sjøloven. Etter sjøloven § 151 er rederen ansvarlig for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. For skade forårsaket av rederens egen feil gjelder for øvrig den alminnelige regelen om ansvar for skade forårsaket ved uaktsomhet.

4.1.2 Ansvarsbegrensning etter sjøloven kapittel 9

Ansvaret for skader forårsaket av ulykker med farlig gods om bord, er begrenset etter reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9. Reglene

om globalbegrensning har lang tradisjon i sjøretten. Globalbegrensning innebærer at det gjelder et samlet tak på erstatningsansvaret etter en og samme hendelse, et begrensningsbeløp. Størrelsen på begrensningsbeløpet øker med størrelsen på skipet, og varierer også etter hva slags skade det gjelder. Begrunnelsen for systemet med globalbegrensning har tradisjonelt vært knyttet til måten sjøforsikringen fungerer på. Reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9 gjennomfører London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved endringsprotokollen av 1996 (1996-globalbegrensningskonvensjonen). Ved ratifikasjon av 1996-globalbegrensningskonvensjonen forbeholdt Norge seg retten til å unnta skade som faller inn under 1996 HNS-konvensjonen med senere endringer, fra reglenes virkeområde.

Begrensningsbeløpene i sjøloven kapittel 9 ble betydelig hevet ved lov 7. januar 2000 nr. 2, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998–99), i forbindelse med at Norge gjennomførte endringsprotokollen av 1996. Om størrelsen på begrensningsbeløpene, se vedlegg 4 i Ot.prp. nr. 90 (1998–99). FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon vedtok i 2012 å heve begrensningsbeløpene, se punkt 6 i proposisjonen.

1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 15 nr. 3*bis* gir statene adgang til å gi en erklæring som innebærer at det innføres egne nasjonale regler om ansvar for død eller skade på person. En forutsetning for å benytte seg av denne adgangen er at det nasjonale ansvarssystemet som innføres, ikke innebærer en svekkelse sammenlignet med passasjerenes rettigheter etter konvensjonen. Parallelt med gjennomføringen av 2002 Aten-konvensjonen i norsk rett, jf. endringslov 7. juni 2013 nr. 30, i kraft 1. januar 2014, benyttet Norge seg av denne muligheten og fastsatte en egen, høyere ansvarsgrense for personskade som påføres skipets passasjerer, jf. sjøloven § 175 nr. 1.

1996-globalbegrensningskonvensjonen gir statene adgang til å gjøre et forbehold som innebærer at visse krav kan unntas fra konvensjonens regler om retten til begrensning av ansvaret.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Dette gjelder blant annet krav i anledning «heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, blitt vrak, strandet eller forlatt, samt alt som er eller har vært om bord i skipet», jf. protokollen artikkel 18(1), jf. artikkel 2(1) bokstav d og e. Norge har tatt et slikt forbehold etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen. På denne bakgrunn ble det i endringslov 17. juni 2005 nr. 88 vedtatt en ny § 172 a og en ny § 175 a i sjøloven med høyere begrensingsbeløp for slike krav. Beløpene i sjøloven § 175 a ble ytterligere økt ved endringslov til sjøloven 19. juni 2009 nr. 37. Eksempler på krav som vil være omfattet av disse høyere beløpene, er utgifter i anledning nødløssing av farlig last om bord på skipet, heving av vraket og opprensning av farlige og skadelige stoffer fra sjøen og stranden.

4.1.3 Forsikringsplikt

Inntil nylig hadde norsk rett ingen generelle regler om tvungen ansvarsforsikring for eiere av skip, herunder ingen særskilte regler om tvungen ansvarsforsikring for ansvaret for skade forårsaket av farlig gods om bord.

Ved endringslov 5. april 2013 nr. 11, som trådte i kraft 1. juli 2013, fikk sjøloven generelle regler om tvungen forsikringsplikt. Sjøloven §§ 182 a til 182 c gjennomfører direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsreders forsikring mot sjørettslige krav. Direktivet oppstiller et krav om forsikring mot sjørettslige krav, men direktivet gir ikke regler om direktekrav for skadelidte etter forsikringen.

Rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer plikter å ha forsikring eller annen sikkerhet som skal dekke det ansvaret som rederen kan kreve begrenset etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen, jf. sjøloven § 182 a. Skip som ikke har påbudt forsikring, eller ikke har påbudt forsikringsbevis om bord, kan bortvises, jf. sjøloven § 182 c.

Utenlandske skip som anløper eller forlater norsk havn eller laste- eller losseplass på den norske kontinentalsokkelen, er underlagt tilsvarende forsikringskrav. Utenlandsk skip som ikke har bevis om bord på at skipet har ansvarsforsikring som nevnt, kan bortvises fra norsk havn, jf. sjøloven § 182 b første ledd. Utenlandsk skip som på grunn av manglende bevis på at det har ansvarsforsikring, er bortvist fra en havn i en EØS-stat, kan ikke anløpe norsk havn før skipet har gyldig bevis, jf. § 182 b annet ledd. Dersom skipet likevel anløper norsk havn, kan det bortvises, jf. § 182 b annet ledd annet punktum.

Den generelle forsikringsplikten etter sjøloven §§ 182 a til 182 c kodifiserer langt på vei praksis. De fleste skip har en generell ansvarsforsikring, en såkalt «Protection and Indemnity-forsikring» (gjerne forkortet til «P&I»), som dekker slikt ansvar. I NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods punkt 3.4, side 21, er det opplyst at ca. 90 % av den havgående tonnasjen i verden har en slik P&I-forsikring fra P&I-klubbene som er tilsluttet The International Group of P&I Clubs (IG PI-klubbene). De 10 prosentene av skipene som ikke har en P&I-forsikring, har andre former for ansvarsforsikring.

Etter forsikringsavtaleloven § 7-6 første ledd kan skadelidte ved ansvarsforsikring som hovedregel kreve forsikringsselskapet direkte for erstatningen. Etter § 7-6 fjerde ledd kan forsikringsgiveren da gjøre gjeldende alle de innsigelsene overfor skadelidte som selskapet har overfor sikrede, bortsett fra innsigelser som knytter seg til den sikredes forhold etter at forsikringstilfellet er inntrådt. Gjelder det en lovpliktig ansvarsforsikring, gjelder dette likevel ikke. Da kan forsikringsselskapet overfor skadelidte ikke påberope seg noen av de innsigelsene som selskapet kunne gjort gjeldende mot den sikrede, jf. § 7-7 annet ledd. Blant annet kan selskapet overfor skadelidte da ikke påberope seg at sikrede selv forsettlig har fremkalt forsikringstilfellet. Reglene i §§ 7-6 og 7-7 kan fravikes ved avtale når forsikringen knytter seg til et registreringspliktig skip, jf. forsikringsavtaleloven § 1-3 annet ledd bokstav c. Normalt vil politen unnta fra dekning tilfeller der forsikringstilfellet er fremkalt ved den sikredes forsettlige egenfeil. Når den sikrede etter en ansvarsforsikring er insolvent, er imidlertid reglene i §§ 7-6 og 7-7 ufravikelige, jf. § 7-8 annet ledd. Det betyr at selskapet ved tvungen ansvarsforsikring, i tilfeller der den sikrede er insolvent, ikke kan påberope seg overfor skadelidte at den sikrede selv har fremkalt forsikringstilfellet med forsett.

Ved skipsulykker langs norskekysten er det ikke uvanlig at både den ansvarlige og dennes forsikringsgiver er utenlandsk. Når det ikke er norsk rett som regulerer rettsforholdet, kan det være tvilsomt om retten til direktekrav etter den norske forsikringsavtaleloven kommer til anvendelse. I dommen inntatt i Rt. 2002 s. 180, som gjaldt tolkingen av Luganokonvensjonen artikkel 10 i forbindelse med norske myndigheters krav på erstatning av utgiftene til strandoppyrddning etter forliset av «Leros Strength», uttalte Høyesterett:

«Ved spørsmålet om artikkel 10 andre ledd gir vernetting må det – som nevnt – allerede ved

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

denne avgjørelsen foretas et lovvalg. Dersom norsk lovvalgsrett tilsier at norsk rett har anvendelse, følger det av forsikringsavtaleloven at skadelidte kan anlegge direkte søksmål mot forsikringsselskapet. Fører derimot norsk lovvalgsrett til at engelsk rett har anvendelse, er spørsmålet om eventuelt verneting etter Luganokonvensjonen artikkel 10 mer problematisk.»

4.1.4 Regulering av transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs

Det stilles etter gjeldende rett tekniske krav til skip og utstyr som benyttes for transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs. Videre er fartøy som frakter slik farlig last, pålagt meldeplikt om ankomst til og avgang fra norsk territorialfarvann. Dagens regelverk er først og fremst rettet mot det å forebygge ulykker.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har vedtatt et omfattende regelverk som stiller krav til bygging og utrustning av skip i forbindelse med transport av ulike typer av farlig gods. Av de mest sentrale nevnes Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), hvis formål er å fastsette minimumskrav for konstruksjon, utstyr og drift av skip for dermed å bidra til å øke sjøsikkerheten, og Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78 (Marpol 73/78), som gir regler med det formål å forebygge og minske forurensning fra skip, og da både forurensning forårsaket av den daglige driften av skip og forurensning som følge av uhell. Konvensjonsreglene suppleres av tekniske regler om transport av farlig gods, henholdsvis International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC-koden), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (ICG-koden) og International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC-koden). I tillegg til at det i det internasjonale regelverket stilles krav til konstruksjon og utrustning av skip som frakter visse typer farlig last, inneholder de nevnte kodene blant annet regler om hvordan farlig gods klassifiseres, pakkes, merkes, stues og holdes adskilt forut for og under transport til sjøs. Definisjonen av «farlige og skadelige stoffer» i 2010 HNS-konvensjonen viser til disse tekniske regelverkene. Reglene er i norsk rett gjennomført i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet, jf. § 12, og

forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip.

Det er i EU opprettet et felles skipsrapporterings- og informasjonssystem for skipstrafikken, kalt SafeSeaNet, jf. direktiv 2002/59/EF, som endret ved direktiv 2009/17/EF, direktiv 2009/18/EF og direktiv 2011/15/EF. Direktivet med senere endringer er gjennomført i Norge, jf. blant annet forskrift 17. desember 2009 nr. 1633 om krav til melding for fartøy på 300 BT eller mer og fartøy som transporterer farlig eller forurensende last. Det nasjonale skipsrapporterings- og informasjonssystemet, kalt SafeSeaNet Norway, ble satt i drift i Norge fra 1. juli 2004. Systemet har blitt videreutviklet siden den gang. Databasen inneholder til enhver tid oppdatert informasjon om identitet, posisjon og last til fartøy som befinner seg i europeisk farvann. Det følger av direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter at rapporteringspliktig informasjon til nasjonale myndigheter kun skal sendes én gang, og at systemet automatisk skal videreformidle informasjonen til andre nasjonale myndigheter.

Informasjon om farlig eller forurensende last blir videreformidlet til det sentrale europeiske SafeSeaNet-systemet. Systemet styrker sjøsikkerheten gjennom en mer effektiv informasjonsutveksling om skipsfarten, samtidig som det gir informasjon om farlig last, inkludert IMO-kode og mengde, som mottas i de enkelte havner.

Etter forskrift 17. desember 2009 nr. 1633 skal fartøy som er på vei til en havn i Norge, innen en viss frist gi melding om anløp. Dersom skipet fører farlig eller forurensende last og kommer fra en havn utenfor EØS-området med kurs for norsk havn eller norsk territorialfarvann, skal det gis melding med opplysninger om lasten, herunder korrekt teknisk betegnelse på lasten, mengde last, plasseringen om bord og identifikasjonsnummer på eventuelle beholdere eller containere, jf. forskriften § 6, jf. vedlegg I nr. 2. Tilsvarende skal et skip som fører farlig eller forurensende last, gi slik melding når det går fra kai, ankringsplass eller fortøyningsinnretning i norsk territorialfarvann, jf. forskriften § 5. Reglene om meldeplikt inneholder ikke noe krav om at det opplyses om mottaker av lasten.

Myndighetene fører statistikk over transportert gods og passasjerer til norske havner, jf. forskrift 20. juni 2008 nr. 632 om gjennomføring av EØS-rettsakter om europeisk statistikk § 4 som gjennomfører forordning (EU) nr. 1090/2010 om endring av direktiv 2009/42/EF om statistisk registrering av godstransport og passasjerbefor-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

dring til sjøs. Heller ikke disse reglene har krav om opplysninger om mottakere av godset.

4.2 Nærmere om innholdet i 2010 HNS-konvensjonen

4.2.1 Objektivt ansvar for skipets registrerte eier

2010 HNS-konvensjonen pålegger den registrerte eieren av skipet et objektivt ansvar for skade som skyldes farlig gods som transporteres som last om bord på skipet, jf. artikkel 7 nr. 1. Etter artikkel 7 nr. 2 gjelder det slike unntak fra ansvaret som også er tatt inn i andre av IMOs ansvarskonvensjoner, blant annet unntak for skader som skyldes krigshandling, naturkatastrofer og lignende.

I tillegg inneholder HNS-konvensjonen i artikkel 7 nr. 2 bokstav d et særskilt unntak fra ansvaret der skaden skyldes manglende informasjon om lastens farlige og skadelige egenskaper, forutsatt at eieren og de som eieren svarer for, ikke kjente til eller burde kjent til de farlige og skadelige egenskapene til stoffene.

HNS-konvensjonen artikkel 2 nr. 4 unntar også visse statseide skip fra konvensjonens virkeområde, på samme måte som 1992-ansvarskonvensjonen. Se nærmere om dette i punkt 4.4.2.

4.2.2 Ansvarskanalisering

Etter artikkel 7 nr. 4 og 5 gjelder det regler om kanalisering av ansvaret. Reglene om dette er de samme som i den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvarskonvensjonen) artikkel 3 nr. 4 og 5, jf. sjøloven § 193 annet ledd. Reglene om kanalisering innebærer at ansvaret normalt må rettes bare mot den registrerte eieren. Medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, rederen eller disponenten, befrakteren, bergere og personer som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensingsskade, samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, beskyttes mot ansvar i andre tilfeller enn dersom de har voldt skaden med kvalifisert grad av skyld.

4.2.3 Særskilte ansvarsgrenser

På samme måte som 1992-ansvarskonvensjonen inneholder 2010 HNS-konvensjonen regler om begrensningsansvar til den registrerte eieren av skipet. Ansvarsgrensene gjelder for det sam-

lede tapet etter en og samme hendelse og øker med skipets størrelse.

Etter 2010-protokollen gjelder det høyere ansvarsgrenser for pakket HNS enn for HNS i bulk. Bakgrunnen for det er at 2010-protokollen løfter pakket HNS ut av reglene om avgiftsplikt og rapportering til HNS-fondet, jf. nærmere om dette nedenfor i punkt 4.2.9. Ved at pakket HNS unntas fra avgiftsplikt, vil det bare være mottakerne av HNS i bulk som vil finansiere HNS-fondets utbetalinger av erstatning. For at også rederinæringen skal bidra til å bære byrdene ved denne endringen av konvensjonen, sammen med mottakerne av bulkklaster, innfører 2010-protokollen særlige beløpsgrenser for skipseierens ansvar i konvensjonen artikkel 9, slik at beløpsgrensen blir høyere for pakket HNS enn for HNS i bulk. Derved blir den delen av ansvaret som dekkes inn ved bidrag fra mottakerne av bulkklaster – HNS-fondets del av ansvaret – mindre.

For skip opp til 2 000 bruttotonn er begrensingsbeløpet for skipseierens ansvar for HNS i bulk 10 000 000 SDR, jf. artikkel 9 nr. 1 bokstav a (i), jf. artikkel 1 nr. 12. Dette tilsvarer ca. 100 millioner kroner. Det maksimale begrensingsbeløpet for HNS i bulk er 100 000 000 SDR, jf. artikkel 9 nr. 1 bokstav a (ii), som tilsvarer ca. 1 milliard kroner. Maksimalbeløpet nås ved en skipsstørrelse på 100 000 bruttotonn.

For pakket HNS er for skip opp til 2 000 bruttotonn begrensingsbeløpet for skipseierens ansvar 11 500 000 SDR, jf. artikkel 9 nr. 1 bokstav b (i), jf. artikkel 1 nr. 12. Dette tilsvarer ca. 115 millioner kroner. Det maksimale begrensingsbeløpet for pakket HNS er 115 000 000 SDR, jf. artikkel 9 nr. 1 bokstav b (ii), som tilsvarer ca. 1,15 milliarder kroner. Maksimalbeløpet nås ved en skipsstørrelse på 100 000 bruttotonn.

Ansvarsgrensene etter 2010 HNS-konvensjonen er betydelig høyere enn det som følger av de alminnelige reglene i sjøloven § 175.

For skip på henholdsvis 50 000 og 100 000 bruttotonn vil ansvarsgrensen etter 1996-globalbegrensingskonvensjonen, jf. sjøloven § 175, for skader som ikke er personskader, være henholdsvis 18,2 millioner SDR og 30,2 millioner SDR. Etter 2010 HNS-konvensjonen er begrensingsbeløpet for skip på denne størrelsen henholdsvis 82 millioner SDR og 100 millioner SDR for HNS i bulk, og henholdsvis 94,3 millioner SDR og 115 millioner SDR for pakket HNS. (Se for øvrig vedlegg 2 i NOU 2004: 21, som gir en oversikt over begrensingsbeløpene i 1996 HNS-konvensjonen, sammenliknet med begrensingsbeløpene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen.)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Etter de særlige norske reglene i sjøloven § 175 a, som bare gjelder visse skader, og uansett ikke personskader, vil begrensingsbeløpet for skip på denne størrelsen være på henholdsvis 84 og 134 millioner SDR, altså høyere enn begrensingsbeløpet for skipseierens ansvar etter 2010 HNS-konvensjonen.

De nærmere reglene om prosedyrene mv. i forbindelse med ansvarsbegrensningen etter 2010 HNS-konvensjonen følger av artikkel 9 og 10. Artikkel 9 og 10 tilsvarer i hovedtrekk reglene om dette i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 og 6, som er gjennomført i sjøloven §§ 194 og 195 samt i sjøloven kapittel 12. For å oppnå rett til ansvarsbegrensning må den registrerte eieren opprette et begrensingsfond ved en domstol eller annen kompetent myndighet der saken er reist.

Retten til ansvarsbegrensning bortfaller dersom eieren har forvoldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, jf. artikkel 9 nr. 2. Reglene om dette er de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 2, jf. sjøloven § 194 tredje ledd.

Begrensingsfondet skal tilsvare det fulle begrensingsbeløpet, jf. artikkel 9 nr. 3. Nærmere regler om fordeling av fondet mellom de skadelidte er regulert i artikkel 9 nr. 4 flg. Spesielt for 2010 HNS-konvensjonen er regelen i artikkel 11 om at krav vedrørende død og personskade skal ha prioritet ved fordelingen av begrensingsbeløpet.

Forholdet mellom 2010 HNS-konvensjonen og 1996-globalbegrensingskonvensjonen reiser enkelte spørsmål. 1996-globalbegrensingskonvensjonen omfatter i utgangspunktet også krav som er omfattet av 2010 HNS-konvensjonen, med mindre den aktuelle stat har tatt forbehold om dette. Da Norge tiltrådte 1996-protokollen til 1976-globalbegrensingskonvensjonen ble det tatt følgende forbehold:

«Norge tar forbehold i henhold til artikkel 18 paragraf 1 i Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976 slik den er endret ved 1996-endringsprotokollen artikkel 7, om å utelukke krav for skade innenfor rammen av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer 1996 eller noen protokoll til denne.»

Man unngår med dette konflikt mellom 2010 HNS-konvensjonen og 1996-globalbegrensingskonvensjonen, slik at det ved ulykker med farlig gods vil være de høyere ansvarsgrensene i 2010 HNS-konvensjonen som gjelder.

4.2.4 Obligatorisk ansvarsforsikring som gir skadelidte rett til å rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren

På samme måte som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 7 har den registrerte eieren forsikringsplikt for ansvaret etter HNS-konvensjonen. Skipet må ha et sertifikat som dokumenterer at forsikringsplikten er oppfylt, se 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12.

Sertifikat om at skipet har pliktig forsikring, skal utstedes av flaggstaten. Havnestaten skal føre kontroll med at skipene har gyldig forsikring når de anløper eller forlater havn. Forsikringen skal dekke ansvar opp til det begrensingsbeløpet som gjelder for skipet etter 2010 HNS-konvensjonen.

I motsetning til 1992-ansvarskonvensjonen, der forsikringsplikten bare gjelder skip over en viss størrelse, gjelder forsikringsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 i utgangspunktet alle skip som frakter farlig gods som er omfattet av konvensjonen. Om muligheten for å unnta små skip, se punkt 4.4.3.

De skadelidte kan, på samme måte som etter 1992-ansvarskonvensjonen, reise krav direkte mot forsikringsselskapet, jf. artikkel 12 nr. 8. Selv om den registrerte eieren ikke kan finnes, vil forsikringsgiveren uansett måtte utbetale beløpet. De nærmere reglene i artikkel 12 om forsikringsplikten og om forsikringsgiverens ansvar ved slikt direkte krav fra skadelidte er i hovedsak de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven §§ 197 til 200 med forskrifter. Forsikringsgiverens erstatningsansvar etter artikkel 12 nr. 8 går ikke lenger enn eierens ansvar ville ha gjort. Gjelder det unntak for eierens ansvar, vil dette derfor også gjelde for forsikringsgiverens ansvar. Forsikringsgiveren kan dessuten alltid begrense sitt ansvar etter gjeldende ansvarsbegrensingsregler, selv om eieren skulle ha mistet sin begrensingsrett. Forsikringsgiveren kan videre påberope seg alle innsigelser som eieren ville ha hatt mot den skadelidte. Det vil si at om det gjelder unntak for eierens ansvar, vil dette også komme forsikringsgiveren til gode. Om skaden for eksempel er forårsaket av en krigshandling, jf. § 192 første ledd bokstav a, vil forsikringsgiveren være fri for ansvar på samme måte som eieren. Bortsett fra eierens forsettlige egenfeil, kan forsikringsgiveren imidlertid ikke påberope seg innsigelser som denne ville hatt mot den registrerte eieren, for eksempel manglende premiebetaling.

HNS-fondet vil dekke skadelidtes tap dersom det ikke oppnås dekning av forsikringen, jf. reglene om fondets ansvar i artikkel 14 nr. 1 bokstav b.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

4.2.5 Det geografiske virkeområdet for konvensjonen

2010 HNS-konvensjonens geografiske virkeområde er regulert i artikkel 3. I utgangspunktet omfattes skader innenfor de kontraherende staters territorium. Utover dette varierer det geografiske virkeområdet noe etter hva slags skade det gjelder. Ved forurensningsskade gjelder konvensjonen skade i en kontraherende stats territorium, herunder sjøterritoriet, samt i en kontraherende stats økonomiske sone eller liknende sone opprettet i samsvar med folkeretten. Ved andre skader gjelder konvensjonen i tillegg når skaden er forårsaket av farlig gods om bord på et skip som hører hjemme i en kontraherende stat, uansett hvor skaden inntreffer. Dessuten omfattes avvergingstiltak som knytter seg til skader som nevnt, uansett hvor tiltakene er iverksatt.

4.2.6 Stoffer som er omfattet av konvensjonen

Definisjonen av farlige og skadelige stoffer i 2010 HNS-konvensjonen, jf. artikkel 1 nr. 5, viser til ulike IMO-regelverk om sikkerhetstiltak ved skipstransport av farlig gods. Disse reglene inneholder lister over hvilke stoffer som er omfattet. Listene oppdateres kontinuerlig i IMO. Formålet med denne utformingen av definisjonen i artikkel 1 nr. 5 er at endringene i listene over farlige stoffer i de ulike regelverkene automatisk blir en del av 2010 HNS-konvensjonen, uten at definisjonen selv endres. Dette betyr videre at det heller ikke blir nødvendig å endre de nasjonale reglene som gjennomfører definisjonen i artikkel 1 nr. 5 når listene over farlige stoffer i de nevnte IMO-reglene endres.

2010 HNS-konvensjonen omfatter flere tusen ulike stoffer. I praksis er det likevel bare et fåtall av disse stoffene som transporteres sjøveien i betydelige kvanta.

Definisjonen i artikkel 1 nr. 5 omfatter:

- *olje i bulk*, både bestandig olje som er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen, samt andre typer olje som er omfattet av internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, som endret ved protokollen av 1978 (MARPOL),
- *flytende bulkklaster* som medfører sikkerhetsmessig fare, forurensningsfare eller eksplosjonsfare, som er omfattet av bilag 2 i MARPOL eller kapittel 17 i internasjonal kode for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk, med senere endringer (IBC-koden),

- *farlige produkter som myndighetene har gitt foreløpige regler for* etter punkt 1.1.6 i IBC-koden,
- *flytende stoffer i bulk med antennelsestemperatur som ikke overstiger 60 %* (målt med prøve i lukket beholder),
- *pakket gods* (stoffer, materialer og gjenstander) som er omfattet av internasjonal kode for transport av farlig gods til sjøs, med senere endringer (IMDG-koden),
- *gasser i flytende form i bulk* som er omfattet av kapittel 19 i internasjonal kode for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gasser i bulk, med senere endringer (ICG-koden), og produkter som myndighetene har gitt foreløpige regler om lastehåndtering for etter punkt 1.1.6 i ICG-koden,
- *faste bulkklaster* som faller inn under koden for sikker transport av faste bulkklaster, med senere endringer (IMSBC-koden), dersom stoffene i pakket form ville være omfattet av IMDG-koden, 1996.

2010-protokollen innfører to nye definisjoner, jf. konvensjonen artikkel 1 nr. 5*bis* og 5*ter*, som innebærer at de stoffene som er omfattet av konvensjonen, deles inn i to grupper, henholdsvis HNS i bulk og pakket HNS. Dette skillet er av betydning på grunn av reglene i 2010-protokollen om unntak fra avgiftsplikt og høyere ansvarsgrenser for pakket HNS. Se om bakgrunnen for dette punkt 4.2.9.

Når det gjelder *flytende bulkklaster*, uttales det i «Guide to the Implementation of the HNS Convention» av september 2005 fra Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade, side 5 punkt 3.2. (i departementets oversettelse):

«Flytende bulkklaster er omfattet hvis de representerer sikkerhets-, forurensnings- eller eksplosjonsfare, og inkluderer organiske kjemikalier (for eksempel metanol, xylener og styren), uorganiske kjemikalier (for eksempel svovelsyre, fosforsyre og kaustisk soda) og vegetabiliske og animalske oljer (for eksempel palmeolje, soyabønneolje og talg). [...] Flytende bulkklaster som faller utenfor, er blant annet drikkbar alkohol og molasse.»

Når det gjelder *gasser i flytende form*, er blant annet flytende naturgass (LNG, «liquefied natural gas»), kondensert hydrokarbongass (LPG, «liquefied petroleum gas»), ammoniakk, etylen, butadien, etan og propylen omfattet. (Jf. «Guide to the Implementation of the HNS Convention» side 5 punkt 3.2.)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Når det gjelder *faste bulkklaster*, er enkelte typer gjødsel, salpeter, svovel og visse typer fiske-mel omfattet. En del viktige bulkklaster, som jernmalm, korn, bauxitt, aluminium, fosfatsten, sement og visse typer gjødsel, kull, redusert jern og trellis, faller utenfor definisjonen. (Jf. «Guide to the Implementation of the HNS Convention» side 5 punkt 3.2.)

2010 HNS-konvensjonen gjelder ikke skade forårsaket av radioaktivt materiale, jf. artikkel 4 nr. 3 bokstav b. I «Guide to the implementation of the HNS Convention», punkt 7.2 på side 16 vises det til at HNS-konvensjonen ikke løser spørsmålet om slike stoffer er å anse som avgiftspliktig last etter HNS-konvensjonen, og at Forsamlingen i HNS-fondet vil måtte avgjøre hvordan konvensjonen skal forstås på dette punktet.

Forurensningsskade forårsaket av olje som omfattes av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen, er ikke dekket etter 2010 HNS-konvensjonen, jf. artikkel 4 nr. 3. Derimot vil skade forårsaket av slik olje ved brann og eksplosjon være dekket etter 2010 HNS-konvensjonen.

4.2.7 Erstatning fra HNS-fondet

Etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 14 nr. 1 skal HNS-fondet utbetale erstatning til de skadelidte som ikke får full erstatning for skaden fra den registrerte eieren når:

- det gjelder unntak fra ansvaret til den registrerte eieren, eller
- eieren ikke er i stand til å innfri sine forpliktelser og forsikringen er utilstrekkelig, eller
- tapene overstiger begrensingsbeløpene som gjelder for den registrerte eierens ansvar etter artikkel 9.

HNS-fondets ansvar er begrenset slik at summen som utbetales fra den registrerte eieren og HNS-fondet for én hendelse, til sammen ikke skal overstige 250 millioner SDR (ca. 2,5 milliarder kr), jf. artikkel 14 nr. 5.

Det gjelder etter artikkel 14 nr. 3 og 4 visse unntak for HNS-fondets ansvar, etter mønster av 1992-fondskonvensjonen. Fondet gir ikke erstatning dersom skaden skyldes forhold som er nevnt i artikkel 7 nr. 2 bokstav a, det vil si krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør mv. Fondet gir heller ikke erstatning dersom skaden er forårsaket av skip som etter artikkel 4 nr. 4 ikke er omfattet av konvensjonen (krigsskip mv.).

For å få erstatning fra HNS-fondet må den skadelidte bevise med rimelig sannsynlighetsover-

vekt at skaden skyldes en begivenhet som involverer ett eller flere skip. Fondets ansvar er imidlertid ikke betinget av at det skipet som har forårsaket skaden, kan identifiseres. HNS-fondet kan på den annen side helt eller delvis fritas for sin plikt til å betale erstatning dersom det beviser at skaden helt eller delvis skyldes den skadelidtes egen uaktsomme eller forsettlige handling eller unnlatelse.

Dersom det samlede erstatningsbeløpet som den ansvarlige og fondet stiller til rådighet, ikke dekker alle de framsatte kravene, skal erstatningsbeløpet i utgangspunktet fordeles forholdsmessig blant de skadelidte, jf. artikkel 14 nr. 6. Krav som gjelder død og personskade, skal imidlertid ha prioritet foran andre krav, men bare i den utstrekning summen av slike krav ikke overstiger to tredjedeler av det samlede beløp som er fastsatt i henhold til artikkel 14 nr. 5.

Nytt med 2010 HNS-konvensjonen, er at artikkel 21*bis* bestemmer at retten til erstatning bortfaller dersom en stat ikke oppfylder sin plikt til å rapportere årlig til HNS-fondet etter artikkel 21. Bestemmelsene om dette er utformet etter mønster av tilsvarende bestemmelser i artikkel 15 i 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992, jf. Ot.prp. nr. 28 (2003–2004). Etter artikkel 21*bis* vil manglende rapportering etter artikkel 21 fra en stat til HNS-fondet medføre at retten til erstatning bortfaller for skader som inntreffer i den aktuelle staten, unntatt for død og personskade, med mindre staten inngir de manglende rapportene innen en viss frist. Retten til erstatning bortfaller uansett om kravshaveren er den aktuelle staten selv eller noen annen skadelidt. Formålet med bestemmelsen er å bidra til at alle de kontraherende statene tar rapporteringsplikten på alvor, slik at finansieringen av HNS-fondet kan fungere etter hensikten. Bakgrunnen for bestemmelsen er det nærmere redegjort for i punkt 2.1.3.

4.2.8 Organiseringen av HNS-fondet

2010 HNS-konvensjonen artikkel 13 regulerer etableringen av HNS-fondet. Artikkel 14 omhandler utbetaling av erstatning og beslektede oppgaver for HNS-fondet. Fondet er i utgangspunktet bygd opp etter mønster av Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade i 1992-fondskonvensjonen. Administrasjonen av HNS-fondet er organisert på den samme måten, og fondet har de samme oppgavene når det gjelder utbetaling av erstatning for skader etter 2010 HNS-konvensjo-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

nen, som oljesølskadefondet har ved oljesølskader etter 1992-fondskonvensjonen.

HNS-fondet skal ha sete i London. Fondet skal ha en forsamling av alle konvensjonsstatene og et sekretariat som ledes av en direktør, jf. artiklene 24 og 25. Forsamlingens oppgaver skal være å godkjenne oppgjør av krav mot HNS-fondet og vedta fordeling blant de skadelidte av det tilgjengelige erstatningsbeløpet. Direktøren skal blant annet forvalte fondets aktiva og inndrive krav på avgifter fra mottakere av farlig gods.

I en resolusjon fra diplomatkonferansen i 1996 ble Forsamlingen i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade anmodet om å gi direktøren i oljesølskadefondet i oppgave å ta de administrative skritt som er nødvendige for å forberede oppstarten av HNS-fondet. Forsamlingen i oljesølskadefondet besluttet på denne bakgrunn i 1998 å pålegge direktøren i oljesølskadefondet denne oppgaven, under forutsetning av at utgiftene forbundet med dette vil bli dekket av HNS-fondet når det er etablert.

4.2.9 Finansieringen av HNS-fondet

Etter mønster av systemet i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade, jf. sjøloven § 202, skal erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet finansieres gjennom en avgift på mottak av avgiftspliktig last som transporteres med skip til eller i konvensjonsstatene. Avgiftspliktig last er etter 2010 HNS-konvensjonen bare HNS i bulk, ikke pakket HNS. Avgiftsplikten gjelder både ved utenriks og innenriks sjøtransport.

Avgiften skal innkreves av HNS-fondet etter at det er inntruffet en ulykke som medfører utbetalinger fra HNS-fondet, jf. artikkel 17 nr. 1.

Videre skal også HNS-fondets årlige administrasjonskostnader finansieres ved en avgift på mottak av avgiftspliktig last, jf. artikkel 17 nr. 4.

Avgiftsbeløpet fastsettes årlig av forsamlingen i HNS-fondet og beregnes som et fast beløp for hver enhet avgiftspliktig last, jf. artikkel 17 nr. 3. Utover den avgiften som er nødvendig for å dekke fondets administrative kostnader, skal det bare betales årlige avgifter i den utstrekning dette kreves for å dekke erstatningsutbetalingene fra fondet, jf. artikkel 17 nr. 1.

Man regner med at det forholdsvis sjelden vil bli tale om erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet, ettersom ansvars grensene for eierens ansvar er lagt relativt høyt. Ved store erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet kan Forsamlingen bestemme at avgiftene som skal dekke dette, spres over flere år.

Avgiftssystemet går ut på at den som i et kalenderår er mottaker av mer enn et visst kvantum avgiftspliktig last, skal betale avgift til HNS-fondet.

«Mottaker» er etter artikkel 1 nr. 4 bokstav a ikke den som endelig skal ha godset, men den som fysisk mottar godset etter sjøtransporten. Dersom den som fysisk mottar godset, handler på vegne av en annen, skal imidlertid hovedmannen anses som mottaker. Forutsetningen er at hovedmannen er fra en stat som har tiltrådt konvensjonen, og at den som fysisk mottar lasten, oppgir hovedmannens identitet til HNS-fondet.

Dersom lasten er i transitt, er det bare mottakeren ved det endelige bestemmelsesstedet som skal betale avgiften, jf. artikkel 1 nr. 10.

HNS-konvensjonen har også regler om identifikasjon av mottakere med nært interessefelleskap, jf. artikkel 16 nr. 5 og 6. Personer som står i nært interessefelleskap til hverandre, skal betale avgifter dersom det kvantum som de mottar, til sammen overstiger grensen for avgiftsplikten. Hver mottaker skal da betale avgifter for det kvantum som den enkelte har mottatt.

HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 4 bokstav b gir mulighet for å definere mottakerbegrepet nasjonalt. *Sjølovkomiteen* uttaler om dette i NOU 2004: 21 punkt 3.3.2.8 side 18:

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

I tråd med Sjølovkomiteens anbefaling foreslår departementet at det ikke etableres noen nasjonal norsk definisjon av «mottaker», men at de norske reglene baseres på konvensjonens mottakerbegrep.

For LNG (flytende naturgass) er det etter 1996 HNS-konvensjonen ikke mottakeren av lasten, men derimot den som hadde eiendomsretten til LNG-lasten umiddelbart før lossingen i en kontraherende stat, som er avgiftspliktig etter reglene i

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

artikkel 19 nr. 1 bokstav b. Grunnen til dette er først og fremst at Japan, som er verdens største importør av LNG, under forhandlingene om HNS-konvensjonen i 1996 insisterte på en slik ordning.

I 2010 HNS-konvensjonen er reglene om avgiftsplikten for LNG endret slik at hovedregelen om at avgiftsplikten skal påhvile den som fysisk mottar lasten, også skal gjelde for LNG i utgangspunktet, jf. artikkel 19 nr. 1bis bokstav a. Etter artikkel 19 nr. 1bis bokstav b kan partene i LNG-kontrakten likevel avtale at den som hadde eieomsretten til lasten umiddelbart før lossing («titleholder»), skal være avgiftspliktig til HNS-fondet, forutsatt at mottakeren informerer staten der lasten mottas, om dette. Der det er inngått slik avtale, skal mottakeren uansett være ansvarlig for avgiftene, dersom «titleholder» av en eller annen grunn ikke innbetaler avgiften til HNS-fondet, jf. artikkel 19 nr. 1bis bokstav c.

Bakgrunnen for denne endringen i 2010-protokollen er at reglene i 1996 HNS-konvensjonen om at avgiftsplikten for LNG skal påhvile den som er eier av lasten umiddelbart før lossing, kan medføre manglende finansiering av HNS-fondet i visse tilfelle. Problemet med reglene fra 1996 er knyttet til at «titleholder», i motsetning til den som fysisk mottar lasten i en konvensjonsstat, ikke nødvendigvis vil ha noen tilknytning til noen kontraherende stat, og da ikke vil være underlagt noen kontraherende stats jurisdiksjon. I slike tilfeller kan det være vanskelig for HNS-fondet å få innkrevd avgiften, og det kan bety at avgiftssystemet i konvensjonen for finansiering av LNG ikke vil fungere etter hensikten.

Det gjelder ingen nedre grense for mottatt volum LNG før avgiftsplikten inntreffer.

Som et ledd i avgiftssystemet etablerer 2010 HNS-konvensjonen i artikkel 16 et «kontosystem». Det er fire ulike «kontoer» for ulike klasser av stoffer: en hovedkonto, en særkonto for olje, en særkonto for flytende naturgass (LNG) og en særkonto for kondensert hydrokarbongass (LPG). Innenfor enkelte av kontoene er det også en inndeling i sektorer. Utbetaling av erstatning og beregningen av avgifter skjer separat for hvert enkelt konto og sektor, jf. artikkel 18 nr. 1 og artikkel 19 nr. 1.

Sjølovkomiteen omtaler oppsplittingen i konti slik (NOU 2004: 21 punkt 3.3.2.9, side 18–19):

«Systemet bygger på at all avgift som innbetales f.eks. for mottak av LNG vil bli samlet på én konto som holdes atskilt fra de andre innbetalingene til fondet. Ved utbetaling etter en sjøulykke med farlig gods kan det ikke krysssubsidiere

mellom kontiene. Det vil derfor bare utbetales fra den enkelte konto når den skaden kravet bygger på er forårsaket av de stoffer som er avgiftspliktige til vedkommende konto. De tre særkontiene vil først opprettes når det totale kvantum av avgiftspliktig last mottatt i de kontraherende stater det foregående år overstiger:

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

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

Når det gjelder LNG, viser departementet til at grensen på 20 millioner tonn LNG tilsvarer et volum på 27,6 milliarder kubikkmeter. I 2013 ble det innført 51,5 milliarder kubikkmeter LNG bare til Europa og Eurasia, og tallet øker for hvert år. Importen til de viktigste importørstatene av LNG i Europa (Belgia, Frankrike, Italia, Spania og Storbritannia) utgjorde 41,6 milliarder kubikkmeter LNG. Det betyr at om de forannevnte importørstatene av LNG slutter seg til 2010 HNS-konvensjonen, vil særkontoen for LNG i HNS-fondet bli opprettet. (Om grensen på 20 millioner tonn LNG ikke ble nådd, ville LNG inngått i hovedkontoen i HNS-fondet, og avgiftsberegningen ville da følge reglene i Vedlegg II til konvensjonen.)

Under forhandlingene i 1996 ble det lagt til grunn at grensen på 20 millioner tonn ville innebære at særkontoen for LNG bare ville tre i kraft om Japan ble med i konvensjonen. Denne forutsetningen vil altså ikke slå til. Særkontoen for LNG i HNS-fondet vil bli opprettet selv om bare de europeiske statene skulle bli med i konvensjonen.

Hovedkontoen er inndelt i sektorer, jf. artikkel 16 nr. 1 og artikkel 17 nr. 3. Det er en sektor for faste stoffer i bulk (jf. artikkel 1 nr. 5 bokstav punkt vii) og en sektor for andre stoffer, se artikkel 17 nr. 3 og regel 1 i vedlegg II til konvensjonen. For oljekontoen skal avgiften betales separat for henholdsvis bestandige oljer som er omfattet av 1992-fondskonvensjonen, og for andre oljer som er omfattet av MARPOL, jf. artikkel 19 nr. 1.

Inntil særkontoene for LNG, LPG og olje opprettes, utgjør disse separate sektorer innenfor hovedkontoen. Den nedre grensen for avgiftsplikt vil da være den samme som den vil være under de enkelte særkontoene.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Avgiftene skal etter artikkel 18, jf. artikkel 19, innbetales av dem som i et kalenderår som forsamlingen bestemmer:

- var mottaker av mer enn 150 000 tonn bestandige oljer,
- var mottaker av mer enn 20 000 tonn andre oljer som er omfattet av MARPOL,
- var mottaker av mer enn 20 000 tonn faste bulkklaster,
- var mottaker av mer enn 20 000 tonn LPG,
- var mottaker av til sammen mer enn 20 000 tonn av alle andre HNS i bulk-stoffer (andre flytende bulkklaster eller flytende gasser bortsett fra LNG og LPG), eller
- som var mottaker av LNG som ble losset i en kontraherende stat, eller som var pliktig til å innbetale avgiften etter avtale om dette med mottaker etter reglene i artikkel 19 nr. 1*bis*.

Avgiften innkreves av HNS-fondet på bakgrunn av informasjon fondet mottar fra medlemsstatene. HNS-fondet fakturerer de avgiftspliktige mottakerne direkte. Hver kontraherende stat skal sørge for at HNS-fondet til enhver tid har en oppdatert liste over avgiftspliktige mottakere i vedkommende stat og omfanget av avgiftspliktig last for hver enkelte mottaker, jf. artikkel 21. For å oppfylle denne konvensjonsforpliktelsen må den enkelte medlemsstat etablere et nasjonalt system for innrapportering av mottak av avgiftspliktig last. Forsømmes rapporteringsplikten, kan staten bli ansvarlig for det tapet som HNS-fondet derved påføres, jf. artikkel 21*bis* nr. 1. Dette betyr først og fremst at staten kan bli ansvarlig for de avgiftene som HNS-fondet ikke får innkrevd som følge av den manglende innrapporteringen.

For å kunne foreta innrapporteringen til HNS-fondet må en stat som slutter seg til 2010 HNS-konvensjonen, for hvert kalenderår skaffe seg informasjon om hvem mottakerne er i sin stat, og hva disse mottar av avgiftspliktig last innenfor de ulike kontoene og sektorene. 2010 HNS-konvensjonen regulerer ikke på hvilken måte myndighetene skal skaffe seg denne informasjonen. Det er derfor opp til den enkelte staten å bestemme på hvilken måte den skal skaffe seg den nødvendige informasjonen om mottaket av avgiftspliktig last.

Man har ansett at sanksjonene i 1996 HNS-konvensjonen når det gjelder manglende innrapportering av farlig gods, ikke gir det nødvendige incitament for statene til å ta rapporteringsforpliktelsene etter konvensjonen på alvor. I 2010 HNS-konvensjonen gjelder det derfor nye regler som innebærer at manglende rapportering fra en stat til HNS-fondet i visse tilfeller kan medføre at ret-

ten til erstatning fra fondet bortfaller for krav som gjelder skade som oppstår i den staten, jf. artikkel 21*bis* nr. 2 til 5. Bakgrunnen for at man har sett det nødvendig å innføre en slik sanksjon, er særlig det forhold at de fleste statene som har sluttet seg til 1996 HNS-konvensjonen, ikke har oppfylt den rapporteringsplikten som påhviler statene ved tilslutningen til konvensjonen og deretter årlig frem til konvensjonen trer i kraft. Videre har erfaringene med manglende rapportering fra fondssystemet i 1992-fondskonvensjonen, ført til at 2003-tilleggsfondsprotokollen til den konvensjonen inneholder regler om at manglende rapportering av mottak av avgiftspliktig olje kan medføre sanksjoner i form av bortfall av retten til erstatning fra fondet, jf. Ot.prp. nr. 28 (2003–2004).

Departementet drøfter den nærmere utformingen av et norsk system for innrapportering av avgiftspliktig last etter 2010 HNS-konvensjonen nedenfor i punkt 4.4.4.

Avgiftssystemet i 2010 HNS-konvensjonen er i utgangspunktet det samme som etter 1992-fondskonvensjonen. Avgiftssystemet og rapporteringen etter 2010 HNS-konvensjonen blir imidlertid noe mer komplisert å håndtere, fordi det er flere mottakere og flere ulike typer laster involvert.

I 2010 HNS-konvensjonen er systemet likevel betydelig forenklet i sammenliknet med 1996 HNS-konvensjonen, ved at pakket gods er unntatt fra avgiftsplikten til HNS-fondet, jf. artikkel 1 nr. 10 som definerer avgiftspliktig last som å omfatte bare HNS i bulk. Bakgrunnen for denne endringen er at man har funnet at det ville være for vanskelig og for ressurskrevende for statene å skaffe seg tilstrekkelig oversikt over mottaket av HNS-laster som kommer i pakket form. Dette antas å være en viktig årsak til at nesten ingen av de statene som har sluttet seg til 1996 HNS-konvensjonen, har oppfylt rapporteringspliktene som gjelder fra tilslutningen og frem til 1996-konvensjonen trer i kraft (jf. artikkel 43 i HNS-konvensjonen 1996). Når pakket gods unntas fra avgiftsplikten til HNS-fondet, og derved også faller utenfor rapporteringsplikten, innebærer det en betydelig administrativ forenkling.

For å forenkle innrapporteringen for mottakerne av avgiftspliktig last har Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade utviklet programvaren «HNS Finder». Mottakeren kan her taste inn navn eller nummer på det aktuelle stoffet og den mengden som mottas. Programmet vil gi beskjed om godset er omfattet av 2010 HNS-konvensjonen eller ikke. Oljesølskadefondet arbeider med å integrere en kalkulator i denne programvaren, slik at programmet også vil holde en samlet

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

oversikt over alt gods som registreres av en mottaker. Målet er at mottakeren, når året er slutt, med få tastetrykk kan få ut en samlet oversikt, som kan brukes ved innrapportering til myndighetene.

Når det gjelder bestandige oljer som er omfattet av 1992-fondskonvensjonen, følger det av artikkel 19 nr. 1 bokstav a at en person som mottar olje som er avgiftspliktig etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 10, skal betale avgift for den samme oljen etter 2010 HNS-konvensjonen. Det vil være tilstrekkelig med én rapport til myndighetene om mottaket av slik olje, som oppfyller kravet til innrapportering i begge sammenhenger. Avgiftene til de to fondene vil her ikke dekke de samme skadene, siden systemet er at forurensningsskade dekkes etter 1992-fondskonvensjonen, mens skade etter brann og eksplosjon dekkes etter HNS-konvensjonen, se punkt 4.2.6.

Etter artikkel 20 skal de avgiftspliktige betale en grunnavgift til HNS-fondet basert på avgiftspliktig last mottatt i kalenderåret forut for ikrafttredelsen av konvensjonen for den aktuelle staten. Tanken er at grunnavgiften skal dekke de administrative kostnadene til HNS-fondet det første året. Det fremgår ikke klart av konvensjonen om grunnavgiften også kan gå til å dekke erstatningsutbetalinger for ulykker som inntreffer året før ikrafttredelsen av konvensjonen. Isolert sett kunne dette følge av artikkel 18 og 19, men departementet legger til grunn at dette ikke er hensikten.

Blant annet for å kunne beregne grunnavgiften oppstiller 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 4 og nr. 6 krav om at en stat, når den slutter seg til 2010 HNS-konvensjonen, og deretter årlig frem til konvensjonen trer i kraft, skal rapportere til Generalsekretæren i IMO om de relevante kvanta avgiftspliktig last som er mottatt i vedkommende stat i det foregående kalenderåret. Dette innebærer at staten senest ett år før ratifikasjonen må ha etablert et nasjonalt rapporteringssystem som setter den i stand til årlig å innhente de nødvendige opplysningene om mottaket av avgiftspliktig last.

4.2.10 Ikrafttredelse

2010 HNS-konvensjonen artikkel 46, som tilsvarende 1996 HNS-konvensjonen artikkel 46, har regler om konvensjonens ikrafttreden. Konvensjonen trer i kraft 18 måneder etter at minst tolv stater har sluttet seg til konvensjonen. Av disse tolv statene må minst fire stater representere en flåte på minst to millioner bruttotonn. Videre kreves at

det i de kontraherende statene i året før ikrafttredelsen er mottatt til sammen 40 millioner tonn avgiftspliktig last til hovedkontoen. Bakgrunnen for denne regelen er at avgiftsplikten ikke skal bli urimelig byrdefull for mottakerne i de første statene som ratifiserer konvensjonen. Med et slikt minstekvantum, er man sikret at det er et tilstrekkelig antall mottakere å fordele byrdene på.

2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 4 og nr. 6 har regler om rapportering og viderefører en tilsvarende regel i 1996 HNS-konvensjonen artikkel 43. Problemet med manglende rapportering etter 1996 HNS-konvensjonen var hovedårsaken til at man i 2007 begynte arbeidet med 2010-protokollen. Pr. 1. mai 2009 var det bare to av de tretten statene som har ratifisert HNS-konvensjonen, som hadde inngitt slike data til IMO. Så lenge problemet med manglende rapporteringen fortsatte, hadde arbeidet med gjennomføring av 1996 HNS-konvensjonen havnet i en blindgate. 2010 HNS-konvensjonen inneholder derfor regler som skal gi statene insentiver til å overholde rapporteringsplikten.

Det følger av 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 5 at et tilslutningsdokument som ikke har vedlagt de nødvendige rapportene, vil bli avvist av depositaren (IMOs generalsekretær). Videre følger det av 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 7 at en stat som ikke oppfyller plikten til å rapportere om kvantum mottatt avgiftspliktig last årlig etter tilslutningen og frem til konvensjonen trer i kraft, vil bli midlertidig suspendert som kontraherende stat. At en stat blir midlertidig suspendert som kontraherende stat, betyr at den staten ikke har rettigheter eller plikter etter konvensjonen, og heller ikke regnes med som kontraherende stat ved anvendelsen av bestemmelsene i artikkel 46 om ikrafttredelse.

Så langt har åtte stater (Canada, Danmark, Frankrike, Hellas, Nederland, Norge, Tyrkia og Tyskland) signert 2010 HNS-protokollen med forbehold om ratifikasjon.

4.2.11 Ratifikasjon og oppsigelse

Tilslutning til 2010 HNS-konvensjonen skjer ved at staten deponerer et dokument om tilslutning til 2010-protokollen hos Generalsekretæren i IMO, etter reglene i 2010-protokollen artikkel 20 nr. 2 og 3. Det følger av artikkel 18 i 2010-protokollen samt artikkel 44*bis* i 1996 HNS-konvensjonen som endret ved artikkel 19 i 2010-protokollen at en stat som slutter seg til 2010-protokollen, derved blir tilsluttet 1996 HNS-konvensjonen som endret ved protokollen. Det er ikke nødvendig å inngi noe

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

egget tilslutningsdokument til 1996 HNS-konvensjonen i tillegg.

Ratifikasjonen får virkning tre måneder etter deponeringen av ratifikasjonsdokumentet, dersom betingelsene for ikrafttredelse av konvensjonen er oppfylt. Ellers får ratifikasjonen virkning fra tre måneder etter at konvensjonen trer i kraft, jf. 2010-protokollen artikkel 21 nr. 2.

Konvensjonen som endret ved 2010-protokollen kan sies opp når som helst, jf. 2010-protokollen artikkel 24. Oppsigelse skjer ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren i IMO og får virkning 12 måneder etter dokumentet deponeres, eller på et senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.

Når konvensjonen er sagt opp og ikke lenger har virkning for en stat, kan mottakerne i denne staten likevel fortsatt bli pålagt avgifter fra HNS-fondet for erstatningsutbetalinger som gjelder en begivenhet som fant sted før oppsigelsen fikk virkning, jf. 2010-protokollen artikkel 24 nr. 4.

4.3 Lovtekniske spørsmål i forbindelse med gjennomføringen i norsk rett

Sjølovkomiteen foreslår i NOU 2004: 21 punkt 3.6, side 23–24, å innarbeide HNS-konvensjonens bestemmelser om ansvar og forsikring i kapittel 11 i sjøloven. Kapittel 11 ble holdt ledig til dette formålet ved vedtakelsen av sjøloven i 1994. Reglene i HNS-konvensjonen om begrensingsfond mv. skal etter *Sjølovkomiteens* forslag omfattes av reglene om dette i sjøloven kapittel 12, som gjelder blant annet for begrensingsfond etter 1992-ansvarskonvensjonen.

De nærmere reglene om HNS-fondet foreslår *Sjølovkomiteen* å gjennomføre ved en regel som inkorporerer HNS-konvensjonens bestemmelser om dette i norsk rett. Dette er den samme løsningsen som ble valgt ved utformingen av sjøloven kapittel 10 i forbindelse med gjennomføringen av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen, jf. sjøloven § 201.

Sjølovkomiteen påpeker generelt at der bestemmelsene i HNS-konvensjonen er likelydende med bestemmelsene i 1992-ansvarskonvensjonen, er det viktig at reglene gjennomføres med lik ordlyd i sjøloven.

Når det gjelder reglene om avgiftsplikten til HNS-fondet, foreslår *Sjølovkomiteen* at definisjonen av hvilke stoffer som er omfattet av konvensjonen, de nærmere reglene om hvem som skal betale avgift, samt nærmere regler om det nasjo-

nale rapporteringssystemet for avgiftspliktig last, ikke reguleres i loven, men overlates til forskriftsregulering.

Høringsinstansene har ikke innvendinger mot *Sjølovkomiteens* forslag til den lovtekniske gjennomføringen.

I lovforslaget følger departementet i hovedsak opp *Sjølovkomiteens* forslag til den lovtekniske gjennomføringen i sjøloven av reglene i HNS-konvensjonen.

På noen punkter skiller likevel departementets forslag til den lovtekniske gjennomføringen seg fra forslaget fra *Sjølovkomiteen*:

Der HNS-konvensjonens regler er likelydende med reglene i 1992-ansvarskonvensjonen, foreslår departementet at man i det nye kapittel 11 i sjøloven bare henviser til at de aktuelle reglene i sjøloven kapittel 10 gjelder tilsvarende, i stedet for å gjenta en likelydende regel.

Departementet foreslår at definisjonen av farlige og skadelige stoffer og avgiftspliktig last samt de nærmere reglene om vilkårene for avgiftsplikten inntas i sjøloven.

Videre foreslår departementet lovregler om et nasjonalt system for rapportering av mottak av avgiftspliktig last.

Nærmere regler om forsikringsplikten og forsikringssertifikatet forutsettes gitt i forskrift, i tråd med *Sjølovkomiteens* forslag, på samme måte som det er gjort med de tilsvarende reglene i 1992-ansvarskonvensjonen og 2001-bunkerskonvensjonen.

4.4 Enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av HNS-konvensjonen i norsk rett

4.4.1 Forholdet til internasjonal konvensjon 23. oktober 1910 om skipssammenstøt

Norge er tilsluttet den internasjonale konvensjon 23. oktober 1910 om skipssammenstøt, omtalt i det følgende som «kollisjonskonvensjonen». Etter kollisjonskonvensjonen er skipseierens ansvar subjektivt. I visse tilfelle der skipssammenstøt medfører skade som omfattes av HNS-konvensjonen, vil anvendelsen av kollisjonskonvensjonen kunne medføre at den objektive ansvarsregelen i HNS-konvensjonen ikke kan anvendes. HNS-fondet vil ikke kompensere dette (jf. HNS-konvensjonen artikkel 14 nr. 1 bokstav c). *Sjølovkomiteen* foreslår at Norge sier opp kollisjonskonvensjonen. *Sjølovkomiteen* skriver om dette i NOU 2004: 21 punkt 3.4 side 22:

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

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

Høringsinstansene kommenterer ikke spørsmålet om oppsigelse av kollisjonskonvensjonen.

Departementet antar at spørsmålet om forholdet til kollisjonskonvensjonen er av relativt liten praktisk betydning. Sjølovkomiteen viser som nevnt til at kollisjonskonvensjonens regler i visse tilfeller kan innebære at den objektive ansvarsregelen ikke kan anvendes. Forholdet mellom HNS-konvensjonen og kollisjonskonvensjonen ble drøftet på møtet i Ottawa i 2003, jf. punkt 2.1.3. På møtet mente de fleste statene at dette ikke ville bli noe problem i praksis, og at en oppsigelse av kollisjonskonvensjonen derfor ville være unødvendig, men at de statene som ønsket det, kunne si opp kollisjonskonvensjonen, jf. LEG

87/11 punkt 13. Departementet er ikke kjent med at noen av disse statene tar sikte på å si opp kollisjonskonvensjonen.

På bakgrunn av Sjølovkomiteens forslag har departementet tatt opp spørsmålet om oppsigelse av kollisjonskonvensjonen av 1910 med de øvrige nordiske landene. Fra svensk og dansk side har man foreløpig vært skeptiske til å si opp kollisjonskonvensjonen. Blant annet er det vist til at problemet med forholdet til kollisjonskonvensjonen antakelig vil bety lite i praksis. Videre er det vist til at en oppsigelse av kollisjonskonvensjonen kan bidra til å underminere denne konvensjonen. Med mindre flere land er av den oppfatning at en bør si opp kollisjonskonvensjonen i forbindelse med tilslutning til HNS-konvensjonen, er det etter departementets syn liten grunn til at Norge skal gjøre det. Departementet foreslår derfor ikke i denne omgang at Norge sier opp kollisjonskonvensjonen. Det er et poeng å være tilsluttet de samme konvensjonene som verdens øvrige sjøfartsnasjoner, med mindre tungtveiende grunner tilsier noe annet.

4.4.2 Nærmere om hvilke skip som skal omfattes av forsikringsplikten

2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 om forsikringsplikt gjelder bare skip som faktisk fører farlig gods som er omfattet av HNS-konvensjonen.

Sjølovkomiteen foreslår likevel at reglene om forsikringsplikt skal gjelde generelt for alle norske skip, uansett om skipet fører farlig last eller ikke, men slik at det gjøres unntak for skip som er mindre enn 500 tonn, og som heller ikke fører farlig gods som last.

Videre foreslår Sjølovkomiteen at forsikringsplikten også skal gjelde for alle utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen, uansett om skipet faktisk fører farlig last eller ikke, med det samme unntaket for skip under 500 tonn uten farlig gods ombord.

Sjølovkomiteens begrunnelse for forslaget om at forsikringsplikten skal gjelde selv om skipet ikke fører farlig gods, er at komiteen mener at det vil by på for store administrative vanskeligheter å håndheve forsikringsplikten dersom den bare skal gjelde når skipet faktisk har farlig gods ombord. Unntaket for skip som er mindre enn 500 tonn, begrunner Sjølovkomiteen med at det for disse skipene kan bli økonomisk byrdefullt med et slikt krav om forsikring når skipet ikke har farlig gods ombord. (Se Sjølovkomiteens spesial-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

merknader til § 219 i NOU 2004: 21 punkt 5 side 34). Samme sted foreslår Sjølovkomiteen at det gis hjemmel til å fastsette unntak i forskrift fra plikten til å ha forsikring, og uttaler at et slikt unntak vil kunne være aktuelt for norske skip i innenriks fart som ikke frakter farlig gods.

Høringsinstansene har ikke merknader til spørsmålet.

Verken i den danske lov nr. 618 af 12. juni 2013, som endrer lov nr. 599 af 24. juni 2005, eller i SOU 2006: 92 foreslås det at forsikringsplikten skal gjelde for skip som ikke har farlig gods om bord.

Departementet foreslår likevel i tråd med Sjølovkomiteens forslag at reglene om forsikringsplikt gjennomføres for *alle* norske skip uansett om skipet faktisk fører farlig gods eller ikke. Videre foreslås en hjemmel til å gi forskrifter som gjør unntak fra denne forsikringsplikten for norske skip som faktisk ikke fører farlig gods. Det antas at de fleste lasteskip vil ha farlig gods om bord med jevne mellomrom, unntatt skip som er av en slik type eller går i slik fart at dette ikke er aktuelt. Norge har etter 2010 HNS-konvensjonen en særskilt plikt til å sikre at alle norske skip har den påkrevde forsikringen når skipet fører farlig gods, uansett hvor skipet befinner seg i verden. Norske myndigheter har imidlertid få muligheter til å føre kontroll med om norske skip har farlig gods om bord eller ikke når skipet går i fart utenfor Norge. En regel som den Sjølovkomiteen foreslår, med en utvidet forsikringsplikt, er derfor etter departementets syn den beste måten å sikre at norske skip til enhver tid overholder forsikringsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen. Det bør vurderes nærmere hvilke skip som er av en slik type, eller som går i slik fart, at det må antas at skipet aldri eller meget sjelden vil ha farlig gods om bord. Slike skip bør unntas fra den utvidede forsikringsplikten i forskrift slik at man unngår å påføre skipene unødvendige kostnader.

Når det gjelder utenlandske skip, foreslår departementet ikke en slik utvidet forsikringsplikt som i Sjølovkomiteens forslag. For det første kan en regel om at fremmede skip uten farlig gods om bord likevel må ha forsikring som etter 2010 HNS-konvensjonen, stå i et tvilsomt forhold til 2010 HNS-konvensjonen. For det andre antar departementet at hensynet til administrativ forenkling neppe tilsier at det er behov for en slik utvidet forsikringsplikt som Sjølovkomiteen foreslår. Norske myndigheter har for fremmede skip bare en forpliktelse til å håndheve forsikringsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen når skipene ankommer norsk havn eller annen laste- eller losseplass i

Norge. Hvorvidt skipet har farlig gods om bord, og derfor er pliktig til å ha forsikring etter 2010 HNS-konvensjonen, kan myndighetene da relativt enkelt ta rede på ved å undersøke lastedokumentene. Departementet antar generelt at det er tilstrekkelig at myndighetene utfører stikkprøvekontroller for å oppfylle forpliktelsene etter 2010 HNS-konvensjonen her. Departementet legger til grunn at det ikke vil være svært byrdefullt for norske myndigheter å undersøke ved slike stikkprøvekontroller om utenlandske skip fører farlig gods etter 2010 HNS-konvensjonen. Som nevnt over i punkt 4.1.4, vil informasjon om farlig eller forurensende last være tilgjengelig gjennom SafeSeaNet-systemet, jf. forskrift 17. desember 2009 nr. 1633 om krav til melding for fartøy på 300 BT eller mer og fartøy som transporterer farlig eller forurensende last.

For fremmede skip foreslår departementet på denne bakgrunn en regel om at forsikringsplikten bare gjelder når skipet faktisk fører farlig gods som er omfattet av 2010 HNS-konvensjonen, i tråd med reglene om forsikringsplikten i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12.

4.4.3 Konvensjonens regler om statseide skip og spørsmålet om unntak for små skip

På samme måte som 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 2 unntar 2010 HNS-konvensjonen i artikkel 4 nr. 4 fra konvensjonens område krigsskip eller andre skip som eies av en stat, og som på tidspunktet da ulykken skjer, utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. En kontraherende stat kan likevel etter artikkel 4 nr. 5 gi reglene anvendelse på slike skip som er eid av staten selv. Staten må da notifisere IMOs generalsekretær om dette.

Sjølovkomiteen foreslår i sitt lovforslag § 227 annet ledd å gjøre unntak for alle slike krigsskip og statsskip som nevnt. Sjølovkomiteen foreslår imidlertid at man i nasjonal rett likevel gir reglene om det objektive ansvaret anvendelse for slike skip, når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade. Sjølovkomiteen viser til at det i likhet med ved oljesølvansvaret, jf. sjøloven § 206 tredje ledd og § 207, av hensyn til skadelidte er ønskelig å gi egne nasjonale, ikke-konvensjonsbestemte regler om objektivt ansvar også ved skade voldt av farlig gods som transporteres som last i slike skip. Sjølovkomiteen presiserer videre at det bare vil være reglene om eierens ansvar som kommer til anvendelse etter disse nasjonale reglene for slike skip, og ikke reglene

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

om forsikringsplikt eller om fondets ansvar, siden ansvaret for slike skip ikke følger av konvensjonen. Det vises til Sjølovkomiteens spesialmerknader til § 227 annet ledd i NOU 2004: 21 punkt 5 side 41.

Høringsinstansene kommenterer ikke spørsmålet.

Departementet foreslår at Norge gjør unntak bare for fremmede statsskip. 2010 HNS-konvensjonens regler foreslås derfor gjennomført i sjøloven for skip som eies av den norske stat. Norge må notifisere IMOs generalsekretær om unntaket i tråd med HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 5. Se lovforslaget § 227 annet ledd. Regelen tilsvare sjøloven § 190 tredje ledd første punktum om ansvaret for bunkersoljesølskade.

Departementet er enig med Sjølovkomiteen i at 2010 HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 5 ikke er til hinder for at det utenfor virkeområdet for 2010 HNS-konvensjonen gis en nasjonal regel om objektivt ansvar for fremmede krigsskip mv., på samme måte som det er gjort for oljesøl etter sjøloven kapittel 10, jf. sjøloven § 206. Departementet følger opp Sjølovkomiteens forslag om dette for så vidt gjelder fremmede krigsskip mv. Se lovforslaget § 227 annet ledd. Regelen tilsvare sjøloven § 190 tredje ledd annet punktum om ansvaret for bunkersoljesølskade.

Statene har adgang til å unnta skip under 200 tonn fra 2010 HNS-konvensjonens virkeområde dersom skipet bare har farlig last i pakket form og bare går i fart mellom havner innenfor statens territorium, jf. artikkel 5 nr. 1. *Sjølovkomiteen* foreslår ikke noe slikt generelt unntak for små skip. Heller ikke den svenske utredningen, jf. SOU 2006: 92 side 134 punkt 8.2.1, eller den danske gjennomføringsloven, jf. lov nr. 599 af 24. juni 2005, som endret ved lov nr. 618 af 12. juni 2013, inneholder noe slikt unntak for små skip. *Høringsinstansene* kommenterer ikke spørsmålet. Departementet foreslår ikke noe generelt unntak for små skip. I prinsippet kan også små skip tenkes å føre slike mengder farlig gods at det kan oppstå ikke ubetydelig skade.

4.4.4 Et nasjonalt system for rapportering av mottak av HNS-gods etter at 2010 HNS-konvensjonen er trådt i kraft

Sjølovkomiteen drøfter et nasjonalt system for rapportering av farlig gods i NOU 2004: 21 punkt 3.5, side 22–23. Komiteen viser til at organiseringen av rapporteringsplikten har vært viet mye oppmerksomhet internasjonalt, og at det har blitt sett på

som en vesentlig forutsetning for å kunne sette konvensjonen i kraft at det utvikles systemer som gjør rapporteringsplikten praktisk gjennomførbar og ressursmessig overkommelig.

Sjølovkomiteen foreslår at konvensjonens regler om mottakernes plikt til å rapportere om farlig last gjennomføres i sjøloven § 223, men slik at de nærmere reglene om rapporteringsplikten skal gis i forskrift. Hvordan det nasjonale systemet for rapportering av HNS-gods generelt skal legges opp, drøftes på denne bakgrunn ikke nærmere av Sjølovkomiteen.

Sjølovkomiteen anbefaler at det innføres en nedre grense for rapporteringsplikten, som legges noe under grensen for avgiftsplikten, og uttaler om dette i NOU 2004: 21 punkt 3.5 side 22:

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

Sjølovkomiteen har ikke kartlagt i detalj hvor mye avgiftspliktig last som mottas i Norge, og uttaler følgende om dette i NOU 2004: 21 punkt 4, side 26:

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

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Når det gjelder muligheten for å føre nærmere kontroll med mottaket av farlig last i Norge, viser Sjølovkomiteen til at Kystverkets skipsrapporterings- og informasjonssystem, SafeSeaNet, muligens kan være et redskap, og uttaler i NOU 2004: 21 punkt 3.5, side 23:

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

Konvensjonen åpner for at konvensjonspartene kan innføre særregler om gjennomføringen av rapporteringen for så vidt gjelder innenriks transport, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 5. Sjølovkomiteen fraråder at Norge benytter seg av artikkel 21 nr. 5, og anbefaler at innenriks transport skal rapporteres på samme måte som import, jf. NOU 2004: 21 punkt 3.5 på side 23.

I høringen uttaler *Fiskeri- og kystdepartementet* at hva som vil være den mest hensiktsmessige rapporteringsmåten, herunder spørsmålet om hvorvidt virksomheter som mottar farlig last skal rapportere inn i SafeSeaNet systemet, må vurderes nærmere.

Nærings- og handelsdepartementet uttaler:

«Gjennomføring av konvensjonen vil innebære plikter for det offentlige knyttet til sertifikatutstedelser, rapportering og kontroll. Vi forutsetter at Justis- og politidepartementet kommer

tilbake til organiseringen av dette arbeidet før en eventuell ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av konvensjonen.»

Departementet mener at hovedelementene i systemet for den nasjonale rapporteringsplikten for mottak av avgiftspliktig last bør inntas i reglene i sjøloven, og ikke fullt ut overlates til regulering i forskrift. I lovforslaget § 223 foreslår departementet derfor lovregler om dette, men slik at nærmere detaljer eventuelt ved behov kan fastsettes i forskrift. Det foreslås et selvrapporterings-system, det vil si et system som baserer seg på informasjon som mottakerne selv inngir til myndighetene. Det legges etter dette ikke opp til at myndighetene skal overvåke eller kontrollere alt mottak av avgiftspliktig last som transporteres sjøveien i eller til Norge. De foreslåtte lovreglene regulerer plikten for mottakerne til å gi myndighetene de nødvendige opplysningene.

EUs sjøfartsmyndigheter, European Maritime Safety Agency har tatt opp spørsmålet om det kan være hensiktsmessig å endre direktiv 2002/59 om opprettelsen av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipstrafikken, slik at det innføres krav om rapportering av type og mengde HNS-gods som losses i en havn, samt om hvem som er den fysiske mottakeren av godset. Etter departementets syn bør det ikke innføres nasjonale norske krav om at skip som ankommer havn, skal gi melding til myndighetene om hvem som er mottakere av eventuelt avgiftspliktig last om bord, med mindre det kommer EU-krav om dette.

I henhold til de anslag fra Prosessindustriens Landsforening som Sjølovkomiteen viser til, er antallet mottakere av avgiftspliktige mengder farlig gods i Norge relativt lavt. I et samarbeid mellom myndighetene og industrien antas det derfor å være en overkommelig oppgave å få tilstrekkelig overblikk over hvem som mottar avgiftspliktig farlig gods i Norge. Med den betydelige forenklingen av systemet for rapportering som endringene i 2010-protokollen innebærer, ved at pakket gods unntas fra reglene om avgifter og rapportering, vil det bli enklere å få den nødvendige oversikten over avgiftspliktig last mottatt i Norge.

Det antas ikke å være nødvendig å innføre noe omfattende kontrollsystem for mottak av avgiftspliktig last. Ved behov kan man i tilfelle benytte dagens informasjon innenfor «SafeSeaNet» systemet om farlig gods, som hjelp i en vurdering av om den mengden avgiftspliktig last som rapporteres inn etter 2010 HNS-konvensjonen i Norge, totalt sett virker rimelig.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Et slikt selvrapporteringsystem som departementet foreslår, er i tråd med konklusjonene fra Ottawa-rapporten fra 2003, jf. punkt 2.1.3 foran. Det konkluderes i Ottawa-rapporten med at et slikt system basert på selvrapportering fra mottakerne vil være tilstrekkelig, og at det ikke er nødvendig med et system der myndighetene overvåker og kontrollerer alt mottak av HNS-gods. Det var på møtet i Ottawa enighet om at det er tilstrekkelig at de nasjonale selvrapporteringsystemene inneholder følgende elementer (jf. Ottawa-rapporten og det canadiske dokumentet inntatt i LEG 87/11/1 som Annex 8, som Ottawa-rapporten viser til):

- en forpliktelse for mottakerne til å foreta opptegnelser over hva som er mottatt av HNS-gods, innbetalingen av avgiften samt annen informasjon som er relevant for avgiftsforpliktelsen,
- en forpliktelse for mottakerne til å bevare opptegnelsene i et visst antall år og å gjøre dem tilgjengelige for myndighetene,
- en rett for myndighetene til å undersøke alt materiale som er relevant for avgiftsplikten samt en forpliktelse for de mulige mottakerne til å bidra med hjelp og assistanse ved en slik undersøkelse, og
- enkelte nærmere bestemmelser om myndighetenes undersøkelser.

På denne bakgrunn inneholder lovforslaget § 223 en plikt for mottakerne til å føre opptegnelser over mottatt avgiftspliktig last og rapportere dette inn til myndighetene. Videre foreslår departementet at det kan bestemmes i forskrift at mottakerne skal oppbevare opptegnelsene og relevant dokumentasjon i et visst antall år etter mottaket. Det foreslås også inntatt i loven en plikt til å gjøre relevant dokumentasjon tilgjengelig for myndighetenes undersøkelser. Eventuelle nærmere bestemmelser om undersøkelser mv. foreslås overlatt til forskriftsregulering. Dessuten foreslås det en regel om at manglende oppfyllelse av disse pliktene kan sanksjoneres med et overtredelsesgebyr.

Departementet er enig med Sjølovkomiteen i at man ikke bør benytte seg av muligheten i artik-

kel 21 nr. 5 når det gjelder rapportering av innenriks transport. Her foreslås derfor de samme reglene om innrapportering til myndighetene som de som ellers vil gjelde.

4.4.5 Innrapportering av mottak av avgiftspliktig last i Norge i året forut for ratifikasjon

Sjølovkomiteen viser i NOU 2004: 21 punkt 3.3.2.9, side 19 til at det senest ett år før ratifisering må innføres en nasjonal rapporteringsplikt for mottaket av farlig gods. Dette er nødvendig for at Norge ved ratifikasjonen skal kunne oppfylle sine forpliktelser etter artikkel 43 i 1996 HNS-konvensjonen (nå artikkel 20 nr. 4 i 2010-protokollen) til å meddele Generalsekretæren i IMO de nødvendige opplysninger om mottatte mengder farlig gods i det foregående kalenderåret.

Høringsinstansene kommenterer ikke spørsmålet.

Departementet er enig i Sjølovkomiteens vurderinger, og vil bemerke at det vil være nødvendig å innhente informasjon om mottatt mengde HNS-gods for 2015, dersom Norge skal kunne ratifisere 2010 HNS-konvensjonen i løpet av 2016, men uansett slik at det ses hen til hvor andre stater er kommet i ratifikasjonsprosessen.

På denne bakgrunn foreslår departementet at regelen i lovforslaget § 223 om rapporteringsplikten settes i kraft straks, jf. lovforslaget del V nr. 1 annet punktum. Departementet legger til grunn at dette vil innebære at de som er mottakere av avgiftspliktig last, innen 1. februar 2016 må innrapportere mottaket av avgiftspliktig last for hele 2015. Avhengig av når lovforslaget vedtas, vil en slik løsning eventuelt kunne innebære at rapporteringsplikten vil omfatte avgiftspliktig gods mottatt i 2015 før lovforslaget § 223 trer i kraft. Departementet vurderer det slik at løsningen ikke innebærer at reglene gis tilbakevirkende kraft i strid med forbudet i Grunnloven § 97. Den foreslåtte løsningen vurderes også å pålegge mottakerne en begrenset byrde ettersom dette er opplysninger som mottakerne uansett må kunne forventes å ha oversikt over.

5 Spørsmålet om norsk ratifikasjon av 2010 HNS-konvensjonen

5.1 Sjølovkomiteens anbefaling om at Norge ratifiserer 1996 HNS-konvensjonen

Sjølovkomiteen anbefaler i NOU 2004: 21 at Norge ratifiserer 1996 HNS-konvensjonen fordi konvensjonen vil styrke de skadelidtes stilling. Sjølovkomiteen uttaler i NOU 2004: 21 punkt 3.4, side 21:

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

Utsiktene til at forurensningsmyndigheten får dekket alle sine kostnader ved opprydningstiltak eller forurensning i forbindelse med slike ulykker vil også forbedres. Selv om det prinsipale ansvaret for å iverksette tiltak for å hindre forurensning ved sjøulykker påligger den ansvarlige, vil det i praksis ofte være forurensningsmyndighetene som faktisk gjennomfører tiltakene. Etter gjeldende rett kan rederansvaret begrenses etter globalbegrensningskonvensjonen, som er gjennomført i sjøloven kapittel 9 [...]. HNS-konvensjonen har betydelig høyere ansvarsgrenser enn globalbegrensningskonvensjonen, som ved gjennomføring av konvensjonen vil gå foran sjøloven kapittel 9. Konvensjonen vil dermed bidra til at det blir større utsikter til dekning av de kostnadene som påløper ved statlige aksjoner mot akutt forurensning i forbindelse med sjøulykker med farlig gods. F.eks. vil ansvarsgrensen for et skip

på 10 000 bruttotonn øke fra ca. 42 mill. kroner etter globalbegrensningskonvensjonen (andre skader enn personskader) til 220 mill. kroner etter HNS-konvensjonen [...].»

Sjølovkomiteen trekker videre frem betydningen av et internasjonalt regelverk og uttaler om dette i NOU 2004: 21 punkt 3.4 side 20:

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

Videre peker komiteen på at norsk skipsfart, industri og forsikringsnæring har stilt seg positive til at Norge slutter seg til HNS-konvensjonen.

Sjølovkomiteen legger også vekt på hensynet til utviklingen i EU og betydningen av nordisk rettsenhet på sjørettens område. Om dette uttaler Sjølovkomiteen i NOU 2004: 21 punkt 3.4, side 21:

«I vurderingen av spørsmålet om Norge bør ratifisere HNS-konvensjonen har komiteen også lagt vekt på at EU-landene har gått inn for å gjennomføre konvensjonen. Som nevnt i punkt 3.2 har mange av medlemsstatene rapportert til EU-kommisjonen om at det arbeides med gjennomføring av konvensjonen, og Rådsbeslutning av 18. november 2002 legger sterke føringer på at alle EU-landene skal ha gjennom-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

ført de nødvendige lovendringer for å kunne ratifisere eller tiltre konvensjonen innen 30. juni 2006. Det er av særlig betydning for Norge at Sverige, Danmark og Finland, som Norge har tradisjon for å samordne sjørettslovgivningen med, legger opp til å gjennomføre konvensjonen.»

Når det gjelder virkningene for norsk industri, uttaler Sjølovkomiteen i NOU 2004: 21 punkt 3.4, side 21 at den antar at HNS-konvensjonen ikke vil få vesentlig virkning for norsk industri. Sjølovkomiteen peker i den forbindelse på at Norge har en begrenset import av de stoffene som er avgiftspliktige etter konvensjonen, og at man antar at det ikke dreier seg om flere enn 10–15 norske selskaper som vil være avgiftspliktige til HNS-fondet.

5.2 Forslaget i høringsbrev 5. april 2011 og 23. april 2014 om undertegning og ratifikasjon av 2010-protokollen

Etter Sjølovkomiteens anbefaling i 2004 har det skjedd en utvikling når det gjelder arbeidet internasjonalt med gjennomføring av HNS-konvensjonen, som er beskrevet i punkt 2.1.3, og som resulterte i protokollen fra 2010 som tar sikte på å løse de problemene som hadde oppstått knyttet til 1996-konvensjonen.

Justis- og politidepartementet sendte i brev 5. april 2011 spørsmålet om norsk undertegning av 2010-protokollen på høring og viste i den forbindelse til det følgende:

«Norge er blant signatarstatene til HNS-konvensjonen 1996. Norge har, sammen med Canada og Storbritannia, arbeidet aktivt for utarbeidelsen av HNS-protokollen 2010. En tidlig undertegning av HNS-protokollen 2010 vil bekrefte og videreføre Norges engasjement i arbeidet med å etablere et fungerende, internasjonalt ansvarsregime for farlig gods.

Som det fremgår av redegjørelsen (under punkt 2) ovenfor, har Norge ikke særskilte regler om erstatning og forsikring i anledning av skader forårsaket av farlig gods som transporteres som last om bord i skip. Gjennomføring av HNS-konvensjonen 2010 i norsk rett vil bidra til å klargjøre og styrke skadelidtes rettsstilling i tillegg til at ansvarsgrensene etter HNS-konvensjonen gir bedre dekning enn 1996-globalbegrensningskonvensjonen, slik denne er gjennomført i sjøloven kapittel 9.

HNS-konvensjonen 2010 inngår som et viktig ledd i arbeidet i regi av FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization) med å etablere et globalt ansvarsregime for forurensing fra skip i forbindelse med sjøulykker. På alle viktige områder der skipsulykker medfører betydelige tap for tredjepersoner, er det i regi av IMO vedtatt internasjonale ansvarskonvensjoner som pålegger forsikringsplikt. Når alle IMO-konvensjonene er trådt i kraft, vil de viktigste typene sjørettslige erstatningskrav utenfor kontrakt være dekket av internasjonale regler om forsikringsplikt. Som nevnt (under punkt 3) ovenfor, vil ikrafttredelse av HNS-konvensjonen 2010 internasjonalt bidra til å gi høyere dekning enn det som følger av London-konvensjonen 1976 om begrensningsregime for sjørettslige krav, som endret ved endringsprotokollen av 1996. En bred tilslutning av HNS-konvensjonen 2010 vil særlig ha betydning overfor stater som ikke har tiltrådt 1996-globalbegrensningskonvensjonen, og i stedet har lavere begrensningsbeløp basert på 1976-konvensjonen eller tidligere konvensjoner.»

I Justis- og beredskapsdepartementets høringsbrev 23. april 2014 foreslo departementet at Norge slutter seg til 2010-protokollen, og viste i denne forbindelse til det følgende:

«Norge var en pådriver i arbeidet med 2010 HNS-protokollen. Høringsinstansene har blitt holdt orientert om arbeidet underveis. Departementet nevner her:

Norge undertegnet 1996 HNS-konvensjonen 25. september 1997. Ved undertegningen ble det tatt forbehold om ratifikasjon. Sjølovkomiteen foreslo i NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods at Norge ratifiserte og gjennomførte 1996-konvensjonen. Sjølovkomiteens utredning med lovforslag ble sendt på høring ved Justis- og politidepartementets brev 26. november 2004. Høringsinstansene ga bred støtte til norsk ratifikasjon av 1996-konvensjonen. Arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett ble imidlertid utsatt som en følge av arbeidet med å løse problemene som ble identifisert som hinder for ratifikasjon. Ved Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 ble berørte instanser og aktører orientert om forslaget til protokoll, og departementet anmodet om eventuelle innspill til utarbeidelsen av norsk posisjon i forkant av diplomatkonferansen 26.–30.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

april 2010. Etter vedtakelsen av 2010-protokollen 30. april 2010 ble spørsmålet om undertegning av 2010 HNS-protokollen sendt på høring ved Justis- og politidepartementets brev 5. april 2011. Høringsinstansene ga bred støtte til undertegning av protokollen, og Norge undertegnet denne med forbehold om ratifikasjon 25. oktober 2011.»

5.3 Høringsinstansenes syn

5.3.1 Høringsinstansenes syn på Sjølovkomiteens forslag om ratifikasjon av 1996 HNS-konvensjonen

Følgende høringsinstanser gir uttrykkelig støtte til Sjølovkomiteens forslag i NOU 2004: 21 om at Norge skal ratifisere 1996 HNS-konvensjonen: *Finansdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Utenriksdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, De Sjøkyndiges Forbund, Den Norske Advokatforening, Fiskebåtredernes Forbund, Landsorganisasjonen i Norge, Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Oljeindustriens Landsforening, Rederienes Landsforening og Transportbrukernes Fellesorganisasjon.*

Fiskeri- og kystdepartementet uttaler:

«Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) støtter forslag fra sjølovkomiteen til at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen. Det er positivt at det erstatningsrettslige vernet styrkes, herunder at konvensjonen også gir større utsikter til dekning av de kostnader som påløper ved statlige aksjoner mot akutt forurensning i forbindelse med sjøulykker med farlig gods.»

De Sjøkyndiges Forbund uttaler:

«Sjøsikkerhet er en sentral sak for De Sjøkyndiges Forbund, og herunder inngår så vel den trafikkmessige sikkerhet som den økonomiske sikkerhet for personskader og for å gjenopprette økologiske skader som måtte følge etter en forurensningskatastrofe til sjøs. Kostnadene etter tankskipsforlis med følgende oljeutslipp har i mange tilfeller vist seg å bli enorme. De skader og kostnader som kan følge etter et totalforlis av en fullastet kjemikalietanker kan man antakelig ikke forestille seg. De Sjøkyndiges Forbund er derfor av den oppfatning at kun gjennom internasjonale konvensjoner kan kostnadsspørsmålet løses, og gir følgelig sin tilslutning til at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen.»

Fiskebåtredernes Forbund viser til at fiskeriene er avhengig av et rent miljø for å kunne utnytte ressursene i havet og selge produktene til kresne kunder verden over.

Ingen høringsinstanser går mot Sjølovkomiteens forslag. *Sjøassurandørenes Centralforening, Cefor*, uttaler imidlertid at man tiltrer Sjølovkomiteens forslag om at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen under forutsetning av at «det oppnås en løsning med hensyn til forskjellen mellom konvensjonens krav til forsikringsdekning og den dekningen som P&I klubbene i dag tilbyr for dekning ved ansvar ved terror- og krigshandlinger».

Barne- og familiedepartementet, Olje- og energidepartementet, Kredittilsynet og Statens Forurensningstilsyn uttaler at man ikke har merknader.

Samferdselsdepartementet reiser spørsmål om det foreslåtte ansvaret vil virke inn på forsikringspremiene innen P&I-forsikringen, og viser til at en merkbar økning i premien vil kunne medføre økte behov for tilskudd til riksvegferjedriften. *Logistikk- og transportindustriens landsforening*, som organiserer speditører, havneterminaler, skipsekspeditører m.m., er opptatt av at HNS-konvensjonen ikke pålegger deres medlemmer et større ansvar enn tidligere, og uttaler:

«For oss er det viktig å få konstatert at forslaget ikke pålegger vår bransje noe større ansvar enn tidligere og vi har under denne forutsetning ingen kommentarer til forslaget.»

5.3.2 Høringsinstansenes syn på forslaget i høringsbrev 5. april 2011 og høringsbrev 23. april 2014 om undertegning og ratifikasjon av 2010-protokollen

Av høringsinstansene som mottok høringsbrevet 5. april 2011 om norsk undertegning av 2010-protokollen med forbehold om ratifikasjon, uttalte *Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Cefor, Næringslivets Hovedorganisasjon, Oljeindustriens Landsforening* og *Rederienes Landsforening* seg om spørsmålet. Samtlige instanser stilte seg positive til norsk undertegning av 2010-protokollen med forbehold om ratifikasjon.

I sin høringsuttalelse gjentok *Rederienes Landsforening* sin tidligere støtte og sluttet seg til undertegning av 2010-protokollen, men under følgende forutsetninger:

«Det har siden den gang blitt fremforhandlet endringer i protokollen. Endringene medfører

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

blant annet at rederier som transporterer pakket last ikke skal delta i finansieringen av fondet som skal brukes til å erstatte tap utover ansvarsbeløpene for skader påført av farlig last. Slik vi forstår dette, medfører det at fergerederiene, når de transporterer farlig last som f eks LNG i tankbiler, ikke er omfattet av protokollens regler om betaling til et erstatningsfond.

Fergerederiene kan videre få en økt forsikringspremie fordi ansvarsbeløpene for skader fra farlig last økes. På grunn av at rederiene har langsiktige avtaler med offentlige myndigheter, med klausuler om kompensasjon ved innføring av kostnadsdrivende regler og forskrifter, vil økte forsikringspremier medføre økte kostnader for staten og fylkeskommunene.»

Av høringsinstansene som mottok høringsbrevet 23. april 2014 om ratifikasjon av 2010 HNS-konvensjonen, har *Nærings- og fiskeridepartementet*, *Samferdselsdepartementet*, *Kystverket*, *Norges Rederiforbund* og *Sjømannsorganisasjonene i Norge* uttalt seg om spørsmålet. Samtlige stiller seg positive til norsk ratifikasjon av 2010 HNS-konvensjonen.

5.4 Departementets vurderinger

Departementet foreslår at Norge ratifiserer 2010-protokollen som endrer 1996 HNS-konvensjonen. Det vises til de grunnene som Sjølovkomiteen støtter sin anbefaling på, til departementets vurderinger i høringsbrevene 5. april 2011 og 23. april 2014 som er sitert i punkt 5.2, og til støtten fra høringsinstansene i de ulike høringsrundene.

Departementet vil særlig understreke at de norske skadelidte etter en ulykke med farlig gods til sjøs bør få det erstatningsrettslige vernet som ligger i at Norge er medlem i HNS-fondet.

Til høringsuttalelsen fra *Logistikk- og transportindustriens landsforening* vil departemen-

tet bemerke at særskilte problemstillinger knyttet til at speditører, havneterminaler eller skipsekspeditører er fysiske mottakere av godset i konvensjonens forstand, antakelig er mindre relevant etter 2010-protokollen til konvensjonen, i og med at pakket gods er unntatt fra avgiftsplikt etter protokollen. Der dette er en aktuell problemstilling for bulkklaster, vil havneterminaler osv. bli avgiftspliktige på samme måte som andre mottakere. I så fall vil de imidlertid være i en situasjon der de mottar godset på oppdrag av en annen, og reglene i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 4 vil derfor etter omstendighetene kunne komme til anvendelse. Se om dette punkt 4.2.9 og spesialmerknadene til lovforslaget § 222.

Når det gjelder spørsmålet om forsikringsplikt i anledning terrorhandlinger mv., jf. høringsuttalelsen fra *Cefor*, viser departementet til behandlingen av dette spørsmålet i spesialmerknadene til lovforslaget § 213.

Når det gjelder merknadene fra *Samferdselsdepartementet* og *Rederienes Landsforening*, viser departementet til punkt 7.1 om de administrative og økonomiske konsekvensene av en gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett.

Tidspunktet for norsk ratifikasjon av protokollen vil bli vurdert nærmere. Etter departementets vurdering er det på høy tid at 2010 HNS-konvensjonen trer i kraft, og departementet mener det bør arbeides med sikte på at Norge kan være klar til å ratifisere 2010 HNS-protokollen så raskt som mulig, senest i løpet av 2016. Departementet anser det imidlertid som viktig at tidspunktet for norsk ratifikasjon av 2010 HNS-protokollen koordineres med de øvrige signatarstatene. Etter departementets syn vil det ved vurderingen av tidspunktet for norsk ratifikasjon av 2010-protokollen også være viktig å se hen til tidspunktet for når de andre nordiske landene og eventuelt andre europeiske land er klare til å ratifisere protokollen.

6 Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3

6.1 Innledning

I brev 19. november 2013 sendte Justis- og beredskapsdepartementet spørsmålet om heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 på høring. Bakgrunnen var et vedtak 19. april 2012 i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon om å øke globalansvarsgrensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og b i 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret ved sjørettslige krav (1996-globalavgrensingskonvensjonen). Vedtaket innebærer at de nevnte grensene øker med 51%. Formålet er å styrke det erstatningsrettslige vernet for skadelidte.

6.2 Gjeldende rett

I punkt 2 i høringsbrevet ga departementet følgende oversikt over gjeldende rett:

«1996-globalbegrensingskonvensjonen er gjennomført i sjøloven kapittel 9. Norge har imidlertid benyttet seg av adgangen etter konvensjonens artikkel 18 nr. 1 til å ta forbehold om å unnta krav knyttet til oppryddingstiltak etter sjøulykker, jf. konvensjonen artikkel 2 bokstav (d) og (e). I stedet har Norge fastsatt særskilte, høyere nasjonale ansvarsgrenser for slike krav som forbeholdet dekker, jf. sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Vedtaket nødvendiggjør derfor ikke endringer i sjøloven § 175 a, og departementet foreslår heller ikke å endre ansvarsgrensene i denne bestemmelsen på det nåværende tidspunktet.

Sjøloven § 175 gjennomfører de konvensjonsbundne reglene om ansvarsbegrensning for følgende tre skadekategorier: krav i anledning av personskade på skipets egne passasjerer, krav i anledning av andre personskader og «andre krav». Det oppstilles særskilte ansvarsgrenser innenfor hver kategori. Ansvarsgrensene beregnes i Special Drawing Rights («SDR»). (1 SDR tilsvarer for tiden ca 9 NOK.)

Ansvarsgrensen for krav i anledning skade på skipets egne passasjerer følger av sjøloven

§ 175 nr. 1 som gjennomfører 1996-globalbegrensingskonvensjonen artikkel 7 i norsk rett. Vedtaket 19. april 2012 omfatter ikke konvensjonens artikkel 7, og berører derfor ikke sjøloven § 175 nr. 1. [...]

Sjøloven § 175 nr. 2 og 3 fastsetter ansvarsgrenser for krav som følge av andre skader enn skade på skipets egne passasjerer. Bestemmelsene gjennomfører ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) i norsk rett. Ansvarsgrensene beregnes etter tonnasjeprinsippet, det vil si at ansvarsgrensen fastsettes til et visst beløp per tonn av skipets tonnasje. For andre krav i tilknytning til personskade og for «andre krav» er minimumsgrensen for de minste skipene henholdsvis 2.000.000 SDR og 1.000.000 SDR, likevel slik at for skip over 2.000 tonn øker grensen med antall tonn. Det er ansvarsgrensen i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 som berøres av IMO's vedtak.»

6.3 Høringsforslaget

I høringsbrevet punkt 3 redegjorde departementet for vedtaket til FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon om å øke ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav a og bokstav b. Endringene i ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen for de kravskategorier vedtaket omhandler, ble oppgitt å være som følger:

«New limits:

Under the amendments to the 1996 Protocol, the limits are raised as follows:

The limit of liability for claims for loss of life or personal injury on ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 3.02 million SDR (up from 2 million SDR). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 1,208 SDR (up from 800 SDR)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 906 SDR (up from 600 SDR)
- For each ton in excess of 70,000, 604 SDR (up from 400 SDR).

The limit of liability for property claims for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1.51 million SDR (up from 1 million SDR). For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 SDR (up from 400 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 SDR (up from 300 SDR)
- For each ton in excess of 70,000 tons, 302 SDR (up from 200 SDR).»

I høringsbrevet punkt 4 foreslo departementet å øke ansvars grensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 i samsvar med vedtaket 19. april 2012.

6.4 Høringsinstansenes merknader

Ingen av høringsinstansene har gått imot forslaget om å gjennomføre endringene i 1996-globalbegrenskingskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav a og bokstav b i norsk rett. *Nærings- og fiskeridepartementet*, *Sjøfartsdirektoratet* og *Norges Rederiforbund* støtter forslaget om å heve ansvars grensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 med 51 %. *Nasjonalt Støttegruppenettverk* og *Stiftelsen Skagerak* går ikke imot forslaget, men de gir på generelt grunnlag uttrykk for at ansvars grenser for skade ved sjøulykker etter deres syn er urimelig overfor de skadelidte. *Stiftelsen Skagerak* uttaler om dette:

«Det er urimelig at staten vedtar en globalbegrensning med et øvre samlet tak på det samlede erstatningsansvaret etter en og samme hendelse. Norge må arbeide internasjonalt for en mer moderne regulering av skadelidtes erstatningsrettslige vern. Noen grunnleggende prinsipper for dette må være:

- Alle rederier som utfører passasjertransport plikter å forsikre sine passasjerer
- Alle rederier plikter å forsikre skipets besetning
- Sjøulykker må utløse erstatningsansvar, uansett hvilke forhold som utløste ulykken og dens omfang
- Erstatningen må dekke samlet økonomisk tapet, også fremtidige inntektstap og senskader

- Rett til erstatning må omfatte både skadelidte passasjerer, besetningsmedlem og pårørende/etterlatte
- Forsikringsavtalen kan ikke sette til side evt nasjonal jurisdiksjon som åpner for ytterligere krav mot rederiet»

Videre tar *Stiftelsen Skagerak* til orde for at Norge internasjonalt må arbeide for et annet system enn ansvarsbegrensning:

«Norge må arbeide internasjonalt for et annet system enn ansvarsbegrensning. Før dette er på plass må Norge arbeide for best mulig ansvarsdekning – med høyest mulig tak på ansvarsbegrensningen.

Vi mener at objektivt ansvar uten ansvars grenser har vært anbefalt i mange år, bl.a etter Scandinavian Star, Jan Heweliusz, Estonia og Sleipner. Inntil videre støtter vi den foreslåtte oppjustering av ansvars grensene.

Stiftelsen Skagerrak viser til nasjonale regler for krav knyttet til opprydding. Tilsvarende må Norge, evt i samarbeid med de øvrige nordiske landene, innføre nasjonale regler, evt regionale for nordiske farvann, der de ovenfor nevnte prinsippene legges til grunn for erstatning til passasjerer og etterlatte. Dette må da gjelde for alle skip med trafikk på norsk/nordisk havn, uavhengig av hvor skipet er registrert.»

6.5 Departementets vurdering

Departementet foreslår å heve globalansvars grensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 med 51 %. Endringen er nødvendig for å legge til rette for at Norge raskt kan oppfylle sine folkerettslige plikter som konvensjonspart når endringene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og bokstav b trer i kraft internasjonalt. Det fremgår av vedtaket 19. april 2012 at endringene trer i kraft 8. juni 2015. Det er ikke aktuelt å sette endringene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 i kraft før dette tidspunktet.

Departementet har merket seg synspunktene som *Stiftelsen Skagerak* har gitt uttrykk for i høringsen om hensynet til de skadelidte. Departementet gjør oppmerksom på at de internasjonale konvensjonene om ansvarsbegrensning som Norge er part i, har til formål å sikre et helhetlig, internasjonalt sjørettslig ansvarsregime som sikrer de skadelidte økonomisk samtidig som ansvarsbegrensningen sikrer rederne mot et potensielt ruinerende ansvar. Departementet vil som et

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

generelt poeng også peke på at en begrensning av ansvaret gjør det mulig å tallfeste ansvaret på forhånd, og dette er en forutsetning for at ansvaret er forsikringsbart. Det at rederen har mulighet til å

forsikre ansvaret sitt, gir de skadelidte trygghet for at et eventuelt erstatningskrav rent faktisk også blir dekket.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett

7.1.1 Konsekvensene for de skadelidte og for skipseierne og deres forsikringsgivere

Med reglene om ansvaret for skipets eier og om forsikringsplikt med rett til direktekrav mot forsikringsgiveren og med dekning fra HNS-fondet på toppen, får de skadelidte etter ulykker ved sjøtransport av farlig gods et betydelig bedre erstatningsrettslig vern enn i dag.

For den som er registrert eier av skip som frakter farlig gods, innebærer 2010 HNS-konvensjonen et strengere ansvar ved at ansvarsgrunnlaget blir objektivt. Det er bare for forurensningstilfellene at ansvaret i dag er objektivt.

Ansvarsgrensene i 2010 HNS-konvensjonen er betydelig høyere enn ansvarsgrensene etter sjøloven § 175, men er derimot lavere enn det som gjelder etter de særlige reglene om opprydningskostnader i sjøloven § 175 a. Se punkt 4.2.3 om dette.

Når det gjelder ansvarsbegrensningen, vil skipseierens ansvarsbeløp derfor økes i tilfeller der det aktuelle kravet ville vært omfattet av sjøloven § 175, for eksempel for personskader eller utgifter til evakuering av befolkningen som følge av utslipp av farlige gasser fra lasten på et skip. Dersom det er tale om slike opprydningskostnader som ville vært omfattet av de særlige reglene i sjøloven § 175 a, vil begrensningsbeløpet for skipseierens ansvar være lavere etter 2010 HNS-konvensjonen.

For de skadelidte er det imidlertid den øvre ansvarsgrensen på 250 millioner SDR etter reglene om HNS-fondets ansvar, som vil være avgjørende for den erstatningsrettslige beskyttelsen.

Der skipets registrerte eier er en annen enn den som er skipets reder, vil det bli et annet ansvarssubjekt enn etter dagens regler om reders ansvar.

De fleste skip har i dag en ansvarsforsikring (P&I-forsikring) som dekker slike skader som 2010 HNS-konvensjonen omfatter. Erfaringsmessig medfører en slik økning av begrensningsbelø-

pet som følger av HNS-konvensjonen for krav som er omfattet av sjøloven § 175, ikke en tilsvarende økning av forsikringspremien ettersom denne bestemmes av flere faktorer. Likevel kan det ikke utelukkes at 2010 HNS-konvensjonen på sikt kan medføre en viss økning av forsikringskostnadene for skipsfartsnæringen. Sjølovkomiteen uttaler om dette i NOU 2004: 21 punkt 4 side 25:

«Hovedtyngden av skip registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har P&I – forsikring. Denne forsikringen dekker i dag de skader som omfattes av eierens ansvar og forsikringsplikten etter HNS-konvensjonen. Det er derfor ikke grunn til å tro at gjennomføring av HNS-konvensjonen vil få umiddelbare økonomiske konsekvenser for skip med P&I – forsikring, selv om det ikke kan utelukkes at HNS-konvensjonen på sikt får visse premiemessige konsekvenser.»

Samferdselsdepartementet uttaler om dette i høringsen:

«Det er i Vegdirektoratets uttalelse påpekt at det er knyttet usikkerhet til hvorledes det foreslåtte økte ansvaret vil virke inn på forsikringspremiene. Alle riksvegferjer i Norge har i dag P&I-forsikring, en ordning som dekker de forhold som innføres gjennom HNS-konvensjonen hvis denne blir ratifisert og lovfestet i sjøloven. Forsikringspremiene har økt kraftig i de senere årene, sannsynligvis på grunn av store erstatningsutbetalinger i forbindelse med større ulykker internasjonalt. Det kan derfor ikke utelukkes at premiene som følge av det økte ansvaret vil kunne øke merkbart. En slik økning vil føre til økte behov for tilskudd til riksvegferjedriften. Det er ikke mulig å anslå størrelsen på dette i dag.»

Skip under 500 tonn har ofte ikke P&I-forsikring, men har i stedet andre typer ansvarsforsikring. For slike skip må man regne med at forsikringskostnadene vil øke noe. Dette er også et

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

spørsmål som noen av høringsinstansene har kommentert. *Rederienes Landsforening* etterlyser i sin høringsuttalelse en nærmere redegjørelse for hvilke merkostnader deres medlemsrederier vil bli påført som følge av at HNS-konvensjonen gjennomføres i norsk rett. Departementet viser her til *Sjølovkomiteens* uttalelser om kostnadene forbundet med forsikringsplikten for mindre skip og ferger, jf. NOU 2004: 21 punkt 4, side 25–26:

«Noen av de mindre norske skipene har P&I-forsikring, men hovedtyngden av disse har annen ansvarsforsikring. Etter tall Sjølovkomiteen innhentet i 2002 forsikrer Assuranceforeningen Gard og Assuranceforeningen Skuld – som er de to norske P&I-klubbene – til sammen i underkant av 1000 fartøy under 500 tonn. Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap har om lag 5000 fartøy under 500 tonn inntegnet med ansvarsforsikring; dette dreier seg nesten utelukkende om fiskebåter. Utover dette er om lag 2 000 – 3 000 fartøy under 500 tonn forsikret i andre norske selskaper.

Komiteen antar at fergene er en type fartøy som ofte frakter farlig gods i mindre volum. En ferge som tar 30–40 biler vil normalt ha en bruttotonnasje over 500, og blir derved underlagt forsikringsplikten uavhengig av om den faktisk transporterer farlig gods (se utkastet § 219 første ledd). Det er noe usikkert hvor stor betydning dette vil få for forsikringskostnadene for fergeselskapene. Skip med annen rederansvarsforsikring enn P&I forsikring må påregne å tegne en utvidet forsikring ved gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett. Dette må antas å ha visse premiemessige konsekvenser. Hvor store økninger det blir tale om, vil bero på om den utvidede forsikringsdekningen i neste omgang fører til større utbetalinger fra forsikringsselskapene. Skadepotensialet med de relativt små volum av farlig gods som fraktes med norske ferger, er så vidt lite at det ikke nødvendigvis blir like store premieøkninger som ansvarsgrensene etter lovutkastet § 215 kunne tilsi.»

2010 HNS-konvensjonen krever at det utstedes et sertifikat om at skipet har den pliktige ansvarsforsikringen. Det kan gi en kostnad for den registrerte eieren av skipet i form av et gebyr for sertifikatutstedelsen.

For sjøforsikringsnæringen vil det økte ansvaret etter 2010 HNS-konvensjonen kunne innebære

økte utbetalinger for skader dersom det oppstår krav etter 2010 HNS-konvensjonen som overstiger begrensingsbeløpene i sjøloven § 175. Dersom kravet ville vært omfattet av de særlig høye ansvarsgrensene for opprydningskostnader etter sjøloven § 175 a, vil derimot utbetalingene etter skipets forsikring være lavere etter 2010 HNS-konvensjonen.

2010 HNS-konvensjonen vil innebære en viss administrativ byrde for sjøforsikringsnæringen, ved at det på samme måte som for ansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen og 2001-bunkerskonvensjonen må utstedes en bekreftelse på at skipet har den pliktige forsikringen.

7.1.2 Konsekvensene for mottakerne av farlig gods

For dem som mottar avgiftspliktig last, det vil si HNS i bulk, som transporteres sjøveien i Norge, vil 2010 HNS-konvensjonen medføre økonomiske og administrative kostnader knyttet til avgiftsplikten til HNS-fondet og rapporteringsplikten til norske myndigheter, jf. punkt 4.2.9. Mottakere av pakket HNS blir ikke berørt, ettersom 2010-protokollen unntar pakket gods fra definisjonen av «avgiftspliktig last» i artikkel 1 nr. 10.

Ved bruk av HNS Finder, se punkt 4.2.9, vil rapporteringen til norske myndigheter bli relativt lite byrdefull for de avgiftspliktige, men en viss administrativ byrde må påregnes.

Det vil bli innkrevd en årlig avgift til å dekke HNS-fondets administrative kostnader. Direktøren i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade (IOPC) har anslått at de årlige administrasjonskostnadene til HNS-fondet vil ligge på rundt 1 million britiske pund, eller ca 12 millioner kr, jf. Guide to the Implementation of the HNS-Convention punkt 5.4. Dette beløpet vil bli fordelt på alle de avgiftspliktige i hele HNS-området, og vil ikke utgjøre store beløp for den enkelte mottakeren. Det foreligger ingen revidert kostnadsvurdering fra IOPC-fondet. På grunnlag av erfaringer med utviklingen i 1971-fondets bidrag til dekning av administrasjonskostnadene til 1992-fondet, antar departementet at så vel strengere revisjonskrav og dermed økte revisjonskostnader som behovet for inflasjonsjustering fort vil kunne bety at administrasjonskostnadene til HNS-fondet vil kunne være inntil det dobbelte av det opprinnelig anslatte, dvs. 2 millioner britiske pund.

Utover denne mindre årlige avgiften blir det aktuelt med betaling av avgifter til HNS-fondet bare når det har inntruffet ulykker som fører til utbetalinger fra fondet til de skadelidte. Det blir

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

aktuelt først og fremst der det samlede ansvaret overstiger grensene for skipseierens ansvar. (Se punkt 4.2.7 foran.) Sjølovkomiteen uttaler om dette i NOU 2004: 21 punkt 4, side 26:

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

Det er ellers vanskelig å gi noen konkret vurdering av de økonomiske konsekvensene som følger av avgiftsplikten. Det er så mange variabler som gjør seg gjeldende når omfanget av avgiftsplikten skal beregnes, at det ikke er mulig å foreta noen konkret angivelse av de økonomiske konsekvensene av avgiftsplikten for mottakerne på forhånd. Erfaringsmessig inntreffer det meget sjelden ulykker med sjøtransport av farlig gods som fører til tap på over 1 milliard kr, som er grensen for skipseierens ansvar for de største skipene. Det vil derfor høre til unntakene at det overhodet blir aktuelt med utbetalinger fra HNS-fondet.

Dersom det inntreffer en slik ulykke, vil størrelsen på avgiften til HNS-fondet for den enkelte mottakeren avhenge av

- størrelsen av de samlede tapene etter den enkelte ulykken,
- hvor mange enheter avgiftspliktig last den enkelte mottakeren mottok det aktuelle året,
- hvilke land som er tilsluttet konvensjonen, og
- hvor store mengder avgiftspliktig last som til sammen ble innrapportert til HNS-fondet i hele konvensjonsområdet i året før ulykken (eller i et annet år som HNS-fondet bestemmer).

For å illustrere hvordan avgiftsplikten vil fungere i en katastrofesituasjon kan man tenke seg følgende scenario:

Flere hundre tusen mennesker blir alvorlig skadet av utslipp av farlige stoffer fra et skip som ligger i havn i en stor by. Det samlede økonomiske tapet etter ulykken er på 250 millioner SDR (som tilsvarer ca. 2,5 milliarder kr). Skipets eier utbetaler 100 millioner SDR (ca. 1 milliard kr) og

HNS-fondet utbetaler 150 millioner SDR (ca 1,5 milliarder kr). Man kan videre tenke seg at norske mottakere innenfor den aktuelle sektoren i HNS-fondet for eksempel står for 1 % av samlet mottak avgiftspliktig last innenfor konvensjonsområdet. (Tallet her avhenger av hvilke stater som er tilsluttet konvensjonen, og av hvor mye som blir tatt imot av avgiftspliktig last i de statene, i forhold til hvor mye som blir tatt i mot av den enkelte mottakeren.) I dette tilfellet vil 1,5 millioner SDR (ca. 15 millioner kr) falle på de norske mottakerne til sammen. Om det er tale om 10 mottakere, vil det i snitt bety en kostnad på 1,5 millioner kr på hver. Dersom norske mottakere står for 0,5 % av det samlede mottaket av avgiftspliktig last i konvensjonsområdet, vil 7,5 millioner kr til sammen falle på norske mottakere. Hvilken avgift til fondet hver enkelt mottaker skal betale, vil avhenge av hvor mye farlig gods innenfor den aktuelle sektoren i HNS-fondet som den enkelte har mottatt.

Også når det gjelder den årlige avgiften til dekning av HNS-fondets administrasjonsomkostninger, vil det beløp som den enkelte mottakeren skal betale i avgift, avhenge av hvor mye hver enkelt har mottatt, hvor mange andre mottakere dette skal fordeles på i konvensjonsområdet, osv.

Det kan generelt legges til grunn at Norge, som et lite land, ikke vil være blant de mest betydelige mottakernasjonene blant konvensjonsstatene. Hvor stor andel til HNS-fondet som vil falle på norske mottakere, vil kunne variere avhengig av hvilken konto i HNS-fondet det er tale om. Det er ikke mulig i dag å angi et bestemt tall for dette, siden det er så mange ulike faktorer som vil spille inn.

Det vil bare være helt unntaksvis at det inntreffer ulykker der HNS-fondet vil komme til å foreta betydelige utbetalinger, fordi det som nevnt svært sjelden inntreffer ulykker i en slik størrelsesorden at dette blir aktuelt. De økonomiske kostnadene som følge av avgiftsplikten vil derfor normalt ikke bli betydelige for mottakerne. Dersom man skulle få en slik omfattende katastrofe som nevnt over, kan avgiftsplikten derimot bli mer tyngende. I så fall vil HNS-fondet kunne fordele avgiften over flere år. For de skadelidte vil utbetalingene fra HNS-fondet i en slik situasjon være desto viktigere.

I 2012 sto Norge for 0,82 % av den totale mengden avgiftspliktig olje i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade (1992-fondet). Det gjør Norge til den 23. største mottakeren. Mens Sverige sto for 1,72 % og var den 13. største mottakeren, sto Finland for 0,84 % og var den 21. største

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

mottakeren og Danmark for 0,35 % og var den 31. største mottakeren. Når det gjelder 2003-tilleggsfondet, sto Norge for 1,14 % av den totale mengden avgiftspliktig olje, etter Sverige som sto for 2,40 %, og Finland som sto for 1,17% og før Danmark som sto for 0,49 %.

Fordi Norge tidligere tok imot en del olje fra Nordsjøen til raffinering, hadde Norge tidligere en større andel mottak av avgiftspliktig olje enn landets størrelse skulle tilsi og var lenge blant de ti de største mottakerne av avgiftspliktig olje i 1992-fondet. I takt med avviklingen av raffineringsevne de seneste årene har Norges mottak av avgiftspliktig olje gått betydelig ned.

Innenfor 2010 HNS-konvensjonen vil de samme mottakerne av bestandige oljer bidra med avgifter på den samme oljen til oljekontoen i HNS-fondet. Dersom 2010 HNS-konvensjonen får færre medlemsstater, kan likevel den andelen som det norske mottaket utgjør i oljekontoen i HNS-fondet, bli større enn i oljesølskadefondet. Som det fremgår i punkt 4.2.6 foran, dekker 2010 HNS-konvensjonen bare skader etter brann og eksplosjon forårsaket av slik olje. Forurensningsskadene etter utslipp av bestandige oljer fra oljetankere vil fortsatt være dekket etter 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Avgiftsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen vil derfor neppe innebære noen vesentlig økonomisk byrde for mottakerne innenfor oljekontoen siden det antakelig sjelden vil skje utbetalinger fra oljekontoen i HNS-fondet.

Det er først og fremst de landene som har en betydelig kjemisk industri, som antas å bli de største bidragsyterne i form av avgifter innenfor hovedkontoen i HNS-fondet. Som nevnt foran i punkt 4.4.4, viser *Sjølovkomiteen* til at en spørreundersøkelse foretatt av Prosessindustriens landsforening i 1999 og 2000, indikerer at det er rundt 11 norske konserner eller virksomheter som kan bli avgiftspliktige til HNS-fondet. (Det er mulig at tallet avgiftspliktige vil bli lavere i og med at avgiftsplikten for pakket gods bortfaller med 2010-protokollen.) Norge mottar ikke spesielt store mengder farlige stoffer i forhold til landets størrelse. Departementet vil derfor anta at den norske andelen i hovedkontoen i HNS-fondet ikke vil være betydelig.

Norske mottakere vil antakelig heller ikke stå for en betydelig del av avgiftsplikten til LPG-kontoen i HNS-fondet. Det antas å være meget få virksomheter i Norge som er mottakere av så store volumer (20 000 tonn) sjøveien, at det er aktuelt med noen avgiftsplikt til HNS-fondet.

Etter det departementet kjenner til, mottas det bare mindre mengder LNG i Norge. Norge

eksporterer en del LNG fra Melkøya, og årlig eksport LNG fra Melkøya for de nærmeste årene kan anslås til 4–5 milliarder kubikkmeter. Mesteparten av produksjonen ventes å bli solgt i det europeiske markedet, i tillegg også noe til Asia og andre regioner.

Samlet eksport av LNG på verdensbasis i 2013 var om lag 300 milliarder kubikkmeter, og mengden øker for hvert år.

USA er ikke blant de statene som tradisjonelt ratifiserer IMO's ansvarskonvensjoner. Den gassen som skipes fra Melkøya til USA, vil derfor antakelig falle utenfor 2010 HNS-konvensjonen. LNG som skipes til Frankrike og Spania, vil antakelig bli omfattet, da man kan vente at disse statene vil slutte seg til 2010 HNS-konvensjonen. Med mindre de som selger LNG fra Norge inngår slik avtale som nevnt i konvensjonen artikkel 19 nr. 1bis bokstav b, vil imidlertid selgerne av LNG fra Norge ikke bli direkte berørt av avgiftsplikten for LNG til HNS-fondet. Det vil være mottakerne av lasten som er avgiftspliktig etter artikkel 19 nr. 1bis bokstav a.

7.1.3 Konsekvensene for det offentlige

Før ikrafttredelsen av konvensjonen må de som vil bli rapporteringspliktige etter lovforslaget § 223 identifiseres. Etter forenklingen som 2010-protokollen gjør ved at pakket gods unntas fra avgifts- og rapporteringsplikten, antar departementet at det vil bli relativt enkelt å få den nødvendige oversikten over hvem som mottar avgiftspliktig last.

2010 HNS-konvensjonen vil etter ikrafttredelsen ha visse administrative konsekvenser for det offentlige. For det første må myndighetene administrere og følge opp innrapporteringen fra mottakerne av avgiftspliktig last og videreformidle denne informasjonen til HNS-fondet, se punkt 4.2.9. Det kan også være aktuelt for myndighetene i visse situasjoner å foreta kontroller av om mottakerne overholder innrapporteringsplikten. Dette arbeidet antas imidlertid ikke å bli så omfattende at det vil føre til noe behov for økte bevilgninger, spesielt i lys av den nevnte forenklingen som følger av 2010-protokollen, og som innebærer at det ikke blir nødvendig med noen kontroll av mottaket av pakket gods.

For det andre vil reglene om sertifikater medføre en økt administrativ byrde for det offentlige ved at sertifikater må utstedes eller attesteres av eller på vegne av myndighetene. Departementet antar ikke at denne økte administrative byrden vil medføre noe økt bevilgningsbehov. Kostnadene

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

ved sertifikatutstedelsen vil kunne dekkes inn ved gebyrinntekter. Et alternativ kan også være å delegerer myndighet til utstedelse av forsikringsattestater til P&I-klubbene, men dette vurderes ikke nærmere i proposisjonen her.

For det tredje vil myndighetene måtte foreta stikkprøvekontroller av at fremmede skip som ankommer norsk havn, og som har farlig last ombord, har de pliktige sertifikatene etter 2010 HNS-konvensjonen. Slike kontroller kan foretas samtidig med andre kontroller skipskontrollen utfører, og vil neppe medføre noen betydelig administrativ merbelastning.

For øvrig vises det til Sjølovkomiteens gjennomgåelse av de økonomiske og administrative konsekvensene, jf. NOU 2004: 21 punkt 4, side 25–27.

Administrasjon og oppfølging av innrapportering fra mottaker av avgiftspliktig last er tenkt lagt til Nærings- og fiskeridepartementet, som i dag har ansvaret for oppfølgingen av IOPC-fondet etter 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Utstedelse av sertifikater og kontroll med at skipene har pliktig sertifikat om bord, tenkes lagt til Sjøfartsdirektoratet som har ansvar for dette etter de øvrige ansvarskonvensjonene Norge er tilsluttet. Av det ovenstående fremgår det at man tenker seg at utstedelsen av sertifikater på vanlig måte vil skje mot gebyr, og at kontrollen med sertifikater vil skje som ledd i den alminnelige havnestatskontrollen. På denne bakgrunn legges det til grunn at de økonomiske og administrative konsekvensene for det offentlige vil dekkes innenfor de berørte departementers gjeldende budsjetttrammer.

Dersom det skulle inntreffe en større ulykke med sjøtransport av farlig gods i Norge, kan norske myndigheter bli påført betydelige kostnader, for eksempel til evakuering av befolkningen eller opprensning på sjøen og strendene. Om Norge er tilsluttet 2010 HNS-konvensjonen, vil det offentlige kunne få erstattet slike utgifter etter reglene i konvensjonen, blant annet eventuelt fra HNS-fondet.

7.2 Heving av globalansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3

Som konvensjonspart er Norge folkerettslig forpliktet til å gjennomføre endringene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og b i 1996-endringsprotokollen til konvensjon om avgrensning av ansvaret ved sjørettelige krav, 1976, i norsk rett. Å øke ansvarsgrensene vil styrke det erstatningsrettslige ver-

net for de skadelidte. For rederinæringen antar departementet at økte ansvarsgrensar etter omstendighetene kan føre til økte forsikringsutgifter. Det er vanskelig å tallfeste hvor stor en eventuell økning vil være og hvilke konsekvenser denne økningen vil ha, ettersom ansvarsgrensen er en av flere faktorer som virker inn på forsikringspremien. *Statens vegvesen* har i høringen uttalt seg om de økonomiske konsekvensene hevingen av ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 2 og 3 vil kunne ha for riksvegferjedriften:

«Forsikringspremien fastsettes dels ut fra risiko basert på historikk for ulike fartøygrupper, og vi tror uansett at det er vanskelig på nåværende tidspunkt å si noe eksakt om mulige konsekvenser for forsikringspremien som følge av de foreslåtte endringene. Justisdepartementet legger selv til grunn at det kan påregnes noe økte forsikringskostnader. Vi kan nevne at Justisdepartementet i et tidligere høringsbrev har lagt til grunn at forsikringskostnadene for en ferje i snitt utgjør ca. 2 % av driftsutgiftene (antar at dette også inkluderer kasko).

Det er vanskelig å anslå hvor stor økning av forsikringspremien endringen vil medføre, men etter hva vi kan forstå vil en beskjeden økning av forsikringspremien neppe få store budsjettmessige konsekvenser for riksvegferjedriften. Vi vil anta at det vil beløpe seg til 3–5 mill. kr.»

På forespørsel har *Statens Vegvesen* senere opplyst følgende om grunnlaget for anslaget om en kostnadsøkning på 3–5 millioner kroner:

«Assuranser står for under to prosent av alle kostnader i innenriks ferjedrift. Totalomsetningen innen riksvegferjedriften er om lag 2 milliarder kroner per år. Dette gir totale assuranserkostnader på om lag 40 millioner kroner.

De aktuelle ansvarsgrensene øker med 51%, som i seg selv er betydelig. For passasjerfartøyer er imidlertid passasjeransvaret en vesentlig komponent i forsikringspremien. Ansvarsgrensene for dødsfall og skade på passasjerer ble økt fra årsskiftet, og omfattes ikke av denne høringen. Ut i fra dette anslår vi at de totale assuranserkostnadene vil øke med om lag 10%. Det er på denne bakgrunn vi har beregnet at kostnaden vil beløpe seg til 3–5 millioner kroner.

De aller fleste ferjekontrakter, både riks og fylkesvegkontrakter innehar en kontraktsbestemmelse om at vesentlige endringer i lover

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

og forskrifter som er blitt kjent etter tilbudsfristens utløp gir rett på kompensasjon. Etter som lovendringen ikke var kjent for tilbyderne ved utlysningstidspunktet vil det naturlig ikke være tatt høyde for de krav som en ny lov stiller til ferjedriften. En endring av bestemmelsene vil således danne grunnlag for krav om kompensasjon fra oppdragsgiver ut over det årlige avtalte vederlag i anbuds-kontrakten. Hvordan slike klausuler ser ut for fylkeskommunale båtruter har Statens vegvesen ikke kjennskap til.»

Som det fremgår, er det et vilkår etter kontraktene at endringene er av vesentlig karakter. Departementet viser også til at assurancekostnadene utgjør en relativt begrenset andel av driftsutgiftene, og at den anslåtte kostnadsøkningen er beskjedent sett i forhold til totalomsetningen innen riksvegferjedriften.

Mens totalomsetningen innen riksvegferjedriften er oppgitt til om lag 2 milliarder kroner per år, er totalomsetningen i fylkeskommunale ferjer og båtruter anslått til å være om lag 3,5 milliarder kroner per år. Med utgangspunkt i samme metode som for riksvegferjene, anslås det at den årlige forsikringspremien for fylkeskommunale ferjer og båtruter samlet vil kunne øke med 7–11 millioner kroner per år, fordelt med 4–6 millioner kroner per år for fylkesvegferjene og 3–5 millioner kroner per år for fylkeskommunale båtruter. For det statlige kjøpet av kapasitet på kystruten Bergen–Kirkenes anslås at den årlige forsikringspremien vil kunne øke med 2–3 millioner kroner per år. Beløpene er små målt i forhold til verdien på de inngåtte kontraktene både for fylkeskommunene og staten. Om og når den anslåtte økningen i forsikringsutgifter slår ut for fylkeskommunene og staten som økt kostnad, beror også her på hvordan risikoen for endringer i rammebetingelsene er plassert i de gjeldende kontrakter.

Sjøfartsdirektoratet har i høringen pekt på at de høyere ansvarsgrensene i en overgangsperiode kan føre til noe merarbeid for direktoratet:

«Når det gjelder vurderingen av administrative og økonomiske konsekvenser vil vi imidlertid informere om at øking av ansvarsgrensene vil kunne medføre noe arbeid for direktoratet i en periode. Når Sjøfartsdirektoratet utsteder sertifikater i forbindelse med bunkersoljesølskadekonvensjon, frakt av olje og Aten-konvensjonen o.l. gjør vi en vurdering av forsikringsselskapets dekningssevne. Ved endring av grensene for forsikringen må det vurderes om de forsikringsselskapene som allerede er godkjent fortsatt vil være det, og hvis ikke, hvilken prosess en bør iverksette for godkjenningen. Dette arbeidet vil ikke være vedvarende, men det vil kunne være behov for det første gang sertifikater skal utstedes etter at de nye grensene er trådt i kraft samt dersom nye forsikringsselskap søker om å bli godkjent av oss.»

Departementet vil i denne forbindelse nevne at 1996-globalbegrensingskonvensjonen ikke har regler om forsikrings- og sertifikatplikt. Av de konvensjonene Sjøfartsdirektoratet viser til, er det bare den internasjonale konvensjonen om erstatning for bunkersoljesølskade, 2001, som bygger på ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen. De andre konvensjonene Sjøfartsdirektoratet nevner har egne og høyere ansvarsgrenser enn det som følger av 1996-globalbegrensingskonvensjonen. Departementet legger derfor til grunn at det merarbeidet som Sjøfartsdirektoratet mener vil oppstå i en periode som følge av hevingen av ansvarsgrensene i 1996-globalbegrensingskonvensjonen, vil være nokså begrenset.

I lys av de opplysningene som er fremkommet i høringen og tilleggsopplysninger innhentet i etterkant, legger departementet til grunn at forslaget ikke vil ha vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige og vil kunne dekkes innenfor gjeldende budsjetttrammer.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Til § 173

Med endringen unntas skade som omfattes av kapittel 11, det vil si skader som er omfattet av HNS-konvensjonen, fra reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9. Ansvarsbegrensningen vil følge de særskilte reglene om dette i HNS-konvensjonen, jf. lovforslaget § 215.

Til § 175

Endringen i lovforslaget § 175 nr. 1 er av rent teknisk karakter og går ut på å nummerere nr. 1 på samme måte som de andre numrene i paragrafen. De foreslåtte endringene i begrensningsbeløpene i lovforslaget § 175 nr. 2 og 3 vil bringe disse i samsvar med de nye og høyere globalansvarsgrensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav a og bokstav b i 1996-endringsprotokollen til konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976, se punkt 6.3 om bakgrunnen for endringen av begrensningsbeløpene.

Til § 182 b

§ 182 b gjennomfører deler av direktiv 2009/20/EF om skipsreders forsikring mot sjørettslige krav i norsk rett og kom inn i sjøloven ved endringslov 5. april 2013 nr. 11. Ved innføringen av bestemmelsen ble det forutsatt at tilsyn og kontroll med forsikrings- og sertifikatplikten skal gjennomføres som ledd i den alminnelige flaggstats- og havnestatskontrollen. Når det gjelder utenlandske skip, er kontroll av sertifikat etter § 182 a et av de dokumentene som kontrolleres av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med havnestatskontrollen. Etter departementets syn er det naturlig at det er tilsynsmyndigheten som også har kompetanse til å bortvise og pålegge anløpsforbud dersom det konstateres brudd på sertifikatplikten. Sjøfartsdirektoratet har tilsvarende myndighet når det gjelder norske skip, jf. § 182 c. Departementet foreslår at bestemmelsen endres slik at det klargjøres at myndighet etter § 182 b utøves av Sjøfartsdirektoratet.

Til § 193

Endringen i § 193 er av rent teknisk karakter for å fjerne tekst som ved en inkurie ble stående igjen etter endringen i § 193 andre ledd bokstav f ved endringslov 21. desember 2007 nr. 128, se avslutningen i andre ledd i nåværende lov.

Til § 211

Forslaget § 211 tilsvarer i hovedsak § 212 i Sjølovkomiteens forslag, men med litt andre lovtekniske løsninger. Videre er det foreslått endringer som reflekterer vedtakelsen av 2010-protokollen.

Første ledd med definisjonen av «farlig gods» gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens artikkel 1 nr. 5 med definisjonen av farlige og skadelige stoffer. Se alminnelige merknader punkt 4.2.6. Slik definisjonen er bygget opp, vil endringer i listene over stoffer i de ulike internasjonale regelverkene som det henvises til, ikke nødvendigvis lovendringer. Definisjonene er oppdatert for å reflektere endringene i 2010-protokollen som er foretatt for å presisere om og i hvilken utstrekning endringer i kodene som har funnet sted etter vedtakelsen av 1996-konvensjonen, skal være omfattet av erstatningsregimet for HNS.

Når det gjelder *bokstav b*, viser departementet til at denne gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a nr. ii. 1996 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a nr. ii viste opprinnelig til MARPOL bilag II til vedlegg II. MARPOL bilag II til vedlegg II ble revidert med virkning fra 1. januar 2007, slik at bilag II ikke lenger eksisterer. IMOs juridiske komité vedtok på denne bakgrunn Resolution LEG.4(91), hvor det ble vist til at de aktuelle stoffene fortsatt vil være dekket av regel 1.10 av det reviderte vedlegg II i MARPOL. I tråd med dette ble det innarbeidet en henvisning til regel 1.10 av det reviderte vedlegg II i definisjonen i konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a nr. ii, jf. 2010-protokollen artikkel 3. Ordene «med senere endringer» i bokstav b fanger opp den endringen som er skjedd i MARPOL.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Annet ledd inneholder definisjonen av skip, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 1. Definisjonen er den samme som i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 1. *Sjølovkomiteen* presiserer at definisjonen «omfatter både selvgående fartøy og fartøy som må trekkes eller som på annen måte ikke er selvgående», se NOU 2004: 21 punkt 5 side 30. D e p a r t e m e n t e t foreslår her en noe annen ordlyd, men med det samme innholdet som i Sjølovkomiteens forslag.

Tredje ledd inneholder definisjonene av HNS i bulk og pakket HNS, som er av betydning for reglene om ansvarsgrenser i forslaget § 215 og reglene om avgifter til HNS-fondet i forslaget § 222. Definisjonene ble innført i konvensjonen gjennom 2010-protokollen, og finnes således ikke i Sjølovkomiteens forslag.

Fjerde ledd inneholder definisjonen av eier, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 3. Definisjonen er den samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 1 nr. 3, jf. sjøloven § 191 femte ledd. Reguleringen tilsvarende Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav c, men med en noe annen lovteknisk utforming.

Femte ledd inneholder en definisjon av sjøtransport, og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 9. Reguleringen, som tilsvarende Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav d, klargjør hvilken periode i tid de farlige stoffene er omfattet av 2010 HNS-konvensjonen. Skjæringstidspunktet er når godset fysisk helt eller delvis befinner seg i skipet eller i noen del av dets innretninger, for eksempel en lasterampe til skipet. Om godset befinner seg på havneterminalen når skaden inntrer, kommer 2010 HNS-konvensjonens regler ikke til anvendelse.

Sjette ledd gjør det klart at henvisningen til «HNS-konvensjonen» i kapittel 11 betyr Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for sjøtransport av farlig og skadelige stoffer, som endret ved protokollen av 30. april 2010.

Syvende ledd inneholder en definisjon av «HNS-fondet», som klargjør at det med dette siktes til Det internasjonale erstatningsfondet som etableres ved 2010 HNS-konvensjonen, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 11.

Åttende ledd inneholder en definisjon av konvensjonsstat og klargjør at det med dette siktes til stater som er tilsluttet 2010 HNS-konvensjonen. Definisjonen tilsvarende Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav f, med den endring som vedtakelsen av 2010-protokollen medfører.

Til § 212

§ 212 slår fast prinsippet om objektivt ansvar for skipets eier for skade voldt ved sjøtransport av farlig gods. Paragrafen tilsvarende i hovedsak § 211 i Sjølovkomiteens forslag.

Første ledd første punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 1 om det objektive ansvaret for skipets eier. Det er en betingelse for ansvar at skaden skyldes de farlige egenskapene ved godset, jf. konvensjonen artikkel 1 nr. 6. Dette innebærer at det er tap og skade som skyldes stoffene *som sådan*, typisk gjennom brann, eksplosjon, utslipp eller lignende, som er dekket. Skade som for eksempel skyldes at lasten forskyver seg eller at en tønne eller container som inneholder farlig gods faller ned på noen, vil ikke være omfattet.

Annet punktum om ansvaret for skade voldt ved en serie hendelser med samme opphav gjennomfører bestemmelsen i artikkel 7 nr. 1 i 2010 HNS-konvensjonen, som tilsvarende bestemmelsen om dette i artikkel III nr. 1 i 1992-ansvarskonvensjonen. Sjølovkomiteen viser i spesialmerknadene til § 211, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 28, til merknadene i NOU 1973: 46 side 19 og 20, hvor det heter:

«[...] I enkelte tilfelle vil det kunne være vanskelig å avgjøre om den skadevoldende begivenhet skal sies å ha ny «opprikkelse» eller oppfattes som ledd i en serie av begivenheter med samme opprikkelse. Spørsmålet om begivenheten tilhører en serie av begivenheter eller må anses som selvstendig, har betydning ikke bare for spørsmålet om hvem som er ansvarlig, men også for begrensingsbeløpet [...], og foreldelsen. [...]

Når domstolene skal ta standpunkt til spørsmålet om det foreligger en begivenhetsserie eller separate begivenheter, vil de måtte foreta en konkret vurdering av skadeårsakene i hvert enkelt tilfelle ut fra adekvans- og kausalitetsbetraktninger.»

Tredje punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 8 nr. 1 om solidaransvar i visse tilfelle der skaden er oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip, og tilsvarende Sjølovkomiteens forslag til § 216 første ledd. Bestemmelsen tilsvarende sjøloven § 191 første ledd tredje punktum, som gjennomfører 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 4. 2010 HNS-konvensjonens bestemmelse inneholder en presisering som man ikke har i 1992-ansvarskonvensjonen, om at

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

utgangspunktet er at hver eier er ansvarlig. Tilsvarende gjelder etter alminnelige rettsregler også for ansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 191 første ledd tredje punktum.

Departementet viser ellers til Sjølovkomiteens spesialmerknader til bestemmelsen i NOU 2004: 21 punkt 5 på side 32:

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

Departementet viser for øvrig til Sjølovkomiteens uttalelser i NOU 2004: 21 punkt 5 på side 32 i spesialmerknaene til § 216:

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

reglene om regress mellom de ansvarlige, jf. annet punktum.»

Annet ledd med definisjonen av «skade» gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 6. *Første punktum* inneholder i bokstav a til d en oppregning som tilsvarende oppregningen i konvensjonen artikkel 1 nr. 6 bokstav a til d. *Bokstav a* om personskade omfatter, i motsetning til den tilsvarende bestemmelsen i 1992-ansvarskonvensjonen (jf. sjøloven § 191 annet ledd), også skader som oppstår *om bord* på skipet. Skader på mannskapet vil derfor i utgangspunktet være omfattet, jf. likevel tredje ledd bokstav d om forholdet til reglene om yrkesskadeerstatning og liknende. Også skade på skipets egne passasjerer er i utgangspunktet omfattet, men vil ofte falle utenfor etter unntaket i tredje ledd bokstav c. *Annet ledd bokstav b* om tap av eller skade på eiendom utenfor skipet innebærer at slik skade om bord på skipet ikke er omfattet av ansvaret.

Annet ledd bokstav c, som omhandler forurensningsskade, gjennomfører artikkel 1 nr. 6 bokstav c i 2010 HNS-konvensjonen. Bestemmelsen svarer, sammen med annet ledd annet punktum, til bestemmelsen i sjøloven § 191 annet ledd bokstav a, som gjennomfører den tilsvarende bestemmelsen i artikkel 1 nr. 6 bokstav a i 1992-ansvarskonvensjonen.

Når det gjelder spørsmålet om hva slags tap og skade som anses som forurensningsskade, vises til forarbeidene til den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven § 191, jf. NOU 1973: 46 side 18, Ot.prp. nr. 48 (1973–74) side 14–15 og Ot.prp. nr. 21 (1994–95) side 11–12. Siden 2010 HNS-konvensjonen på dette punktet er utformet etter mønster av 1992-ansvarskonvensjonen, vil de samme prinsippene i utgangspunktet gjelde.

Annet ledd bokstav d gjelder skadeavvergende og skadebegrensende tiltak. Bestemmelsen svarer til sjøloven § 191 annet ledd bokstav b. Det er imidlertid én forskjell: Reglene om slike tiltak i sjøloven § 191 gjelder bare tiltak ved forurensningsskade, mens bestemmelsen om dette i 2010 HNS-konvensjonen gjelder tiltak ved alle typer skader. Eksempler på tiltak som vil være omfattet, kan for eksempel være å fjerne farlig gods fra et skip som er forlist, å taue et skip med eksplosjonsfare i lasten vekk fra en havn eller å evakuere befolkningen i en by på grunn av utslipp av farlige gasser fra et skip.

Annet ledd annet punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 6 bokstav c. Eksempler på gjenoppretting er for eksempel

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

utsetting av arter eller opprydning og rensing etter utslipp.

Tredje ledd bokstav a til d gjennomfører unntakene fra 2010 HNS-konvensjonens virkeområde i konvensjonen artikkel 4 nr. 1 til 3.

Sjølovkomiteen presiserer i sine spesialmerknader til *bokstav c*, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 29, at unntaket for skade på passasjer bare gjelder krav mot *transportøren*, og at passasjerene ikke vil være avskåret fra å kreve erstatning etter 2010 HNS-konvensjonen fra den registrerte eieren av skipet og fra HNS-fondet. *D e p a r t e m e n t e t* vil her legge til at dersom den registrerte eieren også er passasjerens medkontrahent i transportavtalen, innebærer det at kravet mot den registrerte eieren vil bygge på kontrakt. Krav bygd på kontrakt faller utenfor 2010 HNS-konvensjonen etter artikkel 4 nr. 1, jf. tredje ledd bokstav c. Slike krav vil heller ikke være omfattet av HNS-fondets ansvar. For passasjerskader er det imidlertid vedtatt en egen konvensjon, 2002 Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs. Norge ratifiserte 2002 Aten-konvensjonen 26. november 2013. EU har gjort utvalgte deler av 2002 Aten-konvensjonen og IMOs forbehold og retningslinjer for gjennomføring av konvensjonen til EU-rett, jf. forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportører ved ulykker under sjøtransport av passasjerer. Forordning (EF) nr. 392/2009 og 2002 Aten-konvensjonen er gjennomført i norsk rett ved endringslov 7. juni 2013 nr. 30, som trådte i kraft 1. januar 2014.

Skade på passasjerer om bord på et *annet* skip enn det skipet som fører det farlige godset som har forårsaket skaden, vil i alle tilfelle være omfattet av 2010 HNS-konvensjonen. Dette kan være tilfellet der et skip som er lastet med farlig gods, kolliderer med et passasjerskip, og den farlige lasten forårsaker skader om bord på passasjerskipet.

Tredje ledd bokstav d gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 2 om at 2010 HNS-konvensjonen ikke kommer til anvendelse i den grad reglene er uforenlige med gjeldende regler vedrørende erstatning til arbeidstakere eller trygdeordninger. Som *Sjølovkomiteen* viser til i spesialmerknaden til bestemmelsen, kan den føre til at rettsstillingen blir noe forskjellig for mannskap som har skipets registrerte eier som arbeidsgiver, og mannskap som har andre enn skipets registrerte eier som arbeidsgiver, da eventuelt motstrid med konvensjonen kun oppstår i det førstnevnte tilfellet.

Fjerde ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 6 annet punktum om samvirkende skadeårsaker.

Til § 213

Forslaget § 213 tilsvarende § 213 i *Sjølovkomiteens* forslag, men med en litt annen lovteknisk utforming, ved at det er henvist til de tilsvarende reglene i sjøloven § 192.

2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 2 bokstav a, b og c inneholder de samme unntakene fra eierens ansvar som 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 bokstav a, b og c. Videre inneholder 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 3 den samme regelen om lemping av ansvaret som 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 3. 1992-ansvarskonvensjonens regler om dette er gjennomført i sjøloven § 192, og i lovforslaget § 213 *første ledd* vises bare til den bestemmelsen. Se merknadene til sjøloven § 192 i NOU 1973: 46 side 20–21.

Både 1992-ansvarskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen unntar fra ansvar skade som i sin helhet skyldes en handling utført av en tredjeperson for å volde skade, jf. § 192 første ledd bokstav b. En terrorhandling vil typisk være omfattet av dette unntaket. Utslipp av farlige stoffer fra skipet som skyldes en terrorhandling, vil derfor ikke være omfattet av ansvaret etter konvensjonen i utgangspunktet. Skade som skyldes en slik forsettlig handling fra en tredjeperson, vil likevel ikke være unntatt fra ansvar etter konvensjonen dersom handlinger eller unnlatelser på skipets side har vært medvirkende til skaden. Skaden vil da ikke i sin helhet skyldes tredjepersonens handling. *Sjølovkomiteen* drøfter på denne bakgrunn gjeldende forsikringspraksis hva gjelder dette unntaket i sine spesialmerknader til § 213 første ledd, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 30:

«Etter unntaksregelen i bokstav b er eieren fri for ansvar dersom han beviser at skaden i sin helhet er forårsaket ved terror- eller krigshandlingen. Etter gjeldende forsikringspraksis, bl.a. i P&I-klubbene, vil eierens ansvar imidlertid være ekskludert fra dekning dersom terror- eller krigshandlingen anses som hovedårsaken til skaden. Gjeldende praksis oppfyller med andre ord ikke konvensjonens krav til forsikringsdekning (dette problemet eksisterer i dag også for oljesølsansvaret, men her har man funnet en midlertidig løsning). Så lenge ikke konvensjonen revideres på dette punktet, vil

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

den lovbestemte forsikringsplikten måtte tilpasses konvensjonskravene.»

Norges Rederiforbund og Den Norske Advokatforening reiser i sine høringsuttalelser spørsmål om forsikring for terrorrelaterte skader og skader som skyldes bruk av biologiske og kjemiske våpen. Disse høringsinstansene viser til at det gjelder et unntak i både kasko- og ansvarsdekningen for skader eller tap som skyldes bruk av biologiske og kjemiske våpen eller der hovedårsaken til skaden er en terrorhandling. *Norges Rederiforbund* uttaler:

«Som Departementet er kjent med, er det rederinæringens syn at i tilfelle skader/tap som skyldes terrorisme bør skipets eier være fri for ansvar på lik linje som det som gjelder ved krig. Det er i dag skipenes krigsforsikring som dekker skader som skyldes terrorisme begrenset opp til skipets forsikringsverdi. I tillegg er det mulig å tegne ansvarsforsikring (P&I) på opp til 500 mill. USD. Det gjelder imidlertid et meget vesentlig unntak i både kasko- og ansvarsdekningen i forhold til skader eller tap som skyldes bruk av biologiske og kjemiske våpen – den såkalte RACE II klausulen. Det betyr at det er et vesentlig hull i forsikringsdekningen, mens konvensjonen ikke har tilsvarende unntak for skipets ansvar. Problemstillingen eksisterer også for andre ansvarskonvensjoner, og vi vil oppfordre norske myndigheter til å bistå rederinæringen med å finne internasjonale løsninger på dette problemet.»

Den Norske Advokatforening uttaler:

«Endelig vil Advokatforeningen peke på den problemstillingen som er behandlet i motivene til § 213 (side 30 i NOU 2004: 21). Det pekes her på at unntaket for ansvar i konvensjonen kun gjelder hvor skaden i sin helhet er forårsaket ved terror eller krigshandlinger, mens forsikringsdekningen bortfaller hvor terror og krigshandlinger er hovedårsaken til skaden. Videre inneholder kasko og ansvarsdekning unntak for skader eller tap som skyldes bruk av biologiske og kjemiske våpen – den såkalte RACE II klausulen. Advokatforeningen vil kun peke på denne problemstillingen og oppfordre norske myndigheter til å bistå skipsfartsnæringen med å finne internasjonale løsninger på dette problemet.»

Sjøassurandørenes Centralforening, Cefor, uttaler at man tiltrer Sjølovkomiteens forslag om at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen, under forutsetning av at «det oppnås en løsning med hensyn til forskjellen mellom konvensjonens krav til forsikringsdekning og den dekningen som P&I klubbene i dag tilbyr for dekning av ansvar ved terror- og krigshandlinger».

Når det gjelder terrorhandlinger mot skipet som medfører skade på skipet og derpå følgende utslipp, viser departementet til at problemstillingen her er den samme for skip som fører farlig gods, som for oljetankere. Reglene i 2010 HNS-konvensjonen er her de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen, og ansvarsgrensene er i omtrent tilsvarende størrelsesorden. Den internasjonale skipsfartsnæringen har klart å fremskaffe den nødvendige forsikringsdekningen i forbindelse med 1992-ansvarskonvensjonen, jf. Sjølovkomiteens uttalelse som er sitert foran. Departementet legger til grunn at skipsfartsnæringen på den samme måten vil finne løsninger i markedet for forsikringsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen.

Når det særlig gjelder «RACE II-klausulen» og hullet i forsikringsdekningen for bruk av biologiske og kjemiske våpen, som *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* viser til, vil departementet for øvrig bemerke at dersom terrorister uten skipseierens viten smugler slike våpen om bord på et skip for å benytte disse til en terrorhandling, vil våpnene ikke være å anse som «gjenstander som transporteres som last», jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5. Eieren av det aktuelle skipet som terroristene benytter, vil derfor ikke bli ansvarlig etter 2010 HNS-konvensjonen for følgene av en slik terrorhandling. (Om slike våpen her hadde vært å anse som last, ville uansett unntaket i forslaget § 213 annet ledd gjelde.) Dersom et skip fører biologiske og kjemiske våpen som last, og de aktuelle våpnene skulle være omfattet av kodene for farlig last i definisjonen i artikkel 1 nr. 5, må de som transporterer slike våpen, sørge for å fremskaffe den påkrevde forsikringen etter 2010 HNS-konvensjonen. Departementet antar at man ved slik våpen-transport uansett må ha spesielle forsikringsordninger.

Når det gjelder faren for bruk av biologiske og kjemiske våpen mot skipet, står ansvar etter 2010 HNS-konvensjonen i samme stilling som ansvar etter 1992-ansvarskonvensjonen. Departementet antar at næringen selv vil finne løsninger på dette, slik man har løst det liknende spørsmålet om for-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

sikring for terrorskader i forbindelse med 1992-ansvarskonvensjonen, jf. foran.

Annet ledd gjennomfører det særskilte unntaket for ansvar som gjelder i tilfelle der senderen eller avlasteren har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige egenskaper, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 2 bokstav d.

Til § 214

Lovforslaget § 214 tilsvarende § 214 i Sjølovkomiteens forslag, men med en noe annen lovteknisk utforming ved at det er henvist til de tilsvarende reglene i sjøloven § 193.

Første ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 4 og svarer til sjøloven § 193 første ledd.

Annet ledd første punktum gir reglene om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering) i sjøloven § 193 annet og tredje ledd tilsvarende anvendelse. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 5 inneholder de samme reglene om dette som 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 4. For ordens skyld nevnes det at henvisningen blant annet innebærer ansvarsfritak for losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet, jf. høringsuttalelsen til *Kystverket* hvor det særskilt ble pekt på behovet for regler om ansvarskanalisering for å begrense losens ansvar ved sjøulykker med farlig gods.

Som i 1992-ansvarskonvensjonen gjelder 2010 HNS-konvensjonens regler om ansvarsfritak ikke for sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten. På samme måte som i sjøloven § 192 foreslår *Sjølovkomiteen* likevel en bestemmelse i annet ledd om at reglene om kanalisering også skal gjelde sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten. Sjølovkomiteen utaler om dette i sine spesialmerknader til § 214 annet ledd i NOU 2004: 21 punkt 5 på side 31:

«Annet ledd gjennomfører konvensjonen art. 7 nr. 5, og svarer til sjøloven § 193 annet ledd. Etter bestemmelsen kan det ikke kreves erstatning av de nevnte personer etter § 211, med mindre vedkommende selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Adgangen til å gjøre erstatningskrav gjeldende er avskåret for disse personene for all skade som omfattes av § 211, uten hensyn til om krav gjøres gjeldende etter ansvarsgrunnlaget i § 211 eller på annet grunnlag. I samsvar med sjøloven § 193 annet ledd bokstav c, foreslås det i bokstav c en kanalisering

som går lenger enn konvensjonen art. 7 nr. 5 bokstav c. Bl.a. har det danske Sølovsudvalget villet foreslå samme kanaliseringsregel som i sjøloven § 193 annet ledd bokstav c, og hensynet til nordisk rettsenhet tilsier at den samme regelen bør gjelde i den norske sjøloven. Denne utvidede kanaliseringen er imidlertid begrenset av bestemmelsen i tredje ledd i paragrafen her.»

Sjølovkomiteen foreslår videre i tredje ledd i lovforslaget § 214 en regel som gjør unntak fra denne utvidede regelen om kanalisering for senderen, avlasteren eller eieren av godset. Unntaket foreslås gjort gjeldende i tilfelle der vedkommende sender mv. har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige egenskaper, og eieren av skipet er uten ansvar etter § 213 annet ledd på bakgrunn av denne unnlattelsen. Bakgrunnen for Sjølovkomiteens forslag her er at den utvidelsen av kanaliseringsregelen som Sjølovkomiteen foreslår i annet ledd, i et slikt tilfelle kan medføre at verken skipseieren eller den aktuelle senderen, avlasteren eller eieren av godset blir ansvarlig.

I forslaget § 214 annet ledd *annet punktum* følger d e p a r t e m e n t e t ikke opp Sjølovkomiteens forslag om at reglene om kanalisering også skal beskytte senderen, avlasteren, eieren eller mottakeren av godset mot ansvar. Hensynet til nordisk rettsenhet peker ikke i noen entydig retning i denne sammenheng. En tilsvarende regel som i Sjølovkomiteens forslag er å finne i den danske loven som gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen, jf. lov nr. 618 af 12. juni 2013 § 214 Stk. 3, men ikke i det svenske lovforslaget i SOU 2006: 92. Ved sjøtransport av farlig gods kan det være av stor betydning at sender og avlaster mv. gir korrekt informasjon om godsets farlige egenskaper og sørger for forsvarlig pakking og merking. Å beskytte disse mot ansvar, kan derfor være uheldig ut fra preventive hensyn knyttet til forsvarlig behandling av farlig gods. Den regelen som Sjølovkomiteen foreslår i § 214 tredje ledd, innebærer riktig nok at det likevel ikke beskyttes mot ansvar for senderen eller avlasteren der disse ikke har gitt tilstrekkelig opplysninger om godset. Andre forhold knyttet til godset, for eksempel forsømmelser når det gjelder forsvarlig pakking o.l., er likevel ikke omfattet av dette unntaket. En slik ordning med utvidet kanalisering kombinert med unntak fra denne kanaliseringen er etter departementets syn også noe mer komplisert lovteknisk enn nødvendig. I departementets forslag er derfor dette løst ved at kanaliseringsregelen ikke utvides til å omfatte sender, avlaster osv.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Annnet ledd første punktum gir også reglene om regress i sjøloven § 193 tredje ledd tilsvarende anvendelse. Bestemmelsen tilsvare § 214 fjerde ledd i Sjølovkomiteens forslag.

Til § 215

Forslaget § 215 tilsvare § 215 i Sjølovkomiteens forslag, men med en annen lovteknisk utforming, ved at det på noen punkter er henvist til de tilsvarende reglene i sjøloven § 194. Videre er det foreslått endringer som reflekterer vedtakelsen av 2010-protokollen.

Første og annet ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 1 om retten til begrensning av ansvaret og om begrensningsbeløpene for henholdsvis HNS i bulk og pakket HNS. Se punkt 4.2.3 i alminnelige merknader om størrelsen på begrensningsbeløpene.

Tredje ledd første punktum bestemmer at begrensningsbeløpet i første ledd gjelder alt ansvar i anledning samme hendelse eller serie med hendelser av samme opphav. Regelen tilsvare sjøloven § 194 annet ledd første punktum. Dersom de hendelser som eieren er ansvarlig for etter § 212, ikke har samme opphav eller ikke er en del av samme hendelsesrekke, er eieren ansvarlig med fullt begrensningsbeløp for hver separate begivenhet.

Når det gjelder bestemmelsen i *tredje ledd annet punktum* om sakskostnader og forsinkelsesrente, viser departementet til Sjølovkomiteens uttalelser i spesialmerknaene til bestemmelsen, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 32:

«Av annet ledd annet punktum framgår at eieren hefter uten begrensning for sakskostnader og forsinkelsesrenter av de erstatningsbeløp som etter fordeling av begrensningsbeløpet skal utbetales til fordringshaverne. I forhold til den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven § 194 annet ledd er det her presisert at skadelidte kan kreve forsinkelsesrente av de utbetalingskrav fordelingen av begrensningsfondet gir grunnlag for. Grunnlaget for eierens ansvar for renter og sakskostnader følger ikke av § 211, men av ellers gjeldende regler om ansvar for renter og sakskostnader ved krav om erstatning. Særlig i forhold til begrensningsfondet vil det være rimelig å kompensere tapet i verdi av utbetalingskravet som følge av den tid som går fra skaden til utbetaling fra begrensningsfondet. Når fondet er opprettet, har en skadelidte ikke mulighet til å få erstatning før fondet er fordelt. Skal det rettskrav på erstatning som skadelidte har etter fordelingen av begren-

singsfondet ikke bli redusert i verdi som følge av tidsforløpet, må forsinkelsesrente av utbetalingskravet komme i tillegg. En slik regel antas ikke å være i strid med konvensjonene, se merknaene til § 232 nytt fjerde ledd nedenfor og henvisningen der til NOU 1980: 55 s. 51. Komiteen antar at tilsvarende presisering bør gjøres i sjøloven § 194 annet ledd.»

En tilsvarende presisering følger av sjøloven § 194 annet ledd annet punktum. Når det gjelder § 215 annet ledd annet punktum og § 194 annet ledd annet punktum, kan det være grunn til å vurdere om regelen om at renter ikke dekkes i begrensningsfondet, bør oppheves. En slik vurdering foretas imidlertid ikke i denne proposisjonen. Se for øvrig kommentarene om dette i spesialmerknaene til endringene i § 244.

Fjerde ledd viser til at sjøloven § 194 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende. § 194 tredje ledd gjelder bortfall av retten til begrensning av ansvaret, og gjennomfører 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 2, som er likelydende med 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 2. § 194 fjerde ledd inneholder definisjonen av SDR i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 9, som tilsvare definisjonen av SDR i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 12.

Sjølovkomiteen foreslår i sitt forslag § 216 en uttrykkelig presisering av at hver eier kan kreve sitt ansvar begrenset etter reglene i forslaget § 215 i tilfeller der skaden er oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip. D e p a r t e m e n t e t viser til at dette uansett følger av § 215, og det er etter departementets syn unødvendig å presisere dette ytterligere.

Til § 216

Forslaget § 216 tilsvare § 217 i Sjølovkomiteens forslag, men med en noe annen lovteknisk utforming ved at det på enkelte punkter er henvist til de tilsvarende reglene i sjøloven §§ 176 og 195.

Første ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 3, som krever at eieren må opprette et begrensningsfond for å ha rett til å begrense ansvaret etter lovforslaget § 215. Bestemmelsen tilsvare sjøloven § 195, som gjennomfører den tilsvarende bestemmelsen i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 3.

Reglene i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 om fondsopprettelse, fondsbeløpets størrelse mv. følger av kapittel 12 i sjøloven, som også vil gjelde begrensningsfond etter kapittel 11, jf. forslaget til endringer i § 231.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Annet ledd første punktum om forholdsmessig fordeling av fondsbeløpet gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 4. Bestemmelsen tilsvare sjøloven § 195 annet ledd første punktum, som gjennomfører den samme bestemmelsen i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 4. Annet ledd *annet og tredje punktum* om fortrinnsretten til dekning ved død og personskade gjennomfører reglene om dette i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 11, som ikke har noen parallell i 1992-ansvarskonvensjonen. Om det fortsatt gjensår udekkede krav på erstatning for død eller personskade etter at to tredeler av fondet er fordelt, vil den resterende delen av disse erstatningskravene likestilles med andre erstatningskrav ved fordelingen av den siste tredelen.

Tredje ledd viser til at § 195 tredje ledd, som gjelder eierens egne utgifter til tiltak for å begrense forurensningsskade, og fjerde ledd, som viser til reglene i kapittel 12 om begrensingsfond og begrensningssøksmål, gjelder tilsvarende. Reglene i § 195 tredje ledd gjennomfører 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 8, som tilsvare 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 8. Sjølovkomiteen viser til at det etter sjøloven § 195 tredje ledd bare er utgifter som skriver seg fra tiltak som er gjort etter den ansvarsbetingende hendelsen (som har voldt eller truer med å volde skade), som eieren kan melde i fondet, jf. spesialmerknadene til bestemmelsen i NOU 2004: 21 punkt 5 side 33. Med henvisningen til sjøloven § 195 fjerde ledd, jf. sjøloven kapittel 12, gjennomføres bestemmelsene i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 med nærmere regler om begrensingsfond og begrensningssøksmål.

Fjerde ledd tilsvare reglene i sjøloven § 195 femte ledd om virkningene av at eieren har opprettet begrensingsfond i samsvar med konvensjonen i en annen konvensjonsstat.

Til § 217

Forslaget § 217 tilsvare i innhold § 218 i Sjølovkomiteens forslag, men med en noe annen lovteknisk løsning ved at det vises til reglene i § 196 første ledd.

Første ledd regulerer situasjonen der fond er opprettet i Norge, og viser til at reglene i § 196 første ledd da gjelder tilsvarende. Bestemmelsen gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 10 nr. 1, som tilsvare bestemmelsen i 1992-ansvarskonvensjonen i artikkel 6 nr. 1.

Annet ledd åpner på nærmere bestemte vilkår for en tilsvarende rett til å begrense ansvaret ved å opprette fond i en annen konvensjonsstat. Om for-

ståelsen av vilkårene uttaler Sjølovkomiteen i spesialmerknadene til § 218, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 33–34:

«Denne begrensningen i adgangen til å ta arrest gjelder i alle konvensjonsstater, jf. annet ledd. Forutsetningen for dette er at kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren. Hvorvidt kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet vil bero på prosesslovgivningen i vedkommende stat. I vilkåret om at fondet faktisk er tilgjengelig for kravshaveren ligger at det må være mulig for kravshaveren å oppnå betaling av et krav som er anerkjent ved dom, se NOU 1973: 46 s. 30. Om eieren har opprettet fond i samsvar med § 217 for en norsk domstol, vil det dermed heller ikke kunne tas arrest i eierens skip i f.eks. Danmark, under forutsetning av at vilkårene her er oppfylt og Danmark har ratifisert HNS-konvensjonen. Konvensjonen vil derimot ikke være til hinder for at det søkes dekning i eierens aktiva i stater som ikke er konvensjonsstater, selv om eieren har opprettet fond i samsvar med § 217 i Norge.»

Departementet slutter seg til synspunktene.

Til § 218

Bestemmelsen tilsvare Sjølovkomiteens forslag § 219 og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12, som i hovedsak er likelydende med 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 7. Lovforslaget § 218 er derfor i hovedsak likelydende med sjøloven § 197. Se om forsikringsplikten i alminnelige merknader punkt 4.2.4 og 4.4.2.

Første ledd gjelder norske skip, og pålegger i *første punktum* forsikringsplikt for *alle* norske skip, uansett om skipet fører farlig last eller ikke. Det følger likevel av *annet punktum* at skip under 500 tonn kun må ha forsikring når de faktisk fører farlig gods som last. Avgjørende for forsikringsplikten for slike små skip er ikke hva eieren vet om hvilken last skipet fører, men hva slags last skipet *faktisk* frakter. Eierens manglende kunnskap om godsets farlige egenskaper kan imidlertid lede til ansvarsfritak, jf. lovforslaget § 213 annet ledd. Etter første ledd *tredje punktum* skal det utstedes sertifikat til norske skip, som bekrefter at det foreligger slik forsikring som kreves. *Fjerde punktum* slår fast at norske skip ikke har lov til å seile uten å ha slik for-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

sikring som kreves, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 nr. 10.

Annet ledd gjelder utenlandske skip. Etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 nr. 11 skal de kontraherende stater sikre at forsikring for ansvaret etter 2010 HNS-konvensjonen er i kraft for ethvert skip som fører farlig gods som last, og som anløper eller forlater havn eller annen anløpsplass på territoriet eller i territorialfarvannet. *Første punktum* gjør derfor forsikringsplikten gjeldende for utenlandske skip som fører farlig gods som last, og som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen. Regelen er den samme som i sjøloven § 197 annet ledd første punktum.

Annet ledd *annet punktum* gjelder plikten for skip fra en annen konvensjonsstat til å ha slikt sertifikat som 2010 HNS-konvensjonen krever, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 nr. 2 første punktum.

For skip fra en stat som ikke er tilsluttet 2010 HNS-konvensjonen, *kan* det etter konvensjonens artikkel 12 nr. 2 utstedes sertifikat. Det kan etter ordlyden i konvensjonen være noe uklart om det for skip fra en ikke-konvensjonsstat gjelder en *plikt* etter 2010 HNS-konvensjonen til å ha sertifikat, men folkerettslig er det uansett ikke noe i veien for nasjonalt å oppstille en slik sertifikatplikt for fremmede skip. Annet ledd *tredje punktum* pålegger på denne bakgrunn også skip fra ikke-konvensjonsstater som fører farlig gods som last, å ha sertifikat på at skipet har slik forsikring som 2010 HNS-konvensjonen krever. Dette er nødvendig for at Norge skal kunne overholde sine forpliktelser etter artikkel 12 nr. 11 til å sørge for at alle slike skip har den påkrevde forsikringen.

Tredje ledd viser til at reglene i § 197 tredje ledd gjelder tilsvarende. § 197 tredje ledd gir enkelte særregler om forsikringsplikten for *statskip*. Skip som er eid av en fremmed stat og som ikke utelukkende benyttes i statlig ikke-kommersiell øyemed, er helt unntatt fra konvensjonens virkeområde, jf. forslaget § 227 annet ledd. Tredje ledd er derfor aktuell bare for andre typer statskip, det vil si skip som er eid av den norske stat, og skip som er eid av en fremmed stat og som ikke utelukkende benyttes i statlig ikke-kommersiell øyemed.

Fjerde ledd første punktum gir hjemmel til å gi nærmere forskrifter om forsikring og sikkerhetsstillelse. Forskriftshjemmelen er nødvendig for å gjennomføre de nærmere kravene til forsikringen og sertifikatet i artikkel 12 i 2010 HNS-konvensjonen. Bestemmelsen svarer i hovedsak til sjøloven

§ 198. Det bør også gis uttrykkelig hjemmel for eventuelt å overlate til en organisasjon eller institusjon å utstede sertifikat. Etter fjerde ledd *annet punktum* kan det gjøres unntak fra forsikringsplikten for norske skip som ikke fører farlig gods som last, det vil si i tilfeller der det ikke gjelder forsikringsplikt etter konvensjonen.

Til § 219

Lovforslaget § 219 om sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt mv. tilsvarende § 220 i Sjølovkomiteens forslag, men med en annen lovteknisk løsning ved at det vises til at § 199 skal gjelde tilsvarende. Bestemmelsen gjelder alle skip uansett nasjonalitet der det etter § 218 gjelder forsikrings- og sertifikatplikt.

Til § 220

Forslaget § 220 tilsvarende § 221 i Sjølovkomiteens forslag, men med en noe annen lovteknisk utforming ved at det er henvist til de tilsvarende reglene i sjøloven § 200. Om retten til direktekrav etter 2010 HNS-konvensjonen, se alminnelige merknader punkt 4.2.4.

Første ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens bestemmelser i artikkel 12 nr. 8 om skadelidtes rett til direktekrav mot forsikringsgiveren. Bestemmelsene om dette er de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 9 nr. 8, som er gjennomført i sjøloven § 200.

Annet ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens bestemmelser i artikkel 9 nr. 11 om forsikringsgiverens rett til å opprette begrensingsfond med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Bestemmelsene om dette er de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 5 nr. 11, som er gjennomført i sjøloven § 200 annet ledd. *Første punktum* svarer til § 200 første punktum, mens *annet punktum* bare viser til at § 200 annet ledd annet punktum gjelder tilsvarende.

Til § 221

Bestemmelsen, som tilsvarende § 222 i Sjølovkomiteens forslag, gir skadelidte rett til å kreve erstatning fra HNS-fondet etter reglene i kapittel 3 i HNS-konvensjonen.

Første ledd inkorporerer 2010 HNS-konvensjonens regler i kapittel 3 om HNS-fondet. (Se om HNS-fondet punkt 4.2.7 til 4.2.9 i alminnelige merknader.) Sjølovkomiteen uttaler om betydningen av denne inkorporeringen, jf. NOU 2004: 21 punkt 5 side 36:

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

«Inkorporeringen etablerer på den ene siden en rett for skadelidte til å kreve erstatning fra fondet (art. 14), og på den andre siden en motsvarende rett for fondet til å anerkjennes som juridisk person med adgang til norske domstoler (art. 13 nr. 2), noe som først og fremst har betydning for fondets regress, se annet ledd.»

Annet ledd regulerer HNS-fondets regress og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 41. Bestemmelsen tilsvarende 1992-fondskonvensjonen artikkel 9, som er gjennomført i sjøloven § 201 annet ledd. Annet ledd *første punktum* gjelder regress mot skipets eier og forsikringsgiver, mens *annet punktum* gjelder regress mot alle andre. HNS-fondet har etter artikkel 41 nr. 1 rett til å tre inn i den rett som mottakeren av erstatningen måtte ha mot eieren eller dennes forsikringsgiver. Henvisningen til forslaget § 220 innebærer at HNS-fondet da vil ha den samme retten til direktekrav.

Kanaliseringsregelen i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 5, jf. lovforslaget § 214 annet ledd som viser til sjøloven § 193 annet ledd, gjelder ikke ved HNS-fondets regress. Etter artikkel 41 nr. 2 skal intet i konvensjonen innskrenke HNS-fondets rett til regress eller inntreden ved subrogasjon mot noen person, annet enn de personene som er nevnt i nr. 1, i den utstrekning disse kan begrense sitt ansvar. Det er derfor i forslaget § 221 ikke henvist til regelen om kanalisering i § 214 annet ledd. (Etter Sjølovkomiteens forslag til § 222 annet ledd første punktum skal § 214 tredje ledd gjelde tilsvarende. § 214 tredje ledd i Sjølovkomiteens forslag er ikke fulgt opp i departementets forslag, se spesialmerknadene til lovforslaget § 214.)

Til § 222

Forslaget § 222 tilsvarende § 223 i Sjølovkomiteens forslag, men med de viktige endringene som følger av 2010-protokollen ved at avgiftsplikten bare gjelder HNS i bulk og ved at det er nye regler om avgiftsplikten for LNG. Bestemmelsen gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens regler om avgiftsplikt til HNS-fondet, jf. artikkel 16 til 20. Se om avgiftsplikten punkt 4.2.9 i alminnelige merknader. *Sjølovkomiteen* foreslår at avgiftsplikten reguleres nærmere i forskrift, og ikke i loven. **D e p a r t e m e n t e t** har tatt hovedreglene om avgiftsplikten med i sitt lovforslag. De nærmere reglene om organiseringen av HNS-fondet i ulike konti og beregningen av avgifter til HNS-fondet mv. anses unødvendig å innta direkte i sjøloven.

Her er det tilstrekkelig med den generelle inkorporeringen av 2010 HNS-konvensjonen kapittel 3 i lovforslaget § 221. Departementet foreslår også hjemmel for å gi forskrifter til å utfylle og ved behov eventuelt også gjøre unntak fra lovens regler.

Første ledd etablerer hovedregelen om at den som er mottaker av mer enn 20 000 tonn HNS i bulk, skal betale avgift til HNS-fondet. Avgiftsplikten gjelder både ved innenriks transport og ved internasjonal transport. HNS i bulk som transporteres med skip mellom havner og losseplasser innenfor norsk territorium, vil derfor også være avgiftspliktig. Se alminnelige merknader punkt 4.2.9 om den nedre grensen for avgiftsplikt for de ulike typene av farlig gods. Som det fremgår der, skal det foretas en separat beregning av avgiftsplikten for hver konto i HNS-fondet og for hver sektor innenfor den enkelte kontoen. *Første ledd* gjelder beregning av avgiften for HNS i bulk under hovedkontoen, som ikke er skilt ut i en egen sektor. *Annet ledd* nedfeller den nedre grensen for avgiftsplikten for HNS i bulk som hører under særkontoene og særlige sektorer under hovedkontoen. Dette gjelder faste bulkklaster, LPG, oljer som omfattes av 1992-fondskonvensjonen, annen olje samt LNG.

For olje som er omfattet av 1992-fondskonvensjonen, jf. *annet ledd første punktum bokstav c*, følger det av regelen der at det vil være de samme personene som blir avgiftspliktige etter 2010 HNS-konvensjonen, som er avgiftspliktige for den samme oljen etter 1992-fondskonvensjonen.

Tredje ledd regulerer avgiftsplikten for mottakere av LNG-last (flytende naturgass). Se 2010 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1*bis*. Det følger av *tredje ledd første punktum* at avgiftsplikten som alminnelig utgangspunkt påhviler mottaker. *Tredje ledd annet punktum* åpner for at avgiftsplikten kan overføres til den som umiddelbart før lossing var lastens eier, gjennom avtale. For at avgiftsplikten skal kunne overføres på denne måten, må norske myndigheter etter *tredje ledd annet punktum* informeres om avtalen av mottakeren. Lastens mottaker vil likevel være ansvarlig for å betale avgiften dersom lastens eier ikke gjør det, jf. *tredje ledd tredje punktum*. Se for øvrig om avgiftsplikten for LNG i alminnelige merknader punkt 4.2.9. At mottakerbegrepet benyttes, innebærer også at reglene om definisjonen av mottaker i konvensjonen artikkel 1 nr. 4 også vil gjelde for LNG, jf. reglene om dette i fjerde ledd.

Fjerde ledd definerer hvem som er den avgiftspliktige «mottaker» for farlig last etter første ledd og etter annet ledd bokstav a, b og d. Definisjonen

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

følger av 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 4 bokstav a, og viser til den som fysisk mottar godset, jf. fjerde ledd *første punktum*. Ved internasjonal transport vil mottakeren normalt være den som har ansvaret for tolldeklarerer av godset, dvs. importøren. I de tilfellene hvor det ikke skjer noen tollklarering, vil den som rent faktisk mottar godset, være «mottaker» i konvensjonens forstand. Ved spørsmålet om hvem som er den som fysisk mottar HNS i bulk, kan praksis fra 1992-fondskonvensjonen gi noe veiledning. Også etter 1992-fondskonvensjonen er det den som fysisk mottar godset – olje i bulk – etter lossing, som anses som «mottaker».

Ofte vil den som til slutt skal ha godset ved dets endelige bestemmelsessted, være en annen enn den som fysisk mottar godset. Dette er tilfellet for eksempel der godset sendes videre med annen transport frem til det endelige bestemmelsesstedet, eller der godset tas imot for midlertidig lagring før det sendes videre. I slike tilfelle vil den som mottar godset for videre transport eller for lagring, i utgangspunktet være «mottaker» etter konvensjonen. Når den som fysisk mottar godset, handler på vegne av en annen, tillater imidlertid konvensjonen at prinsipalen anses som mottaker, jf. artikkel 1 nr. 4 bokstav a. Forutsetningen er at HNS-fondet underrettes om hvem prinsipalen er, og at prinsipalen er undergitt en konvensjonsstats jurisdiksjon. 2010 HNS-konvensjonen regulerer for øvrig ikke nærmere når et slikt prinsippforhold anses å foreligge. Dette er overlatt til nasjonal rett å bestemme. I fjerde ledd *annet punktum*, som gjennomfører bestemmelsene om dette, er begrepet «på oppdrag av en annen» benyttet. Norske myndigheter må gis melding om at prinsipalen skal anses som mottaker, slik at myndighetene kan gi informasjonen videre til HNS-fondet. (Se om rapporteringsplikten til norske myndigheter i lovforslaget § 223.) I *tredje punktum* fastsettes en hjemmel for departementet til å gi nærmere forskrifter om hva som skal regnes som slikt oppdrag som er omfattet av annet punktum.

Femte ledd første punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 16 nr. 5 og 6 om at felles kontrollerte selskaper samt mottakere som står i nært interessefelleskap med hverandre, som til sammen mottar avgiftspliktige mengder last, hver skal betale avgifter for det som den enkelte har mottatt. Poenget med regelen er at den enkelte mottakeren skal betale avgift selv om vedkommende selv isolert sett har mottatt mindre enn den nedre grensen for avgiftsplikt. På den

måten unngår en at mottakere organiserer seg vekk fra avgiftsplikten.

Det fremgår uttrykkelig av artikkel 16 nr. 6 at det avgjøres etter nasjonal rett når nært interessefelleskap eller felles kontrollert selskap anses å foreligge. I *annet punktum* er det gitt en hjemmel for departementet til å gi regler om dette i forskrift.

Sjette ledd regulerer situasjonen der godset er i transitt, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 10 annet punktum. Transitt innebærer at godset overføres fra et skip til et annet som ledd i sjøtransporten fra den opprinnelige lastehavnen til det endelige bestemmelsesstedet, uten bruk av mellomtransport med et annet transportmiddel, for eksempel lastebil. (Den nærmere fortolkning av transittbegrepet, særlig hvor lenge godset kan befinne seg i havn mellom lossing og lasting i transitt, vil antakelig bli drøftet nærmere i HNS-fondets forsamling når konvensjonen trer i kraft.) Gods i transitt skal anses mottatt først på bestemmelsesstedet for den endelige sjøtransporten.

Unntaket for transitt innebærer for det første at det ved slik omlasting mv. i Norge, vil være mottakeren i den endelige mottakshavnen i Norge, som blir avgiftspliktig, jf. *første punktum*. Unntaket innebærer videre at last i transitt der den endelige mottakshavnen ligger utenfor Norge, faller utenfor anvendelsesområdet til forslaget § 222, jf. *annet punktum*. (For gods med endelige mottakshavn utenfor HNS-området, skal det ikke betales avgift til HNS-fondet overhodet. Ulykker med gods i transitt er imidlertid omfattet av konvensjonens erstatningsregler på vanlig måte.)

I *syvende ledd* gis en regel som presiserer at reglene om avgiftsplikt til HNS-fondet ikke gjelder for Svalbard og Jan Mayen, men at Kongen i forskrift kan bestemme at reglene likevel skal gjelde og kan fastsette særlige regler for å hensynta stedlige forhold. Reglene om erstatning og forsikring er privatrettslige regler og vil derfor gjelde for Svalbard og Jan Mayen med mindre annet sies. Reglene om avgiftsplikten og rapporteringsplikten til HNS-fondet er ikke privatrettslig lovgivning, og vil derfor som utgangspunkt ikke gjelde med mindre dette reguleres særskilt, jf. lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 2. Når det likevel inntas en særskilt bestemmelse om dette, er det for å legge til rette for at man eventuelt kan gi reglene om avgiftsplikt og rapporteringsplikt anvendelse også for Svalbard og Jan Mayen dersom omfanget av mottak av avgiftspliktig gods skulle tilsi at det er behov for dette.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Til § 223

Forslaget § 223 etablerer et nasjonalt rapporteringssystem for mottak i Norge av farlig gods som transporteres som last om bord på skip. Sjølovkomiteen foreslo ikke regler om dette, men forutsatte en nærmere forskriftsregulering med hjemmel i Sjølovkomiteens forslag § 222 siste ledd.

Bakgrunnen for reglene er at norske myndigheter etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 1 og 2 og artikkel 45 nr. 4 og nr. 6 plikter å rapportere til HNS-fondet om hvem som er mottakere av farlig gods i Norge, og hva disse har mottatt hvert kalenderår. Se alminnelige merknader punkt 4.2.9. Se videre punkt 4.4.4 i alminnelige merknader om de overveielsene som ligger til grunn for departementets forslag til § 223. § 223 foreslås satt i kraft fra lovens vedtakelse, jf. lovforslagets del II nr. 1 annet punktum, for at norske myndigheter skal kunne oppfylle sine forpliktelser etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 4 ved ratifikasjonen.

Første ledd gjelder rapporteringsplikten for de som er avgiftspliktige til HNS-fondet. Disse pålegges å føre oppteget over farlig gods som mottas, og til å rapportere dette inn til norske myndigheter.

Annet ledd inneholder en særregel for LNG i tilfelle der det er inngått avtaler som nevnt i § 222 tredje ledd om at det er eieren av lasten umiddelbart før lossing, som er avgiftspliktig. Poenget er at rapporteringsplikten påhviler mottakeren av lasten også i slike tilfelle.

Tredje ledd utvider rapporteringsplikten etter første ledd til å omfatte personer som ikke er avgiftspliktige til HNS-fondet, men som mottar et mindre kvantum farlig gods av den art som det inntreffer avgiftsplikt for ved mottak av 20 000 tonn. I tråd med Sjølovkomiteens anbefalinger foreslås det at grensen for rapporteringsplikt settes til 15 000 tonn. Departementet viser til Sjølovkomiteens begrunnelse, jf. NOU 2004: 21 punkt 3.5 side 22, der det uttales at en slik regel gir myndighetene mulighet til å kontrollere også de mottakere som ligger like under grensen for avgiftsplikt.

Det foreslås i forbindelse med rapporteringsplikten ikke en tilsvarende bestemmelse om taushetsplikt som i sjøloven § 202 tredje ledd. Departementet viser til Sjølovkomiteens begrunnelse for dette i NOU 2004: 21 punkt 5 på side 37.

I fjerde ledd foreslås slike regler om inspeksjoner som ble anbefalt i konklusjonene fra Ottawamøtet. Se alminnelige merknader punkt 4.4.4.

I femte og sjette ledd foreslås enkelte forskriftshjemler til utfylling av bestemmelsene i § 223. I

sjuende ledd foreslås en regel om overtredelsesgebyr for den som ikke oppfyller forpliktelsene etter § 223 med forskrifter. Det følger av sjuende ledd *første punktum* at slikt overtredelsesgebyr kan pålegges foretak, og at ansvaret er objektivt. Etter sjuende ledd *annet punktum* kan departementet i forskrift gi regler om utmåling av overtredelsesgebyr. At departementet gis hjemmel til å gi nærmere regler om utmåling, omfatter adgangen til å fastsette et øvre tak for overtredelsesgebyret og å gi regler om standardiserte gebyrer som et alternativ til individuell utmåling.

I åttende ledd presiseres at § 223 ikke gjelder for Svalbard og Jan Mayen, men at Kongen i forskrift kan at reglene likevel skal gjelde og kan fastsette særlige regler for å hensynta stedlige forhold. Om bakgrunnen for bestemmelsen, se spesialmerknaene til § 222 siste ledd, som gjelder tilsvarende.

Til § 224

Lovforslaget § 224 tilsvarende Sjølovkomiteens forslag § 224, med enkelte andre lovtekniske løsninger. Bestemmelsen regulerer norske domstolers myndighet til å pådømme krav mot eieren eller forsikringsgiveren etter sjøloven kapittel 11, og gjennomfører artikkel 38 i 2010 HNS-konvensjonen.

Første ledd tilsvarende reglene om dette i sjøloven § 203 første ledd. (Mens § 203 bare gjelder forureningssskade, gjelder § 224 alle typer skader.) Reglene her gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 38 nr. 1, som tilsvarende artikkel 9 nr. 9 i 1992-ansvarskonvensjonen. Bestemmelsen må leses med den begrensning som følger av reglene i forslaget § 227 om det geografiske virkeområdet. Departementet viser i den forbindelse til Sjølovkomiteens drøftelser av sammenhengen med reglene om konvensjonens geografiske virkeområde i NOU 2004: 21 punkt 5 side 38.

Annet ledd innebærer visse utvidelser av den jurisdiksjonen som følger av første ledd. Bestemmelsen gjelder bare ved andre skader enn forureningssskade og tiltak foretatt i anledning slik skade, jf. artikkel 38 nr. 2, som viser til artikkel 3 bokstav c. Departementet har gitt bestemmelsen en noe annen lovteknisk utforming enn i Sjølovkomiteens forslag, men innholdet er det samme.

Passusen «utenfor territoriet til en annen stat» i *første punktum* viser til territoriet (herunder territorialfarvannet) til enhver stat, ikke bare en kontraherende stat.

Forholdet mellom første og annet ledd skal forstås slik at annet ledd gir en tilleggsjurisdiksjon

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

for tilfeller der man er utenfor reglene om skadestedsjurisdiksjon i første ledd. Det er ikke meningen at annet ledd skal medføre noen begrensning i saker der det etter første ledd er norsk jurisdiksjon.

Tredje ledd tilsvarer § 203 annet ledd. Bestemmelsen er viktig for at alle skadelidte skal ha mulighet til å framsette krav om erstatning når eieren har opprettet begrensningsfond ved norsk domstol.

Spørsmålet om hva som utgjør en serie av hendelser med samme opphav, er kommentert foran i spesialmerknadene til lovforslaget § 211.

Fjerde ledd regulerer domstolens kompetanse ved søksmål om fordeling av begrensningsfond, jf. definisjonen av begrensningssøksmål i sjøloven § 177 tredje ledd.

Til § 225

Lovforslaget § 225 om søksmål m.m. mot HNS-fondet tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 225. Bestemmelsen regulerer blant annet norske domstolers kompetanse ved erstatningskrav mot HNS-fondet og valg av verneting i Norge i slike saker. Den gjennomfører konvensjonen artikkel 39 og svarer i hovedsak til bestemmelsene i sjøloven § 204.

Til § 226

Paragrafen tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 226. Bestemmelsen gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 40 om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer, og tilsvarer bestemmelsene i sjøloven § 205.

Til § 227

Paragrafen tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 227. Bestemmelsen omhandler det geografiske virkeområdet for reglene i kapittel 11, samt reglenes anvendelse på fremmede statsskip som går i ikke-kommersiell tjeneste. Tilsvarende bestemmelser for oljesølvansvaret er å finne i sjøloven § 206. Reglene i 2010 HNS-konvensjonen om dette er noe mer komplekse enn reglene om det samme i sjøloven kapittel 10. Dette skyldes at 2010 HNS-konvensjonen omfatter alle slags skader, i motsetning til 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen, som bare gjelder forurensningsskader.

Første ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 3. Se merknader til § 224 om sammenhengen mellom denne bestemmelsen og § 224.

Etter første ledd *bokstav a* er all skade som inntrer innenfor territorialgrensen til en konvensjonsstat, omfattet. Etter første ledd *bokstav b* gjelder det et videre virkeområde ved forurensningsskader.

Første ledd *bokstav c* gjelder person- og tingskade som er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, og gir reglene anvendelse dersom skipet er registrert i en konvensjonsstat, eller, når skipet er uregistrert, dersom skipet kan føre en konvensjonsstats flagg.

Bokstav d gir reglene anvendelse på tiltak for å avverge eller begrense skade som nevnt, uansett hvor tiltakene er truffet. Bokstav d vil kunne omfatte tiltak som er utført på det åpne hav eller innenfor territoriet til en stat som ikke er konvensjonsstat.

Annet ledd gjelder krigsskip og andre statsskip som benyttes i ikke-kommersiell øyemed. Om bakgrunnen for bestemmelsen, se punkt 4.4.3 i alminnelige merknader. Slike skip vil også være underlagt konvensjonens bestemmelser om forsikringsplikt, men ikke sertifikatplikten, jf. lovforslaget § 218 tredje ledd som viser til reglene i § 197 tredje ledd.

Sjølovkomiteen foreslår et tredje punktum i annet ledd om at ansvarsbeløpet for statsskip ikke skal beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn. Komiteens begrunnelse er at en slik minstegrense anses nødvendig, fordi noen av marinens skip er spesialskip med uforholdsmessig lav tonnasje, jf. spesialmerknadene til komiteens forslag til § 227 tredje ledd i NOU 2004: 21 punkt 5, side 41. Etter departementets forslag er norske statsskip ikke unntatt fra konvensjonen, se alminnelige merknader punkt 4.4.3. En slik regel som foreslås av Sjølovkomiteen her, er derfor mindre aktuell.

Til § 231

Endringsforslaget innebærer at reglene i kapittel 12 gjelder tilsvarende for begrensningsfond etter § 216.

Til § 232

Femte ledd svarer til § 232 i Sjølovkomiteens forslag, jf. NOU 2004: 21 side 42, og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 3. Se generelle merknader punkt 4.2.3.

Bestemmelsen i *sjette ledd* om at rentekravet skal anses som en del av det erstatningskrav som skal dekkes av de internasjonale erstatningsfondene, er inntatt for å forhindre at de norske

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

reglene om at renter ikke kan kreves dekket innenfor globalfondet i førstelaget, skal medføre problemer med å få dekket dette i andrelaget. Se nærmere om dette i spesialmerknadene til § 244.

Til § 240

Endringen er en konsekvens av at reglene i kapittel 12 skal gjelde tilsvarende for begrensingsfond etter lovforslaget § 216, jf. forslaget til endring i sjøloven § 231 første ledd.

Til § 244

Endringen i første punktum er en konsekvens av at reglene i kapittel 12 skal gjelde tilsvarende for begrensingsfond etter forslaget § 216.

Sjølovkomiteen foreslår et nytt annet punktum i § 244 første ledd med en regel om at fordelingen av begrensingsfondet skal skje på grunnlag av pålydende av fordringen med tillegg av rente. Etter § 173 nr. 6, § 194 annet ledd annet punktum og lovforslaget § 215 annet ledd annet punktum, kan renter ikke meldes inn i begrensingsfondet. Etter praksis i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade tillates imidlertid renter dekket innenfor fondets ansvar. Ved en regel om at renter skal regnes med ved fordelingen av begrensingsfondet, selv om renter dekkes utenfor begrensingsfondet, unngår en at begrensingsfondet i førstelaget (rederens ansvar) fordeles uten renter, mens annenlagsfondet (utbetalingsene fra Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade) fordeles med renter. Sjølovkomiteen uttaler i spesialmerknadene til bestemmelsen i NOU 2004: 21 punkt 5 side 42:

«Annet punktum er nytt og gjelder rentetillegg til anmeldte krav ved fordelingen av begrensingsfondet. Någjeldende regler bygger på prinsippet om at fordelingen skal skje på grunnlag av de enkelte kravs pålydende. Når samlede krav ikke overstiger ansvarsgrensen, kommer forsinkelsesrenter i tillegg til kravene for så vidt ansvarsgrensen dermed ikke overstiges – på samme måte som ellers når krav ikke er undergitt begrensning. Når samlede krav overstiger ansvarsgrensen vil rentetillegget tas med ved den forholdsmessige fordelingen mellom kreditorene av det samlede ansvarsbeløpet. Etter någjeldende regler kan det bli noe forskjell ved fordelingen avhengig av renteregler for de enkelte erstatningskrav

mv. Komiteen foreslår derfor en bestemmelse i § 244 om at det ved fordelingen skal legges til grunn at hvert krav deltar ved fordelingen med fordringsbeløpet med tillegg av forsinkelsesrente. Dette er også i samsvar med det internasjonale oljefondets praksis med å godta rentetillegg innenfor fondets maksimalgrense.»

Etter departementets syn er det grunn til å vurdere nærmere om regelen i § 173 nr. 6, § 194 annet ledd annet punktum samt lovforslaget § 215 annet ledd annet punktum om at renter ikke kan meldes i begrensingsfondet, heller bør oppheves. Bakgrunnen er at en slik regel ikke er i samsvar med den regelen som praktiseres for så vidt gjelder Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade («andrelaget»), og som man kan regne med også vil bli praktisert i HNS-fondet. Dagens regel om at rentekravet ikke inngår i begrensingsfondet til skipets eier («førstelaget»), kan muligens vise seg å vanskeliggjøre dekningen av rentekravet i det internasjonale erstatningsfondet («andrelaget»), siden en slik regel vil innebære at rentene ikke dekkes innenfor konvensjonssystemet i nasjonal rett. For å forhindre at de norske reglene kan medføre vanskeligheter med å få dekning for rentekravet i andrelaget, foreslås i forslaget til endringer i § 232 en regel om at rentekrav skal anses som en del av det erstatningskrav som skal dekkes av fondene i andrelaget.

Definisjonen av skade er den samme i førstelaget og i andrelaget, og i praksis foregår erstatningsoppgjørene samlet for skipseieransvaret og fondets ansvar. Dette kan tilsi at norsk rett her bør innføre den samme regelen om at renter inngår i begrensingsfondet i førstelaget, som praktiseres i fondet i andrelaget. De samme reglene om rentekravet som i sjøloven § 173 nr. 6 og § 194 annet ledd annet punktum er imidlertid også å finne i de øvrige nordiske sjølovene. Departementet vil derfor ta spørsmålet opp til nærmere vurdering i samarbeid med de andre nordiske landene før det foretas en endelig vurdering av dette spørsmålet.

Inntil videre foreslår departementet bare en slik endring av § 244 første ledd som Sjølovkomiteen tar til orde for. Dersom man senere kommer til at § 173 nr. 6 samt annet ledd annet punktum i § 194 og § 215 bør endres som nevnt, vil regelen i § 244 annet ledd annet punktum bli overflødig, og vil kunne oppheves. (Det samme gjelder § 234 annet ledd.)

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Til § 430

Det foreslås inntatt en henvisning til reglene om bortfrakters ansvar ved forsinkelse av passasjerer i sjøloven § 418 a i sjøloven § 430. Endringen er foreslått for å rette opp at henvisningen til § 418 a ved en inkurie falt ut i forbindelse med renummereringen av bestemmelsene i sjøloven kapittel 15 avsnitt III og IV som ledd i vedtakelsen av endringslov 7. juni 2013 nr. 30. Bortfrakters ansvar ved forsinkelse har vært ufravikelig i Norge og de øvrige nordiske land. Den manglende henvisningen til § 418 a innebærer at bortfrakter etter gjeldende rett er ufravikelig ansvarlig ved forsinkelse av en passasjers reisegods, men ikke ved forsinkelse av passasjerer.

Til § 503 a

Bestemmelsen regulerer foreldelse av erstatningskrav mot skipets eier og dennes forsikringsgiver etter §§ 212 og 220 og krav mot HNS-fondet etter § 221, og gjennomfører artikkel 37 i 2010 HNS-konvensjonen. *Sjølovkomiteen* drøfter særlig forholdet mellom konvensjonens regler om foreldelse og foreldelseslovens regler om tilleggsfrist, og konkluderer med at konvensjonens bestemmelser om foreldelse må anses absolutte. Departementet viser til *Sjølovkomiteens* spesialmerknader til forslaget § 503 a i NOU 2004: 21 punkt 5, side 43, hvor det uttales:

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

«Utformingen av bestemmelsene i 1969- og fondskonvensjonen om foreldelsesfristens lengde og om måten den kan avbrytes på, reiser spørsmålet om konvensjonene har ment å gi en uttømmende regulering av disse forhold. Etter komiteens mening taler meget for at reglene om foreldelsesfristens lengde må anses som absolutte, slik at de ikke kan suspenderes e.l. Komiteen viser her til at konvensjonene ikke inneholder noen bestemmelser som overlater til nasjonal rett (f.eks. *lex fori*) å regulere eventuell suspensjon av foreldelsesfristen

o.l., og komiteen antar således at regler om suspensjon i den alminnelige foreldelseslovgivning som regel ikke vil få anvendelse på krav etter utkastet. Likeledes vil komiteen anta at avbrytelse av foreldelsesfrist kun vil ha gyldighet dersom det skjer i samsvar med konvensjonene. Har skadevolder erkjent sitt ansvar og innrømmet skadelidtes krav, foreligger imidlertid et nytt krav, for hvilket foreldelsesfristen løper fra dagen for erkjennelsen. Anmeldelse av krav i henhold til proklama som er utstedt (i dødsbo eller konkursbo), bør antas å virke fristavbrytende; dels kan det sees som en form for søksmål, dels kan det i utstedelsen av proklama sies å ligge et avkall på retten til å gjøre foreldelse gjeldende når krav blir meldt innen proklamafristen.»

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

Departementet slutter seg til dette.

Til § 505

Endringene er en konsekvens av reglene om begrensingsfond i forslaget kapittel 11.

Til del II om ikrafttredelse og overgangsbestemmelser

Nr. 1 gjelder ikrafttredelse. Bestemmelsene som gjennomfører reglene i 2010 HNS-konvensjonen om erstatning og forsikring, vil bli satt i kraft fra det tidspunkt konvensjonen trer i kraft for Norge etter ratifikasjon. Forslaget til endring av §§ 182 b, 193 og 430 foreslås satt i kraft straks i og med at forslagene kun gjelder retting av inkurier.

Også forslaget § 223 foreslås satt i kraft straks. Se nærmere om bakgrunnen for dette i spesialmerknaene til den bestemmelsen.

Nr. 2, som i hovedsak tilsvarende *Sjølovkomiteens* forslag § 228, fastsetter at reglene om ansvar og forsikring i kapittel 11 om 2010 HNS-konvensjonen skal gjelde når den ansvarsbetingende hendelsen finner sted etter at reglene er satt i kraft.

2010 HNS-konvensjonens regler om avgiftsplikt er ikke knyttet til tidspunktet for den ansvarsbetingende hendelsen. Avgiftsplikten er knyttet til mottaket av farlig gods i det forutgående kalenderåret, jf. artikkel 18 nr. 1 og 19 nr. 1. Når 2010 HNS-konvensjonen trer i kraft for Norge, vil HNS-fondet derfor kunne innkreve avgifter på mottak av farlig last her i året forut for ratifikasjonen. Lovforslaget § 222 om avgifter til

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

HNS-fondet vil på denne bakgrunn kunne komme til anvendelse uavhengig av tidspunktet for den ansvarsbetingende hendelsen, i tråd med 2010 HNS-konvensjonens regler. Det kan likevel ikke kreves avgifter fra norske mottakere før konvensjonen er i kraft for Norge.

I *nr. 3* er det gitt en hjemmel til å gi nærmere overgangsregler.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.)

I

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

§ 173 nr. 2 skal lyde:

- 2) krav i anledning oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207, og krav i anledning skade som nevnt i § 211;

§ 175 nr. 1 til 3 skal lyde:

- 1) For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 250 000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.
- 2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 3 020 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
 - for hvert tonn fra 2001 til 30 000 tonn, med 1208 SDR,
 - for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 906 SDR, og
 - for hvert tonn over 70 000 tonn, med 604 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr. 2, er 1 510 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
 - for hvert tonn fra 2001 til 30 000 tonn, med 604 SDR,
 - for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 453 SDR,
 - for hvert tonn over 70 000 tonn, med 302 SDR.

§ 182 b første ledd skal lyde:

Utenlandsk skip som ikke har slikt sertifikat som nevnt i § 182 a, kan bortvises fra norske

havner av Sjøfartsdirektoratet. Blir et utenlandsk skip bortvist, skal Sjøfartsdirektoratet foreta notifikasjon om bortvisningen i henhold til direktiv 2009/20/EF.

§ 193 skal lyde:

§ 193 *Kanalisering av ansvar m.m.*

Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade kan bare fremsettes etter reglene i dette kapitlet.

Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:

- a) medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for,
- b) losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet,
- c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten,
- d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
- e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller
- f) ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Regressansvar for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot noen som omfattes av reglene i andre ledd bokstav a, b, d, e eller f, med mindre vedkommende har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Nytt kapittel 11 skal lyde:

Kapittel 11. Ansvar for skade voldt av farlig gods etter den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, som endret ved protokoll av 2010

§ 211 Definisjoner

Med farlig gods forstås i dette kapittel:

- a) olje som transporteres i bulk, som definert i regel 1 i vedlegg 1 til internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer,
- b) skadelige flytende stoffer som transporteres i bulk, som definert i regel 1.10 i vedlegg II til internasjonal konvensjon om hindring av forurensning av skip, 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer, og de stoffer og blandinger som inntil videre er klassifisert som forurensningskategori X, Y, eller Z etter regel 6.3 i nevnte vedlegg II,
- c) farlige, flytende stoffer som transporteres i bulk, og som er oppført i kapittel 17 i internasjonal kode for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk, med endringer, og de farlige produkter som det er gitt foreløpige regler for lastehåndtering for, etter reglene i kodens punkt 1.1.6,
- d) farlige og skadelige stoffer, materialer eller gjenstander i pakket form som er omfattet av internasjonal kode for transport av farlig gods (IMDG-koden), med endringer,
- e) flytende gasser som er oppført i kapittel 19 i internasjonal kode for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gasser i bulk, med endringer, og de produkter som det er gitt foreløpige regler for lastehåndtering for, etter reglene i kodens punkt 1.1.6,
- f) flytende stoffer som transporteres som last i bulk med antennelsestemperatur som ikke overstiger 60 °C, målt ved prøve i lukket beholder,
- g) faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper som omfattes av den internasjonale koden for transport av faste bulkklaster (IMSBC-koden), med endringer, i den utstrekning disse stoffene i pakket form ville være omfattet av internasjonal kode for transport av farlig gods (IMDG-koden) i kraft i 1996,
- h) rester fra forutgående bulktransport av stoffer som nevnt i bokstavene a til c og e til g i oppregningen her.

Med skip forstås i dette kapittel ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen.

Med HNS i bulk forstås stoffer som er omfattet av bokstav a til c og e til h i første ledd. Med pakket HNS forstås stoffer som er omfattet av bokstav d i første ledd.

Med eier forstås for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet. Eies skipet av en stat, gjelder § 191 femte ledd annet punktum tilsvarende.

Med sjøtransport forstås i dette kapitlet tiden fra godset ved lasting kommer inn i skipet eller i noen del av dets innretninger, og til godset ved lossing ikke lenger er i skipet eller noen del av dets innretninger. Bli skipets utstyr ikke brukt ved lasting eller lossingen, begynner og slutter perioden når godset bringes over skipssiden.

Med HNS-konvensjonen forstås den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlige og skadelige stoffer som endret ved protokollen 30. april 2010.

Med HNS-fondet forstås Det internasjonale erstatningsfond som etableres ved HNS-konvensjonen.

Med konvensjonsstat forstås i dette kapittel stat som er tilsluttet HNS-konvensjonen.

§ 212 Objektivt ansvar for skipets eier

Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for skade som er voldt ved sjøtransport av farlig gods, og som skyldes de farlige egenskapene ved godset. Ansvar for skade oppstått ved en serie hendelser med samme opphav påhviler den som er eier ved den første hendelsen. Er skaden oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip som hver for seg transporterer farlig gods, er hver eier ansvarlig, men slik at eierne hefter solidarisk for skade som ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip.

Med skade forstås i dette kapittel:

- a) tap av menneskeliv eller personskade oppstått om bord eller utenfor skipet,
- b) tap av eller skade på eiendom utenfor skipet,
- c) tap eller skade ved forurensning av miljøet,
- d) utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a til c, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Skade ved forringelse av miljøet, jf. bokstav c, omfattes i tillegg til tap fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppbygging som har vært eller vil bli foretatt.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Reglene i dette kapittel gjelder ikke:

- a) forurensningsskade som omfattes av § 191,
- b) skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 3 bokstav b,
- c) erstatningskrav i henhold til kontrakt om sjøtransport av gods eller passasjerer,
- d) yrkesskadeerstatning eller ytelser fra folketrygden og tilsvarende krav etter rettsreglene her i riket eller fremmed stat for så vidt bestemmelsene i §§ 211 til 227 er uforenlige med de regler som ellers gjelder for slike krav.

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

§ 213 Ansvarsfritak

Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter § 212.

Eieren er videre fri for ansvar dersom det godtgjøres at senderen eller avlasteren har unnlatt å gi opplysninger om godsets farlige eller skadelige egenskaper, og at dette helt eller delvis har forårsaket skaden eller har ført til at eieren ikke har skaffet seg forsikring som nevnt i § 218. Dette gjelder bare dersom verken eieren eller noen ansatt eller andre som eieren svarer for, kjente eller med rimelighet burde ha kjent til godsets farlige eller skadelige egenskaper.

§ 214 Kanalisering av ansvar m.m.

Erstatningskrav mot skipets eier for skade etter § 212 kan bare fremsettes etter reglene i dette kapitlet.

Reglene om kanalisering av ansvar m.m. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvaret etter § 212. Regelen om at erstatningskrav ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke omfatte sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten.

§ 215 Ansvarsbegrensning

For skade forårsaket av HNS i bulk er eierens ansvar etter § 212 begrenset til 10 millioner SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 2000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn økes ansvarsgrensen med:

- a) 1500 SDR pr. tonn fra 2001 til 50 000 tonn, og
- b) 360 SDR pr. tonn over 50 000 tonn.

Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 100 millioner SDR.

For skade forårsaket av pakket HNS eller av både HNS i bulk og pakket HNS, eller hvor det ikke lar seg fastslå om skaden fra skipet er forårsaket av HNS i bulk eller pakket HNS, er eierens ansvar etter § 212 begrenset til 11,5 millioner SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 2000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn økes ansvarsgrensen med:

- a) 1725 SDR pr. tonn fra 2001 til 50 000 tonn, og
- b) 414 SDR pr. tonn over 50 000 tonn.

Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 115 millioner SDR.

Begrensningen gjelder alt ansvar etter § 212 i anledning av samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. For sakskostnader og forsinkelsesrenter av de erstatningsbeløpene som etter fordeling av begrensningsbeløpet skal utbetales til fordringshaverne, hefter eieren uten begrensning.

§ 194 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

§ 216 Begrensningsfond og begrensningssøksmål

En eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 215, må opprette et begrensningsfond ved den domstol hvor sak om erstatning etter § 212 er reist eller i tilfelle kan reises. Når fondet er opprettet, kan eieren eller en skadelidt reise begrensningssøksmål for å få fastslått ansvaret og fordelt ansvarsbeløpet.

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

§ 195 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

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

§ 217 Oppheving av arrest m.m.

Når eieren har rett til å begrense sitt ansvar etter § 215 og har opprettet et fond i samsvar med § 216, gjelder reglene i § 196 første ledd tilsvarende.

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

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

§ 218 Forsikringsplikt, sertifikat

Eieren av norsk skip plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 212 opp til de grenser som er nevnt i § 215. Dette gjelder likevel ikke skip som er mindre enn 500 tonn og som ikke fører farlig gods som last. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet som kreves i første punktum. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, og som fører farlig gods som last, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 212 opp til de grenser som er nevnt i § 215. Er skipet registrert i en konvensjonsstat, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip registrert i en stat som ikke er konvensjonsstat.

For skip som eies av den norske stat eller av en annen stat, gjelder reglene i § 197 tredje ledd tilsvarende.

Departementet gir i forskrift nærmere regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat. Departementet kan i forskrift gjøre unntak fra plikten til å ha sertifikat etter første ledd for norske skip som ikke fører farlig gods.

§ 219 Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter reglene i § 218.

§ 220 Krav mot forsikringsgiveren m.m.

Erstatningskrav etter § 212 kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stillet sikkerhet for eierens erstatningsansvar (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan påberøpe begrensning av ansvaret etter § 215 selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. § 200 første ledd tredje og fjerde punktum gjelder tilsvarende.

Forsikringsgiveren kan opprette begrensningsfond etter § 216 med samme virkning som om det var opprettet av eieren. § 200 annet ledd annet punktum gjelder tilsvarende.

§ 221 HNS-fondet

I tillegg til den erstatningen skadelidte kan få etter §§ 212 og 220, har skadelidte rett til erstatning fra HNS-fondet etter reglene i kapittel 3 i HNS-konvensjonen. HNS-konvensjonen kapittel 3 gjelder som lov.

For HNS-fondets regresskrav mot skipets eier og dennes forsikringsgiver gjelder § 214 første ledd og § 220 tilsvarende. For fondets regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

§ 222 Avgifter til HNS-fondet

Den som i kalenderåret, i havn eller annen losseplass innenfor norsk territorium, er mottaker av mer enn 20 000 tonn HNS i bulk som transporteres som last om bord på skip, ikke medregnet gods som omfattes av annet og tredje ledd, skal betale slike avgifter til HNS-fondet som fondets organer fastsetter i samsvar med HNS-konvensjonen, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt.

Avgiftsplikten til HNS-fondet etter første ledd skal gjelde tilsvarende for den som i kalenderåret, i havn eller annen losseplass innenfor norsk territorium, er mottaker av

- mer enn 20 000 tonn faste bulklaster som nevnt i § 211 første ledd bokstav g,
- mer enn 20 000 tonn LPG (kondensert hydrokarbongass),
- mer enn til sammen 150 000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 nr. 3, og som for denne oljen er pliktig til å betale avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) etter reglene i § 202, eller
- mer enn 20 000 tonn olje i bulk som ikke omfattes av bokstav c, og som er opplistet i vedlegg I til internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med senere endringer.

Avgiftsplikten til HNS-fondet skal også gjelde tilsvarende for den som i kalenderåret var mottaker av LNG-last (flytende naturgass) om bord på skip, som ble losset ved en havn eller annen losseplass i norsk territorium. Dersom mottakeren har inngått avtale med den som var eier av lasten umiddelbart før lossing i norsk territorium, om at det er eieren av lasten som skal betale avgiftene til HNS-fondet etter første ledd, og mottakeren har informert departementet om at en slik avtale eksisterer, skal likevel lasteeieren være avgiftspliktig til fondet. Ved slik avtale er mottakeren ansvarlig for å betale avgiften til fondet dersom eieren av lasten ikke gjør det.

Som mottaker etter første ledd, annet ledd bokstav a, b og d samt tredje ledd regnes den som fysisk mottar godset. Dersom den som fysisk mottar godset, gjør dette på oppdrag av en annen person som er

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

undergitt en konvensjonsstats jurisdiksjon, skal likevel oppdragsgiveren anses som mottaker hvis HNS-fondet underrettes om hvem som er oppdragsgiver. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om hva som skal regnes som slikt oppdrag som er omfattet av annet punktum.

Dersom felles kontrollerte selskaper eller to eller flere mottakere som står i nært interessefelleskap med hverandre, innenfor norsk territorium mottar farlig gods som til sammen utgjør avgiftspliktige mengder last etter reglene i første og annet ledd, skal hver mottaker betale avgifter for det kvantum som den enkelte har mottatt. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om når nært interessefelleskap og felles kontrollerte selskaper foreligger, herunder gjøre unntak fra første til tredje punktum.

Gods som er overført direkte eller i havn eller losseplass fra et skip til et annet skip som ledd i sjøtransporten fra den opprinnelige lastehavnen og til den endelige havnen eller losseplassen (gods i transitt), skal anses mottatt i den endelige havnen eller losseplassen. Om den endelige havnen eller losseplassen for gods i transitt er utenfor norsk territorium, omfattes godset ikke av avgiftsplikten etter paragrafen her.

Bestemmelsen gjelder ikke for Svalbard. Kongen kan gi forskrifter om bestemmelsens anvendelse på Svalbard, og kan fastsette særlige regler under hensyn til de stedlige forhold.

§ 223 Rapporteringsplikt

Den som etter reglene i § 222 er avgiftspliktig til HNS-fondet, skal føre opptegetninger over mengder og typer farlig gods som vedkommende er avgiftspliktig for. Opptegetningene for et kalenderår skal rapporteres til departementet innen 1. februar det påfølgende året, eller innen en annen frist som departementet fastsetter i forskrift.

Der det er inngått avtale som nevnt i § 222 tredje ledd annet punktum om avgiftsplikten for LNG, påhviler rapporteringsplikten etter første ledd uansett den som er mottaker av lasten, som også skal rapportere om navn og adresse på den som er avgiftspliktig etter avtalen.

Første ledd gjelder tilsvarende for den som i kalenderåret i havn eller annen losseplass innenfor norsk territorium er mottaker av 15 000 tonn farlig gods som nevnt i § 222 første ledd og annet ledd bokstav a, b og d.

All relevant dokumentasjon om mottaket av farlig gods, herunder dokumentasjon som gjelder oppdrag og interessefelleskap som nevnt i § 222 tredje og fjerde ledd, skal gjøres tilgjengelig for undersøkelse av den myndighet departementet bestemmer.

Den som har rapporteringsplikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av første til tredje ledd, jf. sjette ledd, samt den som er involvert i oppdrag og interessefelleskap som nevnt i første punktum i leddet her, skal gi nødvendig bistand ved slike undersøkelser og gi slike opplysninger og kopier av dokumenter mv. som myndigheten anmoder om.

Departementet kan i forskrift pålegge personer nevnt i første til tredje ledd å oppbevare i et visst antall år relevante opptegetninger og dokumentasjon vedrørende mottaket av farlig gods.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om rapporteringsplikten etter første til tredje ledd og undersøkelser etter fjerde ledd, herunder regler som utfyller eller gjør unntak fra bestemmelsene i denne paragraf, samt nærmere bestemmelser om hvilken informasjon som skal rapporteres til departementet.

Departementet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, overtrer bestemmelse gitt i eller i medhold av paragrafen her. Det gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld. Departementet kan i forskrift gi regler om utmåling av overtredelsesgebyr.

Bestemmelsen gjelder ikke for Svalbard. Kongen kan gi forskrifter om bestemmelsens anvendelse på Svalbard, og kan fastsette særlige regler under hensyn til de stedlige forhold.

§ 224 Norske domstolars kompetanse

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar etter §§ 212 og 220 hører under norsk domstol dersom skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense slik skade.

Søksmål som gjelder eierens eller forsikringsgiverens ansvar etter §§ 212 og 220 for skade som nevnt i annet punktum i leddet her, og som utelukkende er oppstått utenfor riket og utenfor territoriet til en annen stat, kan reises her i riket når:

- a) skipet er registrert her i riket,*
- b) eieren har sin bopel eller hovedforretningssted her i riket, eller*
- c) begrensingsfond er opprettet ved norsk domstol. Første punktum gjelder skade som nevnt i § 212 annet ledd bokstav a og b samt utgifter, skade eller tap som nevnt i § 212 annet ledd bokstav d som gjelder slik skade, når skaden er forårsaket av et stoff transportert om bord i et skip som er registrert i en kontraherende stat.*

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

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

§ 225 Søksmål m.m. vedrørende HNS-fondet

Søksmål mot HNS-fondet om erstatning etter § 221 kan reises ved norsk domstol bare i tilfelle som nevnt i § 224 første og annet ledd, og bare dersom søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade ikke tidligere er reist i en annen konvensjonsstat.

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

HNS-fondet kan intervensjon som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter dette kapittel og blir ved slik intervensjon bundet av dommen.

Når erstatningssak er reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan hver av sakens parter ved brev varsle HNS-fondet om saken. Brevet besør- ges sendt av retten som rekommandert brev til fondets direktør. Har HNS-fondet fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet vareta sine interesser, blir det bundet av rettskraftig dom i saken.

HNS-fondet kan reise søksmål her i riket i anledning krav på avgift etter konvensjonen.

§ 226 Anerkjennelse og fullbyrding av utenlandsk dom

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

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

§ 227 Virkeområde

Reglene i dette kapitlet gjelder:

- a) *ansvaret for skade voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått*

her i riket eller innenfor territoriet til annen konvensjonsstat,

- b) *ansvaret for skade som omfattes av § 212 annet ledd bokstav c (forurensningsskade), som er voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått i norsk økonomisk sone eller i økonomisk sone til en annen konvensjonsstat, eller, for stat som ikke har opprettet slik sone, i et område som nevnt i § 206 annet ledd,*
- c) *ansvaret for skade som omfattes av § 212 annet ledd bokstav a og b som er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, dersom skaden er voldt av farlig gods transportert som last i skip registrert her i riket eller i annen konvensjonsstat eller, hvis skipet ikke er registrert, i skip som kan føre en konvensjonsstats flagg,*
- d) *tiltak for å avverge eller begrense skade som nevnt i bokstav a til c, uansett hvor tiltaket er satt i verk.*

Reglene i dette kapitlet gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en fremmed stat, og som på det tidspunkt da skade ble voldt av farlig gods, utelukkende brukes i statlig ikke-kommersiell øyemed. §§ 212 til 215 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

§ 231 første ledd første punktum skal lyde:

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter § 177 (globalfond), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), § 216 (begrensningsfond etter HNS-konvensjonen), samt etterfølgende begrensnings søksmål.

§ 232 nye femte og sjette ledd skal lyde:

Begrensningsfond etter HNS-konvensjonen skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 215.

Rentetillegget for krav som nevnt i fjerde og femte ledd, skal anses som en del av det erstatningskrav som skal dekkes av Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003) etter § 201 og av HNS-fondet etter § 221.

§ 240 annet punktum skal lyde:

Søksmål kan reises av person som nevnt i § 177 tredje ledd første punktum, § 195 første ledd annet punktum eller § 216 første ledd annet punktum.

§ 244 første ledd skal lyde:

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176,

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

§ 195 eller § 216. *Fordelingen skjer på grunnlag av pålydende av hver fordring med tillegg av forsinkelsesrente i henhold til alminnelige rettsregler.*

§ 430 skal lyde:

§ 430 *Virkeområde og ufravikelighet*

Reglene i §§ 411 til 417, § 418 a, §§ 419 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjeren

- a) i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b) ved annen befordring dersom alminnelige norske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

Ny § 503 a skal lyde:

§ 503 a *Foreldelse etter kapittel 11*

Krav om erstatning etter §§ 212 og 220 faller bort dersom søksmål ikke er reist innen tre år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden og hvem som eide skipet.

Krav på erstatning fra HNS-fondet etter § 221 faller bort dersom søksmål ikke er reist eller prosessvarsel etter § 225 fjerde ledd avsendt til fondet innen tre år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden.

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

§ 505 annet punktum skal lyde:

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

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Endringene i sjøloven §§ 182 b, 193, 223 og 430 trer likevel i kraft straks. For øvrig kan Kongen sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
2. Reglene om ansvar og forsikring i sjøloven kapittel 11 får bare anvendelse på hendelser som inntreffer etter ikrafttreddelsen av §§ 212 og 218.
3. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

B

Forslag

til vedtak om samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Stortinget samtykker i ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996.

Vedlegg 1

Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

Protokoll av 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Text adopted by the Conference

The states parties to this protocol,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (hereinafter referred to as the “Convention”), to the adequate, prompt and effective compensation of persons who suffer damage caused by incidents in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, as well as to the preservation of the marine environment,

RECOGNIZING ALSO that, over many years, a large number of States have consistently expressed their determination to establish a robust and effective compensation regime for the maritime carriage of hazardous and noxious substances based on a system of shared liability and have worked towards a uniform implementation of the Convention,

ACKNOWLEDGING, HOWEVER, that certain issues have been identified as inhibiting the entry into force of the Convention and, consequently, the implementation of the international regime contained therein,

DETERMINED to resolve these issues without embarking on a comprehensive revision of the Convention,

AWARE OF the need to take into account the possible impact on developing countries, as well as the interests of those States which have already

Tekst vedtatt av konferansen

De stater som er part til denne protokoll,

SOM ERKJENNER at Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996 (heretter kalt «konvensjonen»), kan være et viktig bidrag til å oppnå en tilfredsstillende, rask og effektiv erstatning til personer som påføres skade forårsaket av hendelser i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, og til å bevare havmiljøet,

SOM OGSÅ ERKJENNER at et stort antall stater gjennom flere år jevnlig har gitt uttrykk for at de er fast bestemt på å innføre en solid og effektiv erstatningsordning for sjøtransport av farlige og skadelige stoffer basert på et system med delt ansvar, og har arbeidet for å oppnå en ensartet gjennomføring av konvensjonen,

SOM IMIDLERTID INNSER at det er identifisert enkelte problemer som er til hinder for at konvensjonen kan tre i kraft, og dermed også for at den internasjonale ordningen nedfelt i konvensjonen kan gjennomføres,

SOM ER FAST BESTEMT PÅ å løse disse problemene uten å gi seg i kast med en full revisjon av konvensjonen,

SOM ER KLAR OVER at det er nødvendig å ta hensyn til eventuelle konsekvenser for utviklingslandene, og til interessene til de stater som alle-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

ratified the Convention or have almost completed the ratification process,

RECALLING the principles enshrined in IMO resolution A.998(25) “Need for capacity-building for the development and implementation of new, and amendments to existing, instruments”, adopted on 29 November 2007,

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol to the Convention,

HAVE AGREED as follows:

Definitions

Article 1

For the purposes of this Protocol:

- 1 “Convention“ means the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.
- 2 “Organization“ means the International Maritime Organization.
- 3 “Secretary-General“ means the Secretary-General of the Organization.

General obligations

Article 2

The Parties to this Protocol shall give effect to the provisions of this Protocol and the provisions of the Convention, as amended by this Protocol.

Article 3

- 1 Article 1, paragraph 5, of the Convention is replaced by the following text:
 - 5 “Hazardous and noxious substances (HNS)“ means:
 - (a) any substances, materials and articles carried on board a ship as cargo, referred to in (i) to (vii) below:
 - (i) oils, carried in bulk, as defined in regulation 1 of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
 - (ii) noxious liquid substances, carried in bulk, as defined in regulation 1.10 of Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,

rede har ratifisert konvensjonen, eller som nesten har fullført ratifikasjonsprosessen.

SOM MINNER OM de prinsipper som er nedfelt i IMO-resolusjon A.998(25) «Behov for oppbygging av kapasitet til å utarbeide og gjennomføre nye instrumenter, og til å endre de eksisterende», vedtatt 29. november 2007,

SOM ANSER at disse målene best kan nås ved at det inngås en protokoll til konvensjonen,

ER ENIGE OM følgende:

Definisjoner

Artikkel 1

I denne protokoll menes med:

- 1 «konvensjon», Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996.
- 2 «organisasjon», Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
- 3 «generalsekretær», organisasjonens generalsekretær.

Generelle forpliktelser

Artikkel 2

Partene til denne protokoll skal sette i kraft bestemmelsene i denne protokoll og i konvensjonen, som endret ved denne protokoll.

Artikkel 3

- 1 Artikkel 1 nr. 5 i konvensjonen skal lyde:
 - 5 Med «farlige og skadelige stoffer» (HNS) menes:
 - a) alle stoffer, materialer og gjenstander som transporteres som last om bord i et skip og er oppført i punkt i)–vii) nedenfor:
 - i) olje transportert i bulk som definert i regel 1 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer,
 - ii) skadelige flytende stoffer transportert i bulk som definert i regel 1.10 i vedlegg II til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

as amended, and those substances and mixtures provisionally categorized as falling in pollution category X, Y or Z in accordance with regulation 6.3 of the said Annex II;

- (iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
- (iv) dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;
- (v) liquefied gases as listed in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
- (vi) liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60°C (measured by a closed-cup test);
- (vii) solid bulk materials possessing chemical hazards covered by the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996, when carried in packaged form; and

(b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a) (i) to (iii) and (v) to (vii) above.

- 2 The following text is added as article 1, paragraphs 5bis and 5ter, of the Convention:
- 5bis "Bulk HNS" means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a) (i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).

endringer, samt de stoffer og blandinger som inntil videre er klassifisert som forurensningskategori X, Y eller Z i henhold til regel 6.3 i nevnte vedlegg II,

- iii) farlige flytende stoffer transportert i bulk som oppført i kapittel 17 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk, med endringer, samt farlige produkter der forvaltningen og berørte havnemyndigheter har fastsatt midlertidige hensiktsmessige vilkår for transporten i samsvar med avsnitt 1.1.6 i koden,
 - iv) farlige og skadelige stoffer, materialer og gjenstander i pakket form som omfattes av den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, med endringer,
 - v) flytende gass som oppført i kapittel 19 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gass i bulk, med endringer, samt produkter der forvaltningen og berørte havnemyndigheter har fastsatt midlertidige hensiktsmessige vilkår for transporten i samsvar med avsnitt 1.1.6 i koden,
 - vi) flytende stoffer transportert i bulk med en antennelsestemperatur som ikke overstiger 60° C (målt ved en prøve i lukket digel),
 - vii) faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper som omfattes av den internasjonale koden for transport av faste bulkklaster, med endringer i den utstrekning disse stoffene i pakket form ville være omfattet av bestemmelsene i den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, 1996, og
- b) rester fra forutgående bulktransport av stoffer nevnt i bokstav a) punkt i)–iii) og punkt v)–vii) ovenfor.

- 2 I artikkel 1 i konvensjonen skal nytt nr. 5a og 5b lyde:
- 5a Med «HNS i bulk» menes alle farlige og skadelige stoffer nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt i)–iii) og punkt v)–vii) og nr. 5 bokstav b).

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

5ter “Packaged HNS“ means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a) (iv).

3 Article 1, paragraph 10, of the Convention is replaced by the following text:

10 “Contributing cargo“ means any bulk HNS which is carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.

Article 4

Article 3(d) is replaced by the following text:

(d) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c) above.

Article 5

Article 4, paragraph 3(b), is replaced by the following text:

3(b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended.

Article 6

Article 5, paragraph 5, of the Convention is deleted, and paragraph 6 becomes paragraph 5.

Article 7

Article 9, paragraph 1, of the Convention is replaced by the following text:

1 The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) Where the damage has been caused by bulk HNS:

(i) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

5b Med «pakket HNS» menes alle farlige og skadelige stoffer nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt iv).

3 Artikkel 1 nr. 10 i konvensjonen skal lyde:

10 Med «avgiftspliktig last» menes all HNS i bulk som transporteres til sjøs som last til en havn eller terminal på en statsparts territorium, og som losses i denne staten. Last i transitt som helt eller delvis overføres direkte eller via en havn eller terminal fra ett skip til et annet under transporten fra den opprinnelige innlastingshavnen eller innlastingsterminalen til den endelige mottakshavnen eller mottaksterminalen, skal anses som avgiftspliktig last først ved mottak på det endelige bestemmelsesstedet.

Artikkel 4

Artikkel 3 bokstav d) skal lyde:

d) avvergingstiltak, uansett hvor disse iverksettes, med sikte på å hindre eller begrense skade som nevnt i bokstav a), b) og c) ovenfor.

Artikkel 5

Artikkel 4 nr. 3 bokstav b) skal lyde:

3b) på skade forårsaket av radioaktivt materiale i klasse 7, enten i den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, med endringer, eller i den internasjonale koden for transport av faste bulkklaster, med endringer.

Artikkel 6

Artikkel 5 nr. 5 i konvensjonen utgår, og nr. 6 blir nr. 5.

Artikkel 7

Artikkel 9 nr. 1 i konvensjonen skal lyde:

1 Eieren av et skip skal ha rett til å begrense sitt ansvar etter denne konvensjon i forbindelse med enhver hendelse, til et samlet beløp som beregnes som følger:

a) når skaden er forårsaket av HNS i bulk:

i) 10 millioner regneenheter for et skip på høyst 2 000 tonnasjeenheter, og

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,500 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 360 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.

(b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage has been caused by both bulk HNS and packaged HNS, or where it is not possible to determine whether the damage originating from that ship has been caused by bulk HNS or by packaged HNS:

(i) 11.5 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,725 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 414 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 115 million units of account.

ii) for et skip med større tonnasje enn dette, følgende beløp i tillegg til det som er nevnt i punkt i):

for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter, 1 500 regneenheter,

for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter, 360 regneenheter,

forutsatt at det samlede beløpet ikke i noe tilfelle overstiger 100 millioner regneenheter.

b) når skaden er forårsaket av pakket HNS, eller når skaden er forårsaket av både HNS i bulk og pakket HNS, eller når det ikke er mulig å avgjøre om skaden som skriver seg fra dette skipet er forårsaket av HNS i bulk eller av pakket HNS:

i) 11,5 millioner regneenheter for et skip på høyst 2 000 tonnasjeenheter, og

ii) for et skip med større tonnasje enn dette, følgende beløp i tillegg til det som er nevnt i punkt i):

for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter, 1 725 regneenheter,

for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter, 414 regneenheter,

forutsatt at det totale beløpet ikke i noe tilfelle overstiger 115 millioner regneenheter.

Article 8

In article 16, paragraph 5, of the Convention, the reference to “paragraph 1(c)” is replaced by a reference to “paragraph 1(b)”.

Article 9

1 Article 17, paragraph 2, of the Convention is replaced by the following text:

2 Annual contributions payable pursuant to articles 18, 19 and article 21, paragraph 5, shall be determined by the Assembly and shall be calculated in accordance with those articles on the basis of the units of contributing cargo received during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.

2 In article 17, paragraph 3, of the Convention, a reference to “and paragraph 1bis,” is inserted immediately after the words “article 19, paragraph 1”.

Artikkel 8

I artikkel 16 nr. 5 i konvensjonen erstattes «nr. 1 bokstav c)» med «nr. 1 bokstav b)».

Artikkel 9

1 Artikkel 17 nr. 2 i konvensjonen skal lyde:

2 Årlige avgifter som skal betales etter artikkel 18, artikkel 19 og artikkel 21 nr. 5 skal fastsettes av Forsamlingen, og skal beregnes i samsvar med disse bestemmelsene på grunnlag av de enheter avgiftspliktig last som er mottatt i løpet av foregående kalenderår, eller et annet år som Forsamlingen har bestemt.

2 I artikkel 17 nr. 3 i konvensjonen erstattes «artikkel 19 nr. 1» med «artikkel 19 nr. 1 og 1a».

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Article 10

In article 18, paragraphs 1 and 2, of the Convention a reference to “and paragraph 1bis,” is inserted immediately after the words “article 19, paragraph 1” in both paragraphs.

Article 11

- 1 In article 19, paragraph 1(b) is deleted and paragraph 1(c) becomes paragraph 1(b).
- 2 In article 19 of the Convention, after paragraph 1, a new paragraph is inserted as follows:
 - 1bis(a) In the case of the LNG account, subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the LNG account shall be made in respect of each State Party by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of any quantity of LNG.
 - (b) However, any contributions shall be made by the person who, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State (the titleholder) where:
 - (i) the titleholder has entered into an agreement with the receiver that the titleholder shall make such contributions; and
 - (ii) the receiver has informed the State Party that such an agreement exists.
 - (c) If the titleholder referred to in subparagraph (b) above does not make the contributions or any part thereof, the receiver shall make the remaining contributions. The Assembly shall determine in the internal regulations the circumstances under which the titleholder shall be considered as not having made the contributions and the arrangements in accordance with which the receiver shall make any remaining contributions.
 - (d) Nothing in this paragraph shall prejudice any rights of recourse or reimbursement of the receiver that may arise between the receiver and the titleholder under the applicable law.
- 3 In article 19, paragraph 2, of the Convention a reference to “and paragraph 1bis “is inserted immediately after the words “paragraph 1”.

Artikkel 10

I artikkel 18 nr. 1 og 2 i konvensjonen erstattes «artikkel 19 nr. 1» med «artikkel 19 nr. 1 og 1a» i begge numre.

Artikkel 11

- 1 I artikkel 19 i konvensjonen utgår nr. 1 bokstav b), og nr. 1 bokstav c) blir nr. 1 bokstav b).
- 2 I artikkel 19 i konvensjonen skal nytt nr. 1a tilføyes etter nr. 1, og lyde:
 - 1a a) Til LNG-kontoen skal det, med forbehold for artikkel 16 nr. 5, betales årlige avgifter for hver statspart, av enhver person som, i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, i denne stat er mottaker av et hvilket som helst kvantum LNG.
 - b) Imidlertid skal alle avgifter betales av den person som umiddelbart før lossing hadde eiendomsrett til en LNG-last lossset i en havn eller terminal i denne stat (rettighetshaveren), når:
 - i) rettighetshaveren har inngått en avtale med mottakeren om at rettighetshaveren skal betale disse avgiftene, og
 - ii) mottakeren har underrettet statsparten om at det foreligger en slik avtale.
 - c) Dersom rettighetshaveren nevnt i bokstav b) ovenfor ikke betaler avgiftene, eller bare betaler en del av dem, skal mottakeren betale de avgifter som gjenstår. Forsamlingen skal gi interne regler som fastsetter under hvilke omstendigheter rettighetshaveren skal anses ikke å ha betalt avgiftene, samt hvilke ordninger som skal gjelde for mottakerens betaling av eventuelle gjenstående avgifter.
 - d) Ingen bestemmelse i dette nummer skal berøre eventuell rett til regress eller tilbakebetaling som mottakeren kan gjøre gjeldende overfor rettighetshaveren i henhold til den rett som får anvendelse.
- 3 I artikkel 19 nr. 2 i konvensjonen tilføyes «og 1a» umiddelbart etter «nr. 1».

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Article 12

Article 20, paragraph 1, of the Convention is replaced by the following text:

- 1 In respect of each State Party, initial contributions shall be made of an amount which shall, for each person liable to pay contributions in accordance with article 16, paragraph 5, articles 18, 19 and article 21, paragraph 5, be calculated on the basis of a fixed sum, equal for the general account and each separate account, for each unit of contributing cargo received in that State during the calendar year preceding that in which this Convention enters into force for that State.

Article 13

- 1 Article 21, paragraph 4, of the Convention is replaced by the following text:

- 4 If in a State Party there is no person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, that State Party shall, for the purposes of this Convention, inform the Director of the HNS Fund thereof.

- 2 Article 21, paragraph 5(b), of the Convention is replaced by the following text:

- 5(b) instruct the HNS Fund to levy the aggregate amount for each account by invoicing individual receivers, or, in the case of LNG, the titleholder if article 19, paragraph 1bis(b) is applicable, for the amount payable by each of them. If the titleholder does not make the contributions or any part thereof, the HNS Fund shall levy the remaining contributions by invoicing the receiver of the LNG cargo. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

Article 14

The following text is added as article 21bis of the Convention:

Non-reporting

Article 21bis

- 1 Where a State Party does not fulfil its obligations under article 21, paragraph 2, and this results in a financial loss for the HNS Fund, that State Party shall be liable to compensate the HNS Fund for such loss. The Assembly

Artikkel 12

Artikkel 20 nr. 1 i konvensjonen skal lyde:

- 1 For hver statspart skal det betales en grunnavgift med et beløp som, for hver person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 16 nr. 5, artikkel 18, artikkel 19 og artikkel 21 nr. 5, skal beregnes på grunnlag av et fast beløp, som skal være det samme for hovedkontoen og hver særkonto, per enhet avgiftspliktig last som er mottatt i denne stat i kalenderåret før denne konvensjon trer i kraft for denne stat.

Artikkel 13

- 1 Artikkel 21 nr. 4 i konvensjonen skal lyde:

- 4 Dersom det hos en statspart ikke finnes noen person som er pliktig å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 eller nr. 5 i denne artikkel, skal denne statspart for denne konvensjons formål underrette HNS-fondets direktør om dette.

- 2 Artikkel 21 nr. 5 bokstav b) i konvensjonen skal lyde:

- 5 b) gi HNS-fondet instruks om å innkreve det samlede beløpet for hver konto ved å fakturere de individuelle mottakere eller, når det dreier seg om LNG, rettighetshaveren dersom artikkel 19 nr. 1a bokstav b) får anvendelse, for det beløp hver av dem skal betale. Dersom rettighetshaveren ikke betaler avgiftene, eller bare betaler en del av dem, skal HNS-fondet innkreve de avgifter som gjenstår ved å fakturere mottakeren av LNG-lasten. Disse personer skal identifiseres i samsvar med vedkommende stats nasjonale rett.

Artikkel 14

Ny artikkel 21a i konvensjonen skal lyde:

Manglende rapportering

Artikkel 21a

- 1 Når en statspart ikke oppfyller sine forpliktelser i henhold til artikkel 21 nr. 2 og dette fører til et økonomisk tap for HNS-fondet, plikter statsparten å gi HNS-fondet erstatning for tapet. Forsamlingen skal på grunn-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- shall, upon recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State.
- 2 No compensation for any incident shall be paid by the HNS Fund for damage in the territory, including the territorial sea of a State Party in accordance with article 3(a), the exclusive economic zone or other area of a State Party in accordance with article 3(b), or damage in accordance with article 3(c) in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, in accordance with article 3(d), until the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have been complied with in respect of that State Party for all years prior to the occurrence of an incident for which compensation is sought. The Assembly shall determine in the internal regulations of the HNS Fund the circumstances under which a State Party shall be considered as not having fulfilled these obligations.
 - 3 Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation shall be denied permanently if the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have not been fulfilled within one year after the Director has notified the State Party of its failure to fulfil these obligations.
 - 4 Any payments of contributions due to the HNS Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.
 - 5 Paragraphs 2 to 4 shall not apply to claims in respect of death or personal injury.
- lag av anbefaling fra direktøren avgjøre om en stat skal betale en slik erstatning.
- 2 HNS-fondet skal ikke betale erstatning for skade etter en hendelse på en statsparts territorium, herunder dens sjøterritorium, i samsvar med artikkel 3 bokstav a), i den eksklusive økonomiske sonen eller i et annet område tilhørende en statspart i samsvar med artikkel 3 bokstav b), eller for skade i samsvar med artikkel 3 bokstav c) i forbindelse med en bestemt hendelse, eller for avvergingstiltak, uansett hvor disse iverksettes, i samsvar med artikkel 3 bokstav d), før denne statspart har oppfylt sine forpliktelser i henhold til artikkel 21 nr. 2 og 4 for alle år forut for den hendelse det søkes om erstatning for. Forsamlingen skal i interne regler for HNS-fondet fastsette under hvilke omstendigheter en statspart skal anses ikke å ha oppfylt disse forpliktelsene.
 - 3 Når det er gitt foreløpig avslag på erstatning i samsvar med nr. 2, skal det gis permanent avslag dersom forpliktelsene i henhold til artikkel 21 nr. 2 og 4 ikke er oppfylt innen ett år etter at direktøren har gitt statsparten melding om at den ikke har oppfylt sine forpliktelser.
 - 4 Enhver innbetaling av avgifter til HNS-fondet skal avregnes mot den erstatning som skal utbetales til debitor eller debitors representanter.
 - 5 Nr. 2–4 får ikke anvendelse på krav i forbindelse med død eller personskade.

Article 15

Article 23, paragraph 1, of the Convention is replaced by the following text:

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

Artikkel 15

Artikkel 23 nr. 1 i konvensjonen skal lyde:

- 1 Med forbehold for artikkel 21 nr. 5 kan en statspart, på det tidspunkt den undertegner konvensjonen uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller deponerer sitt ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at den påtar seg ansvaret for forpliktelser som ved denne konvensjon pålegges enhver person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19, artikkel 20 eller artikkel 21 nr. 5, for farlige og skadelige stoffer som er mottatt på denne stats territorium. Erklæringen skal avgis skriftlig og angi hvilke forpliktelser staten påtar seg.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Article 16

Article 43 of the Convention is deleted, and article 44 is renumbered as article 43.

Article 17

The model certificate set out in Annex I of the Convention is replaced by the model annexed to this Protocol.

Interpretation and application

Article 18

- 1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 Articles 1 to 44 and Annexes I and II of the Convention, as amended by this Protocol and the annex thereto, together with articles 20 to 29 of this Protocol (the final clauses), shall *mutatis mutandis* constitute and be called the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention). Articles 20 to 29 of this Protocol shall be renumbered sequentially with the preceding articles of the Convention. References within the final clauses to other articles of the final clauses shall be renumbered accordingly.

Article 19

In chapter VI, the following text is inserted as article 44bis of the Convention:

Article 44bis

Final clauses of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010

The final clauses of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010 shall be the final clauses of the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Artikkel 16

Artikkel 43 i konvensjonen utgår, og artikkel 44 omnummereres til artikkel 43.

Artikkel 17

Den sertifikatmodellen som er inntatt som vedlegg I til konvensjonen erstattes med den modellen som følger som vedlegg til denne protokoll.

Tolkning og anvendelse

Artikkel 18

- 1 Konvensjonen og denne protokoll skal, mellom partene til denne protokoll, leses og tolkes som ett dokument.
- 2 Konvensjonens artikkel 1–44 og dens vedlegg I og II, som endret ved denne protokoll og dens vedlegg, sammen med artikkel 20–29 i denne protokoll (sluttbestemmelsene), skal *mutatis mutandis* utgjøre og kalles Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010 (2010 HNS-konvensjonen). Artikkel 20–29 i denne protokoll skal omnummereres i henhold til de foregående artiklene i konvensjonen. Henvisninger i sluttbestemmelsene til andre artikler i sluttbestemmelsene skal omnummereres i tråd med dette.

Artikkel 19

I kapittel VI i konvensjonen skal ny artikkel 44a lyde:

Artikkel 44a

Sluttbestemmelser i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010

Sluttbestemmelsene i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010, skal være sluttbestemmelsene i protokollen av 2010 til Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Final clauses

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Article 20

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 November 2010 to 31 October 2011 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 Subject to the provisions in paragraphs 4 and 5, States may express their consent to be bound by this Protocol 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.
- 4 An expression of consent to be bound by this Protocol shall be accompanied by the submission to the Secretary-General of data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.
- 5 An expression of consent which is not accompanied by the data referred to in paragraph 4 shall not be accepted by the Secretary-General.
- 6 Each State which has expressed its consent to be bound by this Protocol shall annually thereafter on or before 31 May until this Protocol enters into force for that State, submit to the Secretary-General data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.
- 7 A State which has expressed its consent to be bound by this Protocol and which has not submitted the data on contributing cargo required under paragraph 6 for any relevant years shall, before the entry into force of the Protocol for that State, be temporarily suspended from being a Contracting State until it has submitted the required data.
- 8 A State which has expressed its consent to be bound by the International Convention on Liability and Compensation for Damage in

Sluttbestemmelser

Undertegning, ratifikasjon, godtaking, godkjenning og tiltredelse

Artikkel 20

- 1 Denne protokoll skal være åpen for undertegning ved organisasjonens hovedkontor fra 1. november 2010 til 31. oktober 2011, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
- 2 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 og 5 kan statene gi sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll 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 finne sted ved at det deponeres et dokument for det formålet hos generalsekretæren.
- 4 Med et samtykke til å være bundet av denne protokoll skal det følge opplysninger til generalsekretæren om de totale kvanta avgiftspliktig last som det skal betales avgift for, og som er mottatt i denne stat i løpet av det foregående kalenderåret til hovedkontoen og hver særkonto.
- 5 Et samtykke uten medfølgende opplysninger som nevnt i nr. 4 skal ikke godtas av generalsekretæren.
- 6 Hver stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll skal deretter hvert år innen 31. mai og til denne protokoll trer i kraft for denne stat, gi generalsekretæren opplysninger om de totale kvanta avgiftspliktig last som det skal betales avgift for, og som er mottatt i denne stat i løpet av det foregående kalenderåret til hovedkontoen og hver særkonto.
- 7 En stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll, og som ikke har lagt fram de opplysninger om avgiftspliktig last som kreves i henhold til nr. 6 for de aktuelle årene, skal, før denne protokoll trer i kraft for denne stat, midlertidig suspenderes som kontraherende stat inntil den har lagt fram de nødvendige opplysningene.
- 8 En stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 shall be deemed to have withdrawn this consent on the date on which it has signed this Protocol or deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with paragraph 2.

med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, skal anses å ha trukket tilbake sitt samtykke den dag den har undertegnet denne protokoll eller deponert et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument i samsvar med nr. 2.

Entry into force

Article 21

- 1 This Protocol shall enter into force eighteen months after the date on which the following conditions are fulfilled:
 - (a) at least twelve States, including four States each with not less than 2 million units of gross tonnage, have expressed their consent to be bound by it; and
 - (b) the Secretary-General has received information in accordance with article 20, paragraphs 4 and 6, that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 40 million tonnes of cargo contributing to the general account.
- 2 For a State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent, or on the date on which this Protocol enters into force in accordance with paragraph 1, whichever is the later.

Revision and amendment

Article 22

- 1 A conference for the purpose of revising or amending the Convention, as amended by this Protocol, may be convened by the Organization.
- 2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Protocol, for revising or amending the Convention, as amended by this Protocol, at the request of six States Parties or one third of the States Parties, whichever is the higher figure.
- 3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to the Convention, as amended by this Proto-

Ikrafttredelse

Artikkel 21

- 1 Denne protokoll skal tre i kraft atten måneder etter den dag følgende vilkår er oppfylt:
 - a) minst tolv stater, herunder fire stater som hver seg har minst to millioner enheter bruttotonn, har gitt sitt samtykke til å være bundet av den, og
 - b) generalsekretæren har mottatt opplysninger i samsvar med artikkel 20 nr. 4 og 6 om at de personer i disse statene som ville være pliktige å betale avgift i henhold til artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, i løpet av det foregående kalenderåret har mottatt et samlet kvantum på minst 40 millioner tonn last som medfører avgift til hovedkontoen.
- 2 For en stat som gir sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll etter at vilkårene for ikrafttredelse er oppfylt, skal samtykket få virkning tre måneder etter den dag det ble gitt, eller den dag denne protokoll trer i kraft i samsvar med nr. 1, alt etter hva som skjer sist.

Revisjon og endring

Artikkel 22

- 1 Organisasjonen kan innkalle til en konferanse som har som formål å revidere eller endre konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 2 Dersom seks statsparter eller en tredjedel av statspartene, alt etter hvilket tall som er høyest, ber om det, skal generalsekretæren innkalle til en konferanse for de stater som er part til denne protokoll med sikte på å revidere eller endre konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 3 Ethvert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av konvensjonen, som endret ved denne proto-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

col, shall be deemed to apply to the Convention as amended.

koll, skal anses å gjelde for den endrede konvensjonen.

Amendment of limits

Article 23

- 1 Without prejudice to the provisions of article 22, the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol.
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties, any proposal to amend the limits specified in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol, shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
- 3 Any amendment proposed and circulated in accordance with paragraph 2 shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
- 4 All Contracting States, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided in paragraph 4, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents, in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values, and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits established in article 9, paragraph 1, and those in article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol.
- 7 (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

Endring av grensene

Artikkel 23

- 1 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 22 skal den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare gjelde for endring av de grenser som er oppført i artikkel 9 nr. 1 og artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 2 På anmodning fra minst halvparten av statspartene, men ikke under noen omstendighet færre enn seks, skal generalsekretæren sende ut ethvert forslag om å endre de grenser som er oppført i artikkel 9 nr. 1 og artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, til alle organisasjonens medlemmer og til alle protokollparter.
- 3 Enhver endring som foreslås og sendes ut i samsvar med nr. 2, skal legges fram for organisasjonens juridiske komité (Legal Committee) til vurdering minst seks måneder etter den dag den ble sendt ut.
- 4 Alle kontraherende stater skal, uansett om de er medlem av organisasjonen eller ikke, ha rett til å delta i den juridiske komitéens behandling med sikte på å vurdere og vedta endringer.
- 5 Endringer skal vedtas med to tredjedels flertall blant de kontraherende statene som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av de kontraherende statene er til stede under stemmegivningen.
- 6 Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av grensene, skal den ta hensyn til erfaringene etter inntrufne hendelser, ikke minst hvor stor skade disse hendelsene har forårsaket, til svingninger i pengeverdien og til den foreslåtte endringens innvirkning på forsikringskostnadene. Den skal også ta hensyn til forholdet mellom de grenser som er fastsatt i artikkel 9 nr. 1, og de som er fastsatt i artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 7 a) Ingen endring av grensene i henhold til denne artikkel kan vurderes før fem år fra den dag denne protokoll ble åpnet for undertegning, og heller ikke før fem år fra den dag en tidligere endring i henhold til denne artikkel trådte i kraft.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
- (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period no less than one-fourth of the States which were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 24, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.
- b) Ingen grense kan heves slik at den overstiger et beløp som svarer til en grense fastlagt i denne protokoll, med seks prosent tillegg per år beregnet kumulativt fra den dag denne protokoll ble åpnet for undertegning.
- c) Ingen grense kan heves slik at den overstiger et beløp som svarer til en grense fastlagt i denne protokoll, multiplisert med tre.
- 8 Organisasjonen skal notifisere alle kontraherende stater om enhver endring som vedtas i samsvar med nr. 5. Endringen skal anses som godtatt atten måneder etter den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av de stater som var kontraherende stater på det tidspunkt endringen ble vedtatt, i løpet av dette tidsrommet har gitt generalsekretæren melding om at de ikke godtar endringen, slik at endringen i så fall må anses forkastet og er uten virkning.
- 9 En endring som anses som godtatt i samsvar med nr. 8, skal tre i kraft atten måneder etter at den er godtatt.
- 10 Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen, med mindre de sier opp denne protokoll i samsvar med artikkel 24 nr. 1 og 2 minst seks måneder før endringen trer i kraft. Oppsigelsen skal få virkning når endringen trer i kraft.
- 11 Når en endring er vedtatt, men uten at fristen for godtakelse på atten måneder er utløpt, skal en stat som i løpet av dette tidsrommet blir kontraherende stat, være bundet av endringen dersom den trer i kraft. En stat som blir kontraherende stat etter dette tidsrommet, skal være bundet av en endring som er godtatt i samsvar med nr. 8. I de tilfeller som er nevnt i dette nummer, blir en endring bindende for en stat når den trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

Denunciation

Article 24

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Protocol comes into force for that State.

Oppsigelse

Artikkel 24

- 1 Denne protokoll kan sies opp av enhver statspart på et hvilket som helst tidspunkt ett år etter den dag denne protokoll trer i kraft for denne stat.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|---|--|
| <p>2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.</p> <p>3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.</p> <p>4 Notwithstanding a denunciation by a State Party pursuant to this article, any provisions of this Protocol relating to obligations to make contributions under articles 18, 19 or article 21, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol, in respect of such payments of compensation as the Assembly may decide relating to an incident which occurs before the denunciation takes effect shall continue to apply.</p> | <p>2 Oppsigelse skal finne sted ved at et dokument for det formålet deponeres hos generalsekretæren.</p> <p>3 En oppsigelse skal få virkning tolv måneder etter at den er mottatt av generalsekretæren, eller på et eventuelt senere tidspunkt angitt i oppsigelsesdokumentet.</p> <p>4 Uten hensyn til en statsparts oppsigelse i henhold til denne artikkel skal bestemmelsene i denne protokoll om plikt til å betale avgift i henhold til artikkel 18, artikkel 19 eller artikkel 21 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, fortsatt få anvendelse på erstatningsutbetalinger vedtatt av Forsamlingen i forbindelse med en hendelse som finner sted før oppsigelsen får virkning.</p> |
|---|--|

Extraordinary sessions of the Assembly

Article 25

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

Cessation

Article 26

- 1 This Protocol shall cease to be in force:
 - (a) on the date when the number of States Parties falls below six; or

Ekstraordinære sesjoner i Forsamlingen

Artikkel 25

- 1 Enhver statspart kan, innen nitti dager etter at det er deponert et oppsigelsesdokument som etter dens mening vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter, be direktøren innkalle til ekstraordinær sesjon i Forsamlingen. Direktøren skal innkalle Forsamlingen slik at den kommer sammen minst seksti dager etter at anmodningen er mottatt.
- 2 Direktøren kan på eget initiativ innkalle til ekstraordinær sesjon i Forsamlingen slik at den kommer sammen innen seksti dager etter at det er deponert et oppsigelsesdokument, dersom direktøren anser at denne oppsigelsen vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter.
- 3 Dersom Forsamlingen, under en ekstraordinær sesjon som er sammenkalt i samsvar med nr. 1 og 2, fastslår at oppsigelsen vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter, kan hver av disse statene senest ett hundre og tjue dager før den dag oppsigelsen får virkning, si opp denne protokoll med virkning fra samme dag.

Opphør

Artikkel 26

- 1 Denne protokoll skal opphøre
 - a) den dag antallet statsparter kommer under seks, eller

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- (b) twelve months after the date on which data concerning a previous calendar year were to be communicated to the Director in accordance with article 21, of the Convention, as amended by this Protocol, if the data show that the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, received in the States Parties in that preceding calendar year was less than 30 million tonnes.

Notwithstanding subparagraph (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, received in the States Parties in the preceding calendar year was less than 30 million tonnes but more than 25 million tonnes, the Assembly may, if it considers that this was due to exceptional circumstances and is not likely to be repeated, decide before the expiry of the above-mentioned twelve-month period that the Protocol shall continue to be in force. The Assembly may not, however, take such a decision in more than two subsequent years.

- 2 States which are bound by this Protocol on the day before the date it ceases to be in force shall enable the HNS Fund to exercise its functions as described under article 27 and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.

Winding up of the HNS Fund

Article 27

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

- b) tolv måneder etter den dag opplysninger vedrørende et tidligere kalenderår skulle vært oversendt til direktøren i samsvar med artikkel 21 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, dersom opplysningene viser at det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, som er mottatt hos statspartene i dette foregående kalenderåret var mindre enn 30 millioner tonn.

Uten hensyn til bokstav b), dersom det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, som er mottatt hos statspartene i det foregående kalenderåret var mindre 30 millioner tonn, men mer enn 25 millioner tonn, kan Forsamlingen, dersom den mener at dette skyldes ekstraordinære omstendigheter og sannsynligvis ikke vil gjenta seg, før utløpet av tidsrommet på tolv måneder som er nevnt ovenfor, beslutte at protokollen fortsatt skal være i kraft. Forsamlingen kan imidlertid ikke treffe en slik beslutning mer enn to år etter hverandre.

- 2 Stater som er bundet av denne protokoll dagen før den dag den opphører, skal gjøre det mulig for HNS-fondet å utføre de oppgaver som er angitt i artikkel 27, og skal fortsatt være bundet av denne protokoll, men kun for dette formål.

Avvikling av HNS-fondet

Artikkel 27

- 1 Dersom denne protokoll opphører, skal HNS-fondet likevel:
- oppfylle sine forpliktelser i forbindelse med hendelser som fant sted før denne protokoll opphørte, og
 - kunne utøve sin rett til avgifter i den grad det trenger disse avgiftene for å kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til bokstav a), herunder betale utgifter til nødvendig administrasjon av HNS-fondet for dette formålet.
- 2 Forsamlingen skal treffe alle nødvendige tiltak for å fullføre avviklingen av HNS-fondet, herunder en rettfærdig fordeling av eventuelle gjenværende aktiva blant de personer som har bidratt til HNS-fondet.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

3 For denne artikkels formål skal HNS-fondet fortsatt være en juridisk person.

Depositary

Article 28

- 1 This Protocol and any amendment adopted under article 23 shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed this Protocol 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 and data on contributing cargo submitted in accordance with article 20, paragraph 4;
 - (ii) data on contributing cargo submitted annually thereafter, in accordance with article 20, paragraph 6, until the date of entry into force of this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits on the amounts of compensation which has been made in accordance with article 23, paragraph 2;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with article 23, paragraph 5;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under article 23, paragraph 8, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with article 23, paragraph 9;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; and
 - (viii) any communication called for by any article in this Protocol; and
 - (b) transmit certified true copies of this Protocol to all States that have signed this Protocol or acceded thereto.
- 3 As soon as this Protocol 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.

Depositary

Artikkel 28

- 1 Denne protokoll, og enhver endring vedtatt i henhold til artikkel 23, skal deponeres hos generalsekretæren.
- 2 Generalsekretæren skal:
 - a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne protokoll, og alle medlemmer av organisasjonen, om:
 - i) hver nye undertegning eller deponering av et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument, samt undertegningens eller deponeringens dato og opplysninger om avgiftspliktig last som er gitt i samsvar med artikkel 20 nr. 4,
 - ii) opplysninger om avgiftspliktig last som deretter er gitt årlig i samsvar med artikkel 20 nr. 6, fram til datoen for denne protokolls ikrafttredelse,
 - iii) datoen for denne protokolls ikrafttredelse,
 - iv) ethvert forslag om å endre grensene for erstatningsbeløpene, lagt fram i samsvar med artikkel 23 nr. 2,
 - v) enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 23 nr. 5,
 - vi) enhver endring som anses som godkjent i henhold til artikkel 23 nr. 8, samt den dato endringen skal tre i kraft i samsvar med artikkel 23 nr. 9,
 - vii) deponering av enhver oppsigelse av denne protokoll, samt den dato oppsigelsen er mottatt og den dato den får virkning, og
 - viii) enhver underretning som kreves i henhold til en bestemmelse i denne protokoll, og
 - b) oversende bekreftede kopier av denne protokoll til alle stater som har undertegnet eller tiltrådt den.
- 3 Straks denne protokoll treer i kraft skal depositaren oversende en bekreftet kopi av den til De forente nasjoners generalsekretær til registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De forente nasjoners pakt.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Languages

Article 29

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

DONE AT London this thirtieth day of April two thousand and ten.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective

Governments for that purpose, have signed this Protocol.

Annex I

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

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO ship identification number

Port of registry

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

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010.

Språk

Artikkel 29

Denne protokoll er utferdiget i ett originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, med samme gyldighet for alle tekster.

UTFERDIGET I London 30. april 2010.

SOM BEKREFTELSE PÅ DETTE har de undertegnede, som av sine regjeringer er gitt behørig fullmakt til det, undertegnet denne protokoll.

Vedlegg I

Sertifikat for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet knyttet til ansvar for skade forårsaket av farlige og skadelige stoffer (hns)

Utferdiget i samsvar med bestemmelsene i artikkel 12 i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010

Skipets navn

Kjenningsnummer eller nasjonalitetsbokstaver

IMO-identifikasjonsnummer

Registreringssted

Eierens navn, og full adresse til hovedforetaket

Det bekreftes med dette at ovennevnte skip er dekket av en forsikringspolise eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 12 i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Type of security	Sikkerhetens art
Duration of security	Sikkerhetens varighet
Name and address of the insurer(s) and/ or guarantor(s) Name	Navn og adresse til forsikringsgiver(e) og/ eller garantist(er) Navn
Address	Adresse
This certificate is valid until	Dette sertifikat er gyldig til
Issued or certified by the Government of (Full designation of the State)	Utstedt eller bekreftet av regjeringen i (Statens offisielle navn)
At On (Place) (Date) Den (Sted) (Dato)
..... (Signature and Title of issuing or certifying official) (Tjenestemannen som utsteder eller bekrefter sertifikatet – underskrift og tittel)

Explanatory Notes:

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

Forklarende merknader:

1. Om ønskelig kan statens offisielle navn inneholde en henvisning til kompetent offentlig myndighet i staten der sertifikatet er utstedt.
2. Dersom hele sikkerheten er stilt av mer enn én kilde, skal det angis hvor stort beløp som er sikret av hver av dem.
3. Dersom det stilles flere former for sikkerhet, skal de føres opp.
4. I rubrikken «Sikkerhetens varighet» skal det angis når sikkerheten får virkning.
5. I rubrikken «Adresse» til forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) skal det angis hvor forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) har sitt hovedforetak. Forretningsstedet der forsikringen er tegnet eller annen sikkerhet er stilt, skal eventuelt også angis.

Vedlegg 2

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention)^{1, 2}

(Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention)

Chapter I

GENERAL PROVISIONS

Definitions³

Article 1

For the purposes of this Convention:

- 1 “Ship“ means any seagoing vessel and sea-borne craft, of any type whatsoever.

¹ Article 18 (Interpretation and application) of the Protocol of 2010 provides as follows:

“1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2 Articles 1 to 44 and Annexes I and II of the Convention, as amended by this Protocol and the annex thereto, together with articles 20 to 29 of this Protocol (the final clauses), shall *mutatis mutandis* constitute and be called the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention). Articles 20 to 29 of this Protocol shall be renumbered sequentially with the preceding articles of the Convention. References within the final clauses to other articles of the final clauses shall be renumbered accordingly.”

² Article 2 of the Protocol of 2010 provides as follows: “The Parties to this Protocol shall give effect to the provisions of this Protocol and the provisions of the Convention, as amended by this Protocol.”

³ Article 1 of the Protocol of 2010 contains definitions which apply only to the Protocol and are not amendments to the 1996 Convention.

Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010 (2010 HNS- konvensjonen)^{1, 2}

(Konsolidert tekst til Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, og 2010-protokollen til konvensjonen)

Kapittel I

GENERELLE BESTEMMELSER

Definisjoner³

Artikkel 1

I denne konvensjon skal følgende definisjoner gjelde:

- 1 Med «skip» menes ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen, uansett type.

¹ Artikkel 18 (Tolkning og anvendelse) i protokollen av 2010 sier følgende:

«1 Konvensjonen og denne protokoll skal, mellom protokollpartene, leses og tolkes i sammenheng som ett dokument.

2 Konvensjonens artikkel 1–44 og dens vedlegg I og II, endret ved denne protokoll og dens vedlegg, sammen med artikkel 20–29 i denne protokoll (sluttbestemmelsene), skal på tilsvarende måte utgjøre og kalles Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer av 2010 (2010 HNS-konvensjonen). Artikkel 20–29 i denne protokoll skal omnummereres i henhold til de foregående artiklene i konvensjonen. Henvisninger i sluttbestemmelsene til andre artikler i sluttbestemmelsene skal omnummereres i tråd med dette.»

² Artikkel 2 i protokollen av 2010 sier følgende: «Protokollpartene skal sette i kraft bestemmelsene i denne protokoll og i konvensjonen, endret ved denne protokoll.»

³ Artikkel 1 i protokollen av 2010 inneholder definisjoner som gjelder bare for protokollen og ikke er endringer av 1996-konvensjonen

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- 2 “Person“ means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
- 3 “Owner“ means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, “owner“ shall mean such company.
- 4 “Receiver“ means either:
- (a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the agent discloses the principal to the HNS Fund; or
 - (b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).
- 5 “Hazardous and noxious substances“ (HNS) means:
- (a) any substances, materials and articles carried on board a ship as cargo, referred to in (i) to (vii) below:
 - (i) oils, carried in bulk, as defined in regulation 1 of annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
 - (ii) noxious liquid substances, carried in bulk, as defined in regulation 1.10 of Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, and those substances and mixtures provisionally categorized as falling in pollution category X, Y or Z in accordance with regulation 6.3 of the said Annex II;
 - (iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the Interna-
- 2 Med «person» menes enhver enkeltperson eller ethvert partnerskap eller ethvert offentlig eller privat organ, enten vedkommende er en juridisk person eller ikke, herunder en stat eller en av dens etater.
- 3 Med «eier» menes den eller de personer som er registrert som eier av skipet eller, i mangel av registrering, den eller de personer som eier skipet. Der et skip er eid av en stat og brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, skal imidlertid med «eier» menes dette selskap.
- 4 Med «mottaker» menes enten:
- a) den person som fysisk mottar avgiftspliktig last losset ved en statsparts havner og terminaler, men dersom den som fysisk mottar lasten, på tidspunktet for mottaket opptrer som fullmektig for en annen som er undergitt en statsparts jurisdiksjon, skal fullmaktsgiveren anses som mottaker dersom fullmektigen oppgir vedkommendes identitet til HNS-fondet, eller
 - b) den person hos statsparten som i henhold til denne statsparts nasjonale rett anses som mottaker av avgiftspliktig last losset ved en statsparts havner og terminaler, forutsatt at samlet mengde avgiftspliktig last som mottas i henhold til denne nasjonale rett i det alt vesentlige er den samme som den ville vært i henhold til bokstav a).
- 5 Med «farlige og skadelige stoffer» (HNS) menes:
- a) alle stoffer, materialer og gjenstander som transporteres som last om bord i et skip og er oppført i punkt i)–vii) nedenfor:
 - i) olje transportert i bulk som definert i regel 1 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer,
 - ii) skadelige flytende stoffer transportert i bulk som definert i regel 1.10 i vedlegg II til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, som endret ved protokoll av 1978, med senere endringer, samt de stoffer og blandinger som inntil videre er klassifisert som forurensningskategori X, Y eller Z i henhold til regel 6.3 i nevnte vedlegg II,
 - iii) farlige flytende stoffer transportert i bulk som oppført i kapittel 17 i den inter-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

tional Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;

- (iv) dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;
- (v) liquefied gases as listed in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;
- (vi) liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60°C (measured by a closed-cup test);
- (vii) solid bulk materials possessing chemical hazards covered by the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996, when carried in packaged form; and

(b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a) (i) to (iii) and (v) to (vii) above.

5bis “Bulk HNS“ means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).

5ter “Packaged HNS“ means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(iv).

6 “Damage“ means:

- (a) loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;
- (b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

nasjonale koden for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk, med endringer, samt farlige produkter der forvaltningen og berørte havnemyndigheter har fastsatt midlertidige hensiktsmessige vilkår for transporten i samsvar med avsnitt 1.1.6 i koden,

- iv) farlige og skadelige stoffer, materialer og gjenstander i pakket form som omfattes av den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, med endringer,
- v) flytende gass som oppført i kapittel 19 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gass i bulk, med endringer, samt produkter der forvaltningen og berørte havnemyndigheter har fastsatt midlertidige hensiktsmessige vilkår for transporten i samsvar med avsnitt 1.1.6 i koden,
- vi) flytende stoffer transportert i bulk med en antennelsestemperatur som ikke overstiger 60°C (målt ved en prøve i lukket digel),
- vii) faste bulkklaster med farlige kjemiske egenskaper som omfattes av den internasjonale koden for transport av faste bulkklaster, med endringer, i den utstrekning disse stoffene i pakket form ville vært omfattet av bestemmelsene i den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, 1996, og

b) rester fra forutgående bulktransport av stoffer nevnt i bokstav a) punkt i)–iii) og punkt v)–vii) ovenfor.

5a Med «HNS i bulk» menes alle farlige og skadelige stoffer nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt i)–iii) og punkt v)–vii) og nr. 5 bokstav b).

5b Med «pakket HNS» menes alle farlige og skadelige stoffer nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt iv).

6 Med «skade» menes:

- a) dødsfall eller personskade som oppstår om bord i eller utenfor et skip der det transporteres farlige og skadelige stoffer, og som er forårsaket av disse stoffene,
- b) tap av eller skade på eiendom som oppstår utenfor et skip der det transporteres farlige og skadelige stoffer, og som er forårsaket av disse stoffene,

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- (c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairments shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
- (d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the hazardous and noxious substances from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the hazardous and noxious substances except if, and to the extent that, the damage caused by other factors is damage of a type referred to in article 4, paragraph 3.

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

- 7 “Preventive measures” means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.
- 8 “Incident” means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage.
- 9 “Carriage by sea” means the period from the time when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge. If no ship's equipment is used, the period begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail.
- 10 “Contributing cargo” means any bulk HNS which is carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.

- c) tap eller skade ved miljøforurensning som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer, forutsatt at erstatning for miljøskade, med unntak av inntektstap som skyldes slik skade, er begrenset til utgifter til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres, og
- d) utgifter til avvergingstiltak, samt tap eller skade forårsaket av avvergingstiltak.

Når det ikke med rimelighet er mulig å skille skade forårsaket av farlige og skadelige stoffer fra skade forårsaket av andre faktorer, skal all slik skade anses å være forårsaket av farlige og skadelige stoffer, unntatt dersom, og i den utstrekning, skaden som er forårsaket av andre faktorer er skade av en art som er nevnt i artikkel 4 nr. 3.

I dette nummer menes med «forårsaket av disse stoffene», forårsaket av stoffenes farlige eller skadelige egenskaper.

- 7 Med «avvergingstiltak» menes ethvert rimelig tiltak som enhver person treffer etter en hendelse for å hindre eller begrense skade.
- 8 Med «hendelse» menes ethvert forhold eller serie av forhold som har samme opphav, og som enten forårsaker skade eller innebærer en alvorlig og overhengende fare for skade.
- 9 Med «sjøtransport» menes tidsrommet fra det tidspunkt farlige og skadelige stoffer kommer inn i eller på noen del av skipets utrusting ved innlasting, og fram til det tidspunkt de ikke lenger er til stede i noen del av skipets utrustning ved lossing. Dersom skipets utrustning ikke benyttes, vil dette tidsrommet begynne og slutte på det tidspunkt farlige og skadelige stoffer krysser skipsrelingen.
- 10 Med «avgiftspliktig last» menes all HNS i bulk som transporteres til sjøs som last til en havn eller terminal på en statsparts territorium, og som losses i denne staten. Last i transitt som helt eller delvis overføres direkte eller via en havn eller terminal fra ett skip til et annet under transporten fra den opprinnelige innlastingshavnen eller innlastingsterminalen til den endelige mottakshavnen eller mottaksterminalen, skal anses som avgiftspliktig last først ved mottak på det endelige bestemmelsesstedet.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|---|---|
| <p>11 The “HNS Fund“ means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under article 13.</p> <p>12 “Unit of account“ means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.</p> <p>13 “State of the ship's registry“ means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.</p> <p>14 “Terminal“ means any site for the storage of hazardous and noxious substances received from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked by pipeline or otherwise to such site.</p> <p>15 “Director“ means the Director of the HNS Fund.</p> <p>16 “Organization“ means the International Maritime Organization.</p> <p>17 “Secretary-General“ means the Secretary-General of the Organization.</p> | <p>11 Med «HNS-fondet» menes Det internasjonale fondet for farlige og skadelige stoffer som opprettes etter artikkel 13.</p> <p>12 Med «regneenhet» menes den spesielle trekrettigheten (SDR) slik den er definert av Det internasjonale valutafond.</p> <p>13 Med «skipets registreringsstat» menes, for et registrert skip, den stat der skipet er registrert, og for et uregistrert skip, den stat hvis flagg skipet har rett til å føre.</p> <p>14 Med «terminal» menes ethvert lagringssted for farlige og skadelige stoffer som mottas sjøveien, herunder ethvert anlegg som ligger offshore og gjennom en rørledning eller på annen måte er knyttet til et slikt sted.</p> <p>15 Med «direktør» menes HNS-fondets direktør.</p> <p>16 Med «organisasjon» menes Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.</p> <p>17 Med «generalsekretær» menes organisasjonens generalsekretær.</p> |
|---|---|

Annexes

Article 2

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

Scope of application

Article 3

This Convention shall apply exclusively:

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

Vedlegg

Artikkel 2

Vedleggene til denne konvensjon skal utgjøre en integrert del av denne konvensjon.

Virkeområde

Artikkel 3

Denne konvensjon får utelukkende anvendelse på:

- a) enhver skade oppstått på en statsparts territorium, herunder dens sjøterritorium,
- b) forurensningsskade oppstått i en statsparts eksklusive økonomiske sone, opprettet i samsvar med folkeretten eller, dersom en statspart ikke har opprettet en slik sone, i et område som ligger utenfor og støter opp til dens sjøterritorium, slik vedkommende stat har fastsatt i samsvar med folkeretten, og som ikke måler mer enn 200 nautiske mil fra grunnlinjene som sjøterritoriets bredde måles fra,
- c) skade som ikke er forurensningsskade, oppstått utenfor enhver stats territorium, herunder dens sjøterritorium, dersom skaden er forårsaket av et stoff transportert om bord i et skip som er registrert hos en statspart, eller, dersom det dreier seg om et uregistrert skip, om bord i et skip som har rett til å føre en statsparts flagg, og

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

(d) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c) above.

d) avvergingstiltak, uansett hvor disse iverksettes, med sikte på å hindre eller begrense skade som nevnt i bokstav a), b) og c) ovenfor.

Article 4

- 1 This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers, for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea.
- 2 This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes.
- 3 This Convention shall not apply:
 - (a) to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention; and
 - (b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended.
- 4 Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
- 5 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other vessels described in paragraph 4, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
- 6 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 38 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

- 1 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention, or any time thereafter, declare

Artikkel 4

- 1 Denne konvensjon får anvendelse på krav i forbindelse med en skade som skyldes transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs, med unntak av krav som oppstår som følge av en avtale om transport av gods og passasjerer.
- 2 Denne konvensjon får ikke anvendelse i den grad dens bestemmelser er uforenlige med bestemmelsene i gjeldende rett om erstatning til arbeidstakere eller trygdeordninger.
- 3 Denne konvensjon får ikke anvendelse
 - a) på forurensningsskade, slik dette er definert i Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1969, med endringer, uansett om det foreligger erstatningsplikt for skaden eller ikke i henhold til nevnte konvensjon, og
 - b) på skade forårsaket av radioaktivt materiale i klasse 7, enten i den internasjonale koden for transport av farlig gods til sjøs, med endringer, eller i den internasjonale koden for transport av faste bulkklaster, med endringer.
- 4 Med unntak for nr. 5 får bestemmelsene i denne konvensjon ikke anvendelse på krigsskip, marinens hjelpeskip eller andre skip som eies eller drives av en stat, og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell tjeneste.
- 5 En statspart kan beslutte å anvende denne konvensjon på sine krigsskip eller andre fartøyer som omhandlet i nr. 4, og skal i så fall underrette generalsekretæren om dette og angi hvilke vilkår som skal gjelde for en slik anvendelse.
- 6 Når det gjelder skip som eies av en statspart og benyttes til kommersielle formål, skal hver stat kunne saksøkes i de jurisdiksjoner som følger av artikkel 38, og skal gi avkall på alle innsigelser som er basert på dens status som suveren stat.

Artikkel 5

- 1 En stat kan, på det tidspunkt den ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon, eller på ethvert senere tidspunkt,

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

that this Convention does not apply to ships:

- (a) which do not exceed 200 gross tonnage; and
 - (b) which carry hazardous and noxious substances only in packaged form; and
 - (c) while they are engaged on voyages between ports or facilities of that State.
- 2 Where two neighbouring States agree that this Convention does not apply also to ships which are covered by paragraph 1(a) and (b) while engaged on voyages between ports or facilities of those States, the States concerned may declare that the exclusion from the application of this Convention declared under paragraph 1 covers also ships referred to in this paragraph.
 - 3 Any State which has made the declaration under paragraph 1 or 2 may withdraw such declaration at any time.
 - 4 A declaration made under paragraph 1 or 2, and the withdrawal of the declaration made under paragraph 3, shall be deposited with the Secretary-General who shall, after the entry into force of this Convention, communicate it to the Director.
 - 5 The HNS Fund is not liable to pay compensation for damage caused by substances carried by a ship to which the Convention does not apply pursuant to a declaration made under paragraph 1 or 2, to the extent that:
 - (a) the damage as defined in article 1, paragraph 6(a), (b) or (c) was caused in:
 - (i) the territory, including the territorial sea, of the State which has made the declaration, or in the case of neighbouring States which have made a declaration under paragraph 2, of either of them; or
 - (ii) the exclusive economic zone, or area mentioned in article 3(b), of the State or States referred to in (i);
 - (b) the damage includes measures taken to prevent or minimize such damage.

Duties of State Parties

Article 6

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

erklære at denne konvensjon ikke får anvendelse på skip

- a) som ikke overstiger 200 bruttotonn, og
 - b) som kun transporterer farlige og skadelige stoffer i pakket form, og
 - c) mens de går i fart mellom havner eller anlegg i denne stat.
- 2 Når to nabostater er enige om at denne konvensjon heller ikke får anvendelse på skip som kommer inn under nr. 1 bokstav a) og b) mens skipet er i fart mellom havner eller anlegg i disse stater, kan vedkommende stater erklære at utelukkelsen fra denne konvensjons virkeområde som det er avgitt erklæring om etter nr. 1, også omfatter skip omhandlet i dette nummer.
 - 3 Enhver stat som har avgitt erklæring etter nr. 1 og 2, kan på ethvert tidspunkt trekke erklæringen tilbake.
 - 4 En erklæring avgitt etter 1 og 2, og en tilbaketrekning av en erklæring etter nr. 3, skal deponeres hos generalsekretæren, som skal oversende dette til direktøren etter at denne konvensjon er trådt i kraft.
 - 5 HNS-fondet plikter ikke å betale skadeserstatning forårsaket av stoffer transportert om bord i skip som ikke omfattes av konvensjonen i henhold til en erklæring avgitt etter nr. 1 og 2, i den grad
 - a) skaden, som definert i artikkel 1 nr. 6 bokstav a), b) og c), er oppstått
 - i) på territoriet, herunder sjøterritoriet, til den stat som har avgitt erklæringen, eller til en nabostat når det dreier seg om nabostater som har avgitt en erklæring etter nr. 2, eller
 - ii) i den eksklusive økonomiske sonen, eller annet område som nevnt i artikkel 3 bokstav b), tilhørende den eller de stater som er nevnt i punkt i),
 - b) skaden omfatter tiltak som er truffet for å hindre eller begrense slik skade.

Statspartenes forpliktelser

Artikkel 6

Hver statspart skal påse at enhver forpliktelse som oppstår i henhold til denne konvensjon blir oppfylt, og skal treffe hensiktsmessige tiltak i henhold til nasjonal rett, herunder de sanksjoner som den anser som nødvendige, slik at denne forpliktelse kan oppfylles på en effektiv måte.

Chapter II

LIABILITY

Liability of the owner

Article 7

- 1 Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.
- 2 No liability shall attach to the owner if the owner proves that:
 - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
 - (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; or
 - (d) the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either
 - (i) has caused the damage, wholly or partly; or
 - (ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with article 12; provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped.
- 3 If the owner proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
- 4 No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

Kapittel II

ANSVAR

Eierens ansvar

Artikkel 7

- 1 Med unntak for nr. 2 og 3 skal den som er eier av skipet på hendelsestidspunktet være ansvarlig for skade som forårsakes av farlige og skadelige stoffer om bord i skipet under transport til sjøs, men dersom en hendelse utgjøres av flere forhold med samme opphav, skal den som er eier på tidspunktet da det første forholdet finner sted, være ansvarlig.
- 2 Eieren er ikke ansvarlig dersom vedkommende beviser at:
 - a) skaden skyldes en krigshandling, fiendtligheter, borgerkrig, opprør eller et uvanlig og uunngåelig naturfenomen som det er umulig å beskytte seg mot, eller
 - b) skaden i sin helhet er forårsaket av en handling eller unnlattelse fra tredjemanns side i den hensikt å volde skade, eller
 - c) skaden i sin helhet er forårsaket av uaktksomhet eller annen forsømmelse fra en regjerings eller annen myndighets side i tilknytning til arbeid med å vedlikeholde fyr eller andre navigasjonshjelpemidler, eller
 - d) avskiperen eller en annen person unnlater å opplyse om de transporterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper, som enten
 - i) helt eller delvis har forårsaket skaden, eller
 - ii) har medført at eieren ikke har tegnet forsikring i samsvar med artikkel 12, forutsatt at verken eieren, eller personer i eierens tjeneste, eller eierens representanter, kjente til eller med rimelighet burde kjent til de transporterte stoffenes farlige og skadelige egenskaper.
- 3 Dersom eieren beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller unnlattelse fra skadelidtes side i den hensikt å volde skade, eller skadelidtes uaktksomhet, kan eieren helt eller delvis fritas for ansvar overfor denne personen.
- 4 Krav om skadeserstatning skal ikke gjøres gjeldende overfor eieren på annen måte enn i samsvar med denne konvensjon.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- 5 Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:
- the servants or agents of the owner or the members of the crew;
 - the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
 - any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
 - any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
 - any person taking preventive measures; and
 - the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e);
- unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.
- 6 Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.
- 5 Med forbehold for nr. 6 kan krav om skadeserstatning etter denne konvensjon eller på annen måte ikke gjøres gjeldende overfor:
- personer i eierens tjeneste, eller eierens representanter, eller besetningsmedlemene,
 - losen eller en annen person som, uten å være medlem av besetningen, utfører tjenester for skipet,
 - en befraakter (uansett betegnelse, herunder totalbefraakter), eller som disponerer eller driver skipet,
 - en person som utfører bergingsoperasjoner med eierens samtykke eller på oppdrag fra en kompetent offentlig myndighet,
 - en person som utfører avvergingstiltak, og
 - personer som arbeider for eller representerer personer som nevnt i bokstav c), d) og e),
- med mindre skaden skyldes en personlig handling eller unnlattelse fra deres side i den hensikt å volde slik skade, eller at de har utvist uforsiktighet, vel vitende om at en slik skade sannsynligvis ville oppstå.
- 6 Ingen bestemmelse i denne konvensjon skal berøre eierens eventuelle rett til regress mot tredjemann, herunder, men ikke begrenset til, avskiper eller mottaker av stoffet som har forårsaket skaden, eller personer som nevnt i nr. 5.

Incidents involving two or more ships

Article 8

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

Hendelser der to eller flere skip er involvert

Artikkel 8

- Når en skade skyldes en hendelse der to eller flere skip er involvert, og hvert av dem transporterer farlige og skadelige stoffer, skal hver eier være ansvarlig for skaden, med mindre vedkommende er fritatt for ansvar etter artikkel 7. Eierne skal være solidarisk ansvarlige for all skade som ikke med rimelighet kan skilles ut.
- Eiere skal imidlertid ha rett til den begrensning av ansvar som gjelder for hver av dem i henhold til artikkel 9.
- Ingen bestemmelse i denne artikkel skal berøre en eiers rett til regress mot en annen eier.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Limitation of liability

Article 9

- 1 The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:
 - (a) Where the damage has been caused by bulk HNS:
 - (i) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,500 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 360 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.
 - (b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage has been caused by both bulk HNS and packaged HNS, or where it is not possible to determine whether the damage originating from that ship has been caused by bulk HNS or by packaged HNS:
 - (i) 11.5 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and
 - (ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,725 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 414 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 115 million units of account.
- 2 The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.
- 3 The owner shall, for the purpose of benefiting from the limitation provided for in para-

Begrensning av ansvar

Artikkel 9

- 1 Eierens av et skip skal ha rett til å begrense sitt ansvar etter denne konvensjon i forbindelse med enhver hendelse, til et samlet beløp som beregnes som følger:
 - a) når skaden er forårsaket av HNS i bulk:
 - i) 10 millioner regneenheter for et skip på høyst 2 000 tonnasjeenheter, og
 - ii) for et skip med større tonnasje enn dette, følgende beløp i tillegg til det som er nevnt i punkt i):

for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter, 1 500 regneenheter,

for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter, 360 regneenheter,

forutsatt at det samlede beløpet ikke i noe tilfelle overstiger 100 millioner regneenheter.
 - b) når skaden er forårsaket av pakket HNS, eller når skaden er forårsaket av både HNS i bulk og pakket HNS, eller når det ikke er mulig å avgjøre om skaden som skriver seg fra dette skipet er forårsaket av HNS i bulk eller av pakket HNS:
 - i) 11,5 millioner regneenheter for et skip på høyst 2 000 tonnasjeenheter, og
 - ii) for et skip med større tonnasje enn dette, følgende beløp i tillegg til det som er nevnt i punkt i):

for hver tonnasjeenhet fra 2 001 til 50 000 tonnasjeenheter, 1 725 regneenheter,

for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter, 414 regneenheter,

forutsatt at det totale beløpet ikke i noe tilfelle overstiger 115 millioner regneenheter.
- 2 Eierens skal ikke ha rett til å begrense sitt ansvar etter denne konvensjon dersom det er bevist at skaden skyldes en personlig handling eller unnlattelse fra eierens side i den hensikt å volde slik skade, eller at vedkommende har utvist uforsiktighet, vel vitende om at en slik skade sannsynligvis ville oppstå.
- 3 Eierens skal, for å kunne benytte seg av den begrensning som er fastsatt i nr. 1, opprette

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

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

et fond med et samlet beløp som svarer til grensen for ansvar fastsatt i samsvar med nr. 1, ved en domstol eller annen kompetent myndighet hos en statspart der det er reist søksmål etter artikkel 38 eller, dersom det ikke er reist søksmål, ved enhver domstol eller annen kompetent myndighet hos en statspart der det kan reises søksmål etter artikkel 38. Fondet kan opprettes enten ved at beløpet deponeres, eller ved at det stilles bankgaranti eller annen sikkerhet som kan godtas etter gjeldende rett hos den statspart der fondet opprettes, og som domstolen eller annen kompetent myndighet anser som tilfredsstillende.

- 4 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 11 skal fondet fordeles blant kravshaverne i forhold til størrelsen på deres anerkjente krav.
- 5 Dersom eieren, personer i eierens tjeneste, eller eierens representanter, eller eierens forsikringsgiver eller en person som stiller økonomisk sikkerhet, før fondet er fordelt har betalt skadeserstatning som følge av hendelsen, skal vedkommende ved subrogasjon, for inntil det beløp han eller hun har betalt, tre inn i de rettigheter som den som har mottatt erstatningen ville hatt etter denne konvensjon.
- 6 Retten til subrogasjon omhandlet i nr. 5 kan utøves av en annen enn de personer som er nevnt der, for ethvert beløp vedkommende måtte ha betalt i skadeserstatning, men bare i den grad slik subrogasjon er tillatt etter gjeldende nasjonal rett.
- 7 Når eieren eller en annen person fastslår at de på et senere tidspunkt kan bli tvunget til hel eller delvis utbetaling av et erstatningsbeløp som ville utløst rett til subrogasjon etter nr. 5 og 6 dersom erstatningen var betalt før fondet ble fordelt, kan domstolen eller annen kompetent myndighet i den stat der fondet ble opprettet, beslutte at det inntil videre skal settes til side et tilstrekkelig stort beløp som setter vedkommende i stand til å gjøre sitt krav gjeldende overfor fondet på et senere tidspunkt.
- 8 Krav som gjelder utgifter eller personlige utbetalinger på frivillig grunnlag fra eierens side for å hindre eller begrense skade skal, i

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- damage shall rank equally with other claims against the fund.
- 9 (a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.
- (b) Nevertheless, a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
- (c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first two sentences of paragraph 9(a). States Parties shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.
- 10 For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in
- den grad de er fornuftige og rimelige, side-
stilles med andre krav mot fondet.
- 9 a) De beløp som er nevnt i nr. 1 skal omregnes til nasjonal valuta på grunnlag av denne valutaens verdi i forhold til den spesielle trekkrettigheten den dag fondet nevnt i nr. 3 blir opprettet. For en statspart som er medlem av Det internasjonale valutafond skal verdien av nasjonal valuta, uttrykt i den spesielle trekkrettigheten, beregnes i samsvar med den verdsettelsesmetode som Det internasjonale valutafond anvender i sine operasjoner og transaksjoner på det aktuelle tidspunktet. For en statspart som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond skal verdien av nasjonal valuta, uttrykt i den spesielle trekkrettigheten, beregnes slik denne stat bestemmer.
- b) En statspart som ikke er medlem av Det internasjonale valutafond og hvis rett ikke tillater anvendelse av bestemmelsene i nr. 9 bokstav a), kan likevel, på det tidspunkt den ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at regneenheten nevnt i nr. 9 bokstav a) skal tilsvare 15 gullfranc. En gullfranc i henhold til dette nummer svarer til sekstifem og et halvt milligram gull av ni hundre tusendeler finhet. Gullfranc skal omregnes til nasjonal valuta i samsvar med den berørte statens rett.
- c) Den beregning som er nevnt i nr. 9 bokstav a) siste punktum, og den omregning som er nevnt i nr. 9 bokstav b), skal foretas på en slik måte at beløpene i nr. 1 så langt det er mulig får samme realverdi uttrykt i statspartens nasjonale valuta som den verdi som ville følge av anvendelsen av nr. 9 bokstav a) første og annet punktum. Statspartene skal underrette generalsekretæren om sin beregningsmåte i henhold til nr. 9 bokstav a), eller om resultatet av omregningen i henhold til nr. 9 bokstav b), alt etter som, på det tidspunkt de ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon, og hver gang beregningsmetoden eller resultatene blir endret.
- 10 I denne artikkel skal skipets tonnasje være dets bruttotonnasje, beregnet i samsvar med

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

- 11 The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 10

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

Death and injury

Article 11

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

Compulsory insurance of the owner

Article 12

- 1 The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial secu-

reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969.

- 11 Forsikringsgiveren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet skal ha rett til å opprette et fond i samsvar med denne artikkel på de samme vilkår og med den samme virkning som om fondet var opprettet av eieren. Et slikt fond kan opprettes selv om eieren i henhold til bestemmelsene i nr. 2 ikke har rett til ansvarsbegrensning, men opprettelsen av fondet skal i så fall ikke berøre en kravshavers rettigheter overfor eieren.

Artikkel 10

- 1 Når eieren har opprettet et fond etter en hendelse i samsvar med artikkel 9, og har rett til å begrense sitt ansvar,
- kan krav om skadeserstatning som følge av hendelsen ikke gjøres gjeldende mot annen eiendom som tilhører eieren, og
 - skal domstolen eller annen kompetent myndighet hos enhver statspart beslutte frigivelse av et skip eller annen eiendom som tilhører eieren, og som er tatt i arrest i forbindelse med et krav om skadeserstatning som følge av hendelsen, og skal også frigi kaution eller annen sikkerhet som er stilt for å unngå slik arrest.
- 2 Bestemmelsene ovenfor får imidlertid anvendelse bare når kravshaveren har adgang til domstolsbehandling ved domstolen som administrerer fondet, og fondet faktisk kan benyttes til å dekke kravet.

Død og personskade

Artikkel 11

Krav i forbindelse med død og personskade skal gå foran andre krav for to tredjedeler av samlet beløp fastsatt i samsvar med artikkel 9 nr. 1.

Lovpliktig forsikring for eieren

Artikkel 12

- 1 Eieren av et skip som er registrert hos en statspart, og som faktisk transporterer farlige og skadelige stoffer, plikter å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, for

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- ity, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9, paragraph 1, to cover liability for damage under this Convention.
- 2 A compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such compulsory insurance certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in Annex I and shall contain the following particulars:
 - (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) name and principal place of business of the owner;
 - (c) IMO ship identification number;
 - (d) type and duration of security;
 - (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
 - (f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
 - 3 The compulsory insurance certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.
 - 4 The compulsory insurance certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
 - 5 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate
- eksempel garanti fra en bank eller liknende finansinstitusjon, for de beløp som gjelder i henhold til grensene for ansvar fastsatt i artikkel 9 nr. 1, til dekning av sitt ansvar for skade etter denne konvensjon.
- 2 Det skal utstedes et sertifikat som bekrefter at det foreligger en lovpliktig forsikring for hvert skip, som bekreftelse på gyldig forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjon, etter at en statsparts kompetente myndighet har fastslått at kravene i nr. 1 er oppfylt. Når det dreier seg om et skip som er registrert hos en statspart, skal dette forsikringssertifikatet utstedes eller bekreftes av kompetent myndighet i registreringsstaten; når det dreier seg om et skip som ikke er registrert hos en statspart, kan forsikringssertifikatet utstedes eller bekreftes av enhver statsparts kompetente myndighet. Forsikringssertifikatet skal være utformet i tråd med modellen i vedlegg I, og skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) skipets navn, kjenningsnummer eller nasjonalitetsbokstaver, og registreringssted,
 - b) eierens navn og stedet der vedkommende har sitt hovedforetak,
 - c) IMO-identifikasjonsnummer,
 - d) sikkerhetens art og gyldighetstid,
 - e) forsikringsgiverens eller annen sikkerhetsstillers navn og stedet der vedkommende har sitt hovedforetak, samt eventuelt forretningssted der forsikringen eller sikkerheten er tegnet, og
 - f) forsikringssertifikatets gyldighetstid, som ikke skal være lengre enn forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid.
 - 3 Forsikringssertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i utstederstaten. Dersom det benyttes et språk som verken er engelsk, fransk eller spansk, skal det medfølge en oversettelse til ett av disse språkene.
 - 4 Forsikringssertifikatet skal oppbevares om bord i skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet eller, dersom skipet ikke er registrert hos en statspart, hos kompetent myndighet i den stat som har utstedt eller bekreftet forsikringssertifikatet.
 - 5 En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet oppfyller ikke kravene i denne artikkel dersom den kan opphøre – av annen grunn enn gyldighetsperiodens utløp som oppført i sertifikatet i samsvar med nr. 2 – før det er

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4, unless the compulsory insurance certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

- 6 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the compulsory insurance certificate.
- 7 Compulsory insurance certificates issued or certified under the authority of a State Party in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as compulsory insurance certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the compulsory insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
- 8 Any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limitation of liability, benefit from the limit of liability prescribed in accordance with paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.
- 9 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclu-

gått tre måneder fra den dag det ble gitt melding om oppsigelse til den myndighet som er nevnt i nr. 4, med mindre forsikringscertifikatet er overlevert til denne myndigheten eller det er utstedt et nytt sertifikat før utløpet av nevnte periode. Bestemmelsene ovenfor får tilsvarende anvendelse på enhver endring som fører til at forsikringen eller sikkerheten ikke lenger oppfyller kravene i denne artikkel.

- 6 Registreringsstaten skal, med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel, bestemme vilkårene for utstedelsen av forsikringscertifikatet og for dets gyldighet.
- 7 Forsikringscertifikater som er utstedt eller bekreftet av en statsparts myndighet i samsvar med nr. 2 skal for denne konvensjons formål godtas av andre statsparter, som skal anse dem som sertifikater med samme gyldighet som tilsvarende forsikringscertifikater de selv har utstedt eller bekreftet, også når det dreier seg om et skip som ikke er registrert hos en statspart. En statspart kan på ethvert tidspunkt be om konsultasjon med den stat som har utstedt eller bekreftet forsikringscertifikatet dersom den mener at forsikringsgiveren eller garantisten som er oppført i sertifikatet ikke har økonomisk evne til å oppfylle de forpliktelser som følger av denne konvensjon.
- 8 Krav om skadeserstatning kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar for skade. I et slikt tilfelle kan saksøkte, selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning, nyte godt av den grense for ansvar som er fastsatt i samsvar med nr. 1. Saksøkte kan også reise de innsigelser som eieren selv ville hatt rett til å reise (med unntak av innsigelser som bygger på at eieren er gått konkurs eller at boet avvikles). Videre kan saksøkte reise innsigelse om at skaden skyldes bevisst forsømmelse fra eierens side, men han eller hun skal ikke påberope seg noen annen innsigelse som saksøkte kunne hatt rett til å reise i et søksmål anlagt av eieren mot saksøkte. Saksøkte skal uansett ha rett til å kreve at eieren trer inn i saken.
- 9 Ethvert beløp framskaffet ved en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er stilt i samsvar med nr. 1 kan bare benyttes til å

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- sively for the satisfaction of claims under this Convention.
- 10 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12.
- 11 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security in the sums specified in paragraph 1 is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.
- 12 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a compulsory insurance certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a compulsory insurance certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.
- dekke krav etter denne konvensjon.
- 10 En statspart skal ikke tillate at et skip som fører dens flagg, og som omfattes av denne artikkel, går i handelsfart, med mindre det er utstedt et sertifikat i henhold til nr. 2 eller nr. 12.
- 11 Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel skal hver statspart sikre i sin nasjonale rett at en forsikring eller annen sikkerhet for de beløp som er oppført i nr. 1 er gyldig for ethvert skip, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på dens territorium, eller som anløper eller forlater et offshore-anlegg på dens sjøterritorium.
- 12 Dersom et skip eid av en statspart ikke er dekket av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene i denne artikkel om dette ikke anvendelse på skipet, men det skal være utstyrt med et sertifikat som bekrefter at det foreligger en lovpliktig forsikring utstedt av kompetent myndighet i registreringsstaten, at skipet er eid av denne stat, og at skipets ansvar er dekket innenfor den grense som er fastsatt i samsvar med nr. 1. Et slikt lovpliktig sertifikat skal så langt det er mulig være i tråd med den modell som er fastlagt i nr. 2.

Chapter III

COMPENSATION BY THE INTERNATIONAL HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES FUND (HNS FUND)

Establishment of the HNS Fund

Article 13

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

Kapittel III

ERSTATNING FRA DET INTERNASJONALE FONDET FOR FARLIGE OG SKADELIGE STOFFER (HNS-FONDET)

Opprettelse av HNS-fondet

Artikkel 13

- 1 Det internasjonale fondet for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet) opprettes for følgende formål:
- å gi erstatning for skade i forbindelse med transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs, i den utstrekning den beskyttelse som gis ved kapittel II er utilstrekkelig eller ikke får anvendelse, og
 - å iverksette de relaterte oppgaver som er oppført i artikkel 15.
- 2 Hver statspart skal anerkjenne HNS-fondet som en juridisk person som i henhold til denne stats lovgivning har evne til å ha rettigheter og forpliktelser og til å være part i en rettssak ved domstolene i denne stat.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

State Party shall recognize the Director as the legal representative of the HNS Fund.

Hver statspart skal anerkjenne direktøren som HNS-fondets lovlige representant.

Compensation

Article 14

- 1 For the purpose of fulfilling its function under article 13, paragraph 1(a), the HNS Fund shall pay compensation to any person suffering damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of chapter II:
 - (a) because no liability for the damage arises under chapter II;
 - (b) because the owner liable for the damage under chapter II is financially incapable of meeting the obligations under this Convention in full and any financial security that may be provided under chapter II does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for damage; an owner being treated as financially incapable of meeting these obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under chapter II after having taken all reasonable steps to pursue the available legal remedies;
 - (c) because the damage exceeds the owner's liability under the terms of chapter II.
- 2 Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall be treated as damage for the purposes of this article.
- 3 The HNS Fund shall incur no obligation under the preceding paragraphs if:
 - (a) it proves that the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by hazardous and noxious substances which had escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or
 - (b) the claimant cannot prove that there is a reasonable probability that the damage resulted from an incident involving one or more ships.
- 4 If the HNS Fund proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage

Erstatning

Artikkel 14

- 1 For å kunne utøve sin funksjon i henhold til artikkel 13 nr. 1 bokstav a) skal HNS-fondet betale erstatning til enhver skadelidt som ikke har vært i stand til å oppnå full og tilfredsstillende erstatning for skaden i henhold til bestemmelsene i kapittel II
 - a) fordi det ikke foreligger noe ansvar for skaden i henhold til kapittel II,
 - b) fordi den eier som er ansvarlig for skaden i henhold til kapittel II av økonomiske årsaker er ute av stand til å innfri sine forpliktelser etter denne konvensjon fullt ut, og den økonomiske sikkerhet som er stilt etter kapittel II ikke omfatter skaden, eller ikke er tilstrekkelig til å dekke kravene om skadeserstatning; eieren skal anses å være ute av stand til å innfri sine forpliktelser av økonomiske årsaker, og den økonomiske sikkerheten skal anses som utilstrekkelig, dersom skadelidte ikke har kunnet oppnå full dekning av sitt krav om erstatning etter kapittel II etter å ha truffet alle rimelige tiltak for å forfølge saken med de rettsmidler som er til rådighet,
 - c) fordi skaden er større enn eierens ansvar etter bestemmelsene i kapittel II.
- 2 Utgifter eller personlige utbetalinger på frivillig grunnlag fra eierens side for å hindre eller begrense skade skal, i den grad de er fornuftige og rimelige, for denne artikkels formål anses som skade.
- 3 HNS-fondet skal fritas for ethvert ansvar i henhold til foregående ledd dersom:
 - a) det beviser at skaden skyldes en krigshandling, fiendtligheter, borgerkrig eller opprør, eller er forårsaket av farlige og skadelige stoffer fra et krigsskip eller et annet skip som eies eller drives av en stat, og som på tidspunktet for hendelsen utelukkende ble benyttet i statlig, ikke-kommersiell tjeneste, eller
 - b) saksøker ikke kan bevise at det er en rimelig sannsynlighet for at skaden skyldes en hendelse der ett eller flere skip var involvert.
- 4 Når HNS-fondet beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller en unnlatelse fra skadelidtes side i den hensikt å volde skade, eller skadelidtes uaktsomhet,

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

or from the negligence of that person, the HNS Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The HNS Fund shall in any event be exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exoneration of the HNS Fund with regard to preventive measures.

5 (a) Except as otherwise provided in subparagraph (b), the aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and any amount of compensation actually paid under chapter II for damage within the scope of application of this Convention as defined in article 3 shall not exceed 250 million units of account.

(b) The aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article for damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 250 million units of account.

(c) Interest accrued on a fund constituted in accordance with article 9, paragraph 3, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the HNS Fund under this article.

(d) The amounts mentioned in this article shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency with reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of the Assembly of the HNS Fund as to the first date of payment of compensation.

6 Where the amount of established claims against the HNS Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 5, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Convention shall be the same for all claimants. Claims in respect of death or personal injury shall have priority over other claims, however, save to the extent that the aggregate of such claims exceeds two-thirds of the total amount established in accordance with paragraph 5.

7 The Assembly of the HNS Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in

kan fondet helt eller delvis fritas for sin plikt til å betale erstatning til denne personen. HNS-fondet skal uansett fritas i den grad eieren kunne ha blitt det i henhold til artikkel 7 nr. 3. Et slikt fritak for HNS-fondet får imidlertid ikke anvendelse på avvergingstiltak.

5 a) Med mindre det er bestemt noe annet i bokstav b), skal det foretas en begrensning av det samlede erstatningsbeløp som HNS-fondet kan utbetale i forbindelse med en bestemt hendelse etter denne artikkel, slik at summen av dette beløpet og det erstatningsbeløp som faktisk er utbetalt etter kapittel II for skade som hører under denne konvensjons virkeområde som definert i artikkel 3, ikke overstiger 250 millioner regneenheter.

b) Det samlede erstatningsbeløp fra HNS-fondet i henhold til denne artikkel for skade som skyldes et uvanlig og uunngåelig naturfenomen som det er umulig å beskytte seg mot, skal ikke overstige 250 millioner regneenheter.

c) Eventuell rente som påløper et fond opprettet i samsvar med artikkel 9 nr. 3 skal ikke tas med i betraktningen ved beregning av det maksimale erstatningsbeløp som HNS-fondet skal betale i henhold til denne artikkel.

d) Beløpene nevnt i denne artikkel skal omregnes til nasjonal valuta på grunnlag av denne valutaens verdi i forhold til den spesielle trekkrettigheten den dag HNS-fondets forsamling treffer beslutning om datoen for den første erstatningsutbetalingen.

6 Dersom summen av anerkjente krav mot HNS-fondet overstiger det totale erstatningsbeløp som kan utbetales i henhold til nr. 5, skal beløpet som er til rådighet fordeles på en slik måte at forholdet mellom et anerkjent krav og det erstatningsbeløp som faktisk utbetales til kravshaveren i henhold til denne konvensjon er det samme for alle kravshavere. Krav i forbindelse med død eller personskade skal imidlertid gå foran andre krav for to tredjedeler av samlet beløp fastsatt i samsvar med nr. 5.

7 HNS-fondets forsamling kan beslutte at det i unntakstilfeller kan utbetales erstatning

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

accordance with this Convention can be paid even if the owner has not constituted a fund in accordance with chapter II. In such cases paragraph 5(d) applies accordingly.

etter denne konvensjon selv om eieren ikke har opprettet et fond i samsvar med kapittel II. I et slikt tilfelle får nr. 5 bokstav d) tilsvarende anvendelse.

Related tasks of the HNS Fund

Article 15

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

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

General provisions on contributions

Article 16

- 1 The HNS Fund shall have a general account, which shall be divided into sectors.
- 2 The HNS Fund shall, subject to article 19, paragraphs 3 and 4, also have separate accounts in respect of:

Relaterte oppgaver for HNS-fondet

Artikkel 15

For å kunne utøve sin funksjon i henhold til artikkel 13 nr. 1 bokstav a) skal HNS-fondet ha til oppgave:

- a) å behandle krav som fremmes mot HNS-fondet,
- b) å utarbeide et overslag i form av et budsjett for hvert kalenderår for:
 - Utgifter:
 - i) kostnader og utgifter til administrasjon av HNS-fondet i vedkommende år, og til dekning av underskudd fra virksomheten i tidligere år, og
 - ii) utbetalinger fra HNS-fondet i vedkommende år,
 - Inntekter:
 - iii) overskudd av virksomheten i tidligere år, herunder eventuelle renter,
 - iv) grunnavgifter som skal betales i løpet av året,
 - v) årlig bidrag, hvis dette kreves for å balansere budsjettet, og
 - vi) andre inntekter,
- c) å stille sine tjenester til disposisjon på anmodning fra en statspart i den grad det er nødvendig for at denne stat raskt skal kunne sikres det personell, det utstyr og de tjenester som den trenger for å kunne treffe tiltak for å hindre eller begrense skade som skyldes en hendelse der HNS-fondet kan bli bedt om å betale erstatning i henhold til denne konvensjon, og
- d) å sørge for betalingsordninger, på de vilkår som er fastsatt i de interne reglene, med sikte på å treffe tiltak for å hindre eller begrense skade som skyldes en hendelse der HNS-fondet kan bli bedt om å betale erstatning i henhold til denne konvensjon.

Generelle bestemmelser om avgifter

Artikkel 16

- 1 HNS-fondet skal ha en hovedkonto, som skal inndeles i sektorer.
- 2 HNS-fondet skal, med forbehold for artikkel 19 nr. 3 og 4, også ha særkontoer for:

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|---|---|
| <p>(a) oil as defined in article 1, paragraph 5(a) (i) (oil account);</p> <p>(b) liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent (LNG) (LNG account); and</p> <p>(c) liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with propane and butane as the main constituents (LPG) (LPG account).</p> <p>3 There shall be initial contributions and, as required, annual contributions to the HNS Fund.</p> <p>4 Contributions to the HNS Fund shall be made into the general account in accordance with article 18, to separate accounts in accordance with article 19 and to either the general account or separate accounts in accordance with article 20 or article 21, paragraph 5. Subject to article 19, paragraph 6, the general account shall be available to compensate damage caused by hazardous and noxious substances covered by that account, and a separate account shall be available to compensate damage caused by a hazardous and noxious substance covered by that account.</p> <p>5 For the purposes of article 18, article 19, paragraph 1(a) (i), paragraph 1(a) (ii) and paragraph 1(b), article 20 and article 21, paragraph 5, where the quantity of a given type of contributing cargo received in the territory of a State Party by any person in a calendar year when aggregated with the quantities of the same type of cargo received in the same State Party in that year by any associated person or persons exceeds the limit specified in the respective subparagraphs, such a person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by that person notwithstanding that that quantity did not exceed the respective limit.</p> <p>6 “Associated person“ means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.</p> | <p>a) olje, som definert i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt i) (oljekonto),</p> <p>b) naturgasser i flytende form bestående av lette hydrokarboner med metan som hovedbestanddel (LNG) (LNG-konto), og</p> <p>c) petroleumsgasser i flytende form, bestående av lette hydrokarboner med propan og butan som hovedbestanddeler (LPG) (LPG-konto).</p> <p>3 Det skal betales grunnavgifter og, etter behov, årlige avgifter til HNS-fondet.</p> <p>4 Avgiftene til HNS-fondet skal innbetales til hovedkontoen i samsvar med artikkel 18, til særkontoene i samsvar med artikkel 19, og til enten hovedkontoen eller særkontoene i samsvar med artikkel 20 eller artikkel 21 nr. 5. Med forbehold for artikkel 19 nr. 6 skal hovedkontoen benyttes til å erstatte skade forårsaket av farlige og skadelige stoffer som kommer inn under den kontoen, og en særkonto skal benyttes til å erstatte skade forårsaket av et farlig og skadelig stoff som kommer inn under den kontoen.</p> <p>5 Ved anvendelse av artikkel 18, artikkel 19 nr. 1 bokstav a) punkt i) og ii), artikkel 19 nr. 1 bokstav b), artikkel 20 og artikkel 21 nr. 5, når det kvantum av en bestemt type avgiftspliktig last som er mottatt av en person på en statsparts territorium i løpet av et kalenderår, sammen med de kvanta av samme type last som er mottatt hos den samme statspart samme år av en eller flere assosierte personer, overstiger den grense som er angitt i de respektive bestemmelsene, skal denne personen betale avgift av det kvantum som vedkommende faktisk har mottatt, selv om dette ikke overstiger den relevante grensen.</p> <p>6 Med «assosiert person» menes et datterforetak eller et foretak som er kontrollert i fellesskap. Den berørte stats nasjonale rett avgjør hvilke personer som omfattes av denne definisjonen.</p> |
|---|---|

General provisions on annual contributions

Article 17

- 1 Annual contributions to the general account and to each separate account shall be levied only as required to make payments by the account in question.

Generelle bestemmelser om årlige avgifter

Artikkel 17

- 1 Årlige avgifter til hovedkontoen og til hver særkonto skal ilegges bare i den grad det er nødvendig for å kunne foreta utbetalinger fra kontoen.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- 2 Annual contributions payable pursuant to articles 18, 19 and article 21, paragraph 5, shall be determined by the Assembly and shall be calculated in accordance with those articles on the basis of the units of contributing cargo received during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.
 - 3 The Assembly shall decide the total amount of annual contributions to be levied to the general account and to each separate account. Following that decision the Director shall, in respect of each State Party, calculate for each person liable to pay contributions in accordance with article 18, article 19, paragraph 1 and paragraph 1bis, and article 21, paragraph 5, the amount of that person's annual contribution to each account, on the basis of a fixed sum for each unit of contributing cargo reported in respect of the person during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide. For the general account, the above-mentioned fixed sum per unit of contributing cargo for each sector shall be calculated pursuant to the regulations contained in Annex II to this Convention. For each separate account, the fixed sum per unit of contributing cargo referred to above shall be calculated by dividing the total annual contribution to be levied to that account by the total quantity of cargo contributing to that account.
 - 4 The Assembly may also levy annual contributions for administrative costs and decide on the distribution of such costs between the sectors of the general account and the separate accounts.
 - 5 The Assembly shall also decide on the distribution between the relevant accounts and sectors of amounts paid in compensation for damage caused by two or more substances which fall within different accounts or sectors, on the basis of an estimate of the extent to which each of the substances involved contributed to the damage.
- 2 Årlige avgifter som skal betales etter artikkel 18, artikkel 19 og artikkel 21 nr. 5 skal fastsettes av Forsamlingen, og skal beregnes i samsvar med disse bestemmelsene på grunnlag av de enheter avgiftspliktig last som er mottatt i løpet av foregående kalenderår, eller et annet år som Forsamlingen har bestemt.
 - 3 Forsamlingen skal vedta det totale beløp som skal betales i årlige avgifter til hovedkontoen og til hver særkonto. I samsvar med den beslutningen skal direktøren, for hver enkelt statspart, beregne den årlige avgiften til hver enkelt konto for hver person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 nr. 1 og 1a og artikkel 21 nr. 5, på grunnlag av et fast beløp for hver enhet avgiftspliktig last som er innrapportert for denne personen i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt. For hovedkontoen skal ovennevnte faste beløp per enhet avgiftspliktig last for hver sektor beregnes i henhold til reglene i vedlegg II til denne konvensjon. For hver særkonto skal ovennevnte faste beløp per enhet avgiftspliktig last beregnes ved å dividere summen av de årlige avgifter som skal utskrives til særkontoen med det totale kvantum last som ilegges avgift til særkontoen.
 - 4 Forsamlingen kan også ilegge årlige avgifter til dekning av administrative kostnader, og treffe beslutning om hvordan kostnadene skal fordeles på sektorene under hovedkontoen og særkontoene.
 - 5 Forsamlingen skal også treffe beslutning om hvordan erstatningsbeløp for skade forårsaket av to eller flere stoffer som kommer inn under ulike kontoer og sektorer skal fordeles mellom disse kontoer og sektorer, på grunnlag av et estimat av hvor mye hvert av de aktuelle stoffene har bidratt til skaden.

Annual contributions to the general account

Article 18

- 1 Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the general account shall be made in respect of each State Party by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of aggre-

Årlige avgifter til hovedkontoen

Artikkel 18

- 1 Med forbehold for artikkel 16 nr. 5 skal årlige avgifter til hovedkontoen for hver statspart betales av enhver person som var mottaker i denne stat i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, av kvanta som samlet

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

gate quantities exceeding 20,000 tonnes of contributing cargo, other than substances referred to in article 19, paragraph 1 and paragraph 1bis, which fall within the following sectors:

- (a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5(a) (vii);
 - (b) substances referred to in paragraph 2; and
 - (c) other substances.
- 2 Annual contributions shall also be payable to the general account by persons who would have been liable to pay contributions to a separate account in accordance with article 19, paragraph 1 and paragraph 1bis, had its operation not been postponed or suspended in accordance with article 19. Each separate account the operation of which has been postponed or suspended under article 19 shall form a separate sector within the general account.

Annual contributions to separate accounts

Article 19

- 1 Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to separate accounts shall be made in respect of each State Party:
- (a) in the case of the oil account,
 - (i) by any person who has received in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, total quantities exceeding 150,000 tonnes of contributing oil as defined in article 1, paragraph 3 of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, as amended, and who is or would be liable to pay contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund in accordance with article 10 of that Convention; and
 - (ii) by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of total quantities exceeding 20,000 tonnes of other oils carried in bulk listed in appendix I of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;
 - (b) in the case of the LPG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may

overstiger 20 000 tonn avgiftspliktig last, med unntak av stoffer som nevnt i artikkel 19 nr. 1 og 1a, som kommer inn under følgende sektorer:

- a) faste bulkklaster nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt vii),
 - b) stoffer som nevnt i nr. 2, og
 - c) andre stoffer.
- 2 Årlige avgifter til hovedkontoen skal også betales av personer som ville vært pliktige å betale avgift til en særkonto i samsvar med artikkel 19 nr. 1 og 1a dersom bruken av kontoen ikke var blitt utsatt eller stilt i bero i samsvar med artikkel 19. Hver særkonto hvis bruk er utsatt eller stilt i bero henhold til artikkel 19 skal utgjøre en egen sektor under hovedkontoen.

Årlige avgifter til særkontoer

Artikkel 19

- 1 Med forbehold for artikkel 16 nr. 5 skal det betales årlige avgifter til særkontoene for hver statspart,
- a) til oljekontoen,
 - i) av enhver person som, i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, i denne stat har mottatt kvanta som samlet overstiger 150 000 tonn avgiftspliktig olje som definert i artikkel 1 nr. 3 i Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1971, med senere endringer, og som er eller ville vært pliktig å betale avgift til Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade i samsvar med artikkel 10 i nevnte konvensjon, og
 - ii) av enhver person som, i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, i denne stat har mottatt kvanta som samlet overstiger 20 000 tonn av andre typer olje i bulk oppført i tillegg I til vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, som endret ved dens protokoll av 1978, med senere endringer,
 - b) til LPG-kontoen, av enhver person som, i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, i

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

decide, was the receiver in that State of total quantities exceeding 20,000 tonnes of LPG.

1bis(a) In the case of the LNG account, subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the LNG account shall be made in respect of each State Party by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of any quantity of LNG.

(b) However, any contributions shall be made by the person who, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State (the titleholder) where:

(i) the titleholder has entered into an agreement with the receiver that the titleholder shall make such contributions; and

(ii) the receiver has informed the State Party that such an agreement exists.

(c) If the titleholder referred to in subparagraph (b) above does not make the contributions or any part thereof, the receiver shall make the remaining contributions. The Assembly shall determine in the internal regulations the circumstances under which the titleholder shall be considered as not having made the contributions and the arrangements in accordance with which the receiver shall make any remaining contributions.

(d) Nothing in this paragraph shall prejudice any rights of recourse or reimbursement of the receiver that may arise between the receiver and the titleholder under the applicable law.

2 Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 and paragraph 1bis above shall become effective at the same time as the general account.

3 The initial operation of a separate account referred to in article 16, paragraph 2 shall be postponed until such time as the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, exceed the following levels:

(a) 350 million tonnes of contributing cargo in respect of the oil account;

(b) 20 million tonnes of contributing cargo in respect of the LNG account; and

(c) 15 million tonnes of contributing cargo in respect of the LPG account.

denne stat har mottatt kvanta som samlet overstiger 20 000 tonn LPG.

1a a) Til LNG-kontoen skal det, med forbehold for artikkel 16 nr. 5, betales årlige avgifter for hver statspart, av enhver person som, i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt, i denne stat er mottaker av et hvilket som helst kvantum LNG.

b) Imidlertid skal alle avgifter betales av den person som umiddelbart før lossing hadde eiendomsrett til en LNG-last losset i en havn eller terminal i denne stat (rettighetshaveren), når:

i) rettighetshaveren har inngått en avtale med mottakeren om at rettighetshaveren skal betale disse avgiftene, og

ii) mottakeren har underrettet statsparten om at det foreligger en slik avtale.

c) Dersom rettighetshaveren nevnt i bokstav b) ovenfor ikke betaler avgiftene, eller bare betaler en del av dem, skal mottakeren betale de avgifter som gjenstår. Forsamlingen skal gi interne regler som fastsetter under hvilke omstendigheter rettighetshaveren skal anses ikke å ha betalt avgiftene, samt hvilke ordninger som skal gjelde for mottakerens betaling av eventuelle gjenstående avgifter.

d) Ingen bestemmelse i dette nummer skal berøre eventuell rett til regress eller tilbakebetaling som mottakeren kan gjøre gjeldende overfor rettighetshaveren i henhold til den rett som får anvendelse.

2 Med forbehold for nr. 3 skal de særkontoer som er nevnt i nr. 1 og 1a ovenfor tas i bruk samtidig med hovedkontoen.

3 Åpning av en særkonto som nevnt i artikkel 16 nr. 2 skal utsettes til mengden avgiftspliktig last under den kontoen i løpet av det foregående kalenderåret eller det år som Forsamlingen har bestemt overstiger følgende nivåer:

a) 350 millioner tonn avgiftspliktig last under oljekontoen,

b) 20 millioner tonn avgiftspliktig last under LNG-kontoen, og

c) 15 millioner tonn avgiftspliktig last under LPG-kontoen.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|--|--|
| <p>4 The Assembly may suspend the operation of a separate account if:</p> <p>(a) the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year fall below the respective level specified in paragraph 3; or</p> <p>(b) when six months have elapsed from the date when the contributions were due, the total unpaid contributions to that account exceed ten per cent of the most recent levy to that account in accordance with paragraph 1.</p> <p>5 The Assembly may reinstate the operation of a separate account which has been suspended in accordance with paragraph 4.</p> <p>6 Any person who would be liable to pay contributions to a separate account the operation of which has been postponed in accordance with paragraph 3 or suspended in accordance with paragraph 4, shall pay into the general account the contributions due by that person in respect of that separate account. For the purpose of calculating future contributions, the postponed or suspended separate account shall form a new sector in the general account and shall be subject to the HNS points system defined in Annex II.</p> | <p>4 Forsamlingen kan stille bruken av en særkonto i bero dersom:</p> <p>a) mengden avgiftspliktig last under den kontoen i løpet av det foregående kalenderåret kommer under det nivå som er angitt i nr. 3, eller</p> <p>b) samlet utestående avgift til den kontoen overstiger ti prosent av siste utskrivning av avgift til den kontoen i samsvar med nr. 1 når det er gått seks måneder fra det tidspunkt avgiften forfalt til betaling.</p> <p>5 Forsamlingen kan gjenoppta bruken av en særkonto som er stilt i bero i samsvar med nr. 4.</p> <p>6 Enhver person som ville være pliktig å betale avgift til en særkonto hvis bruk er utsatt i samsvar med nr. 3 eller er stilt i bero i samsvar med nr. 4, skal betale det avgiftsbeløp vedkommende skylder til særkontoen, inn til hovedkontoen. Ved beregning av framtidige avgifter skal en særkonto som er utsatt eller stilt i bero utgjøre en ny sektor under hovedkontoen, og HNS-poengsystemet som defineres i vedlegg II får anvendelse.</p> |
|--|--|

Initial contributions

Article 20

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

Grunnavgifter

Artikkel 20

- 1 For hver statspart skal det betales en grunnavgift med et beløp som, for hver person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 16 nr. 5, artikkel 18, artikkel 19 og artikkel 21 nr. 5, skal beregnes på grunnlag av et fast beløp, som skal være det samme for hovedkontoen og hver særkonto, per enhet avgiftspliktig last som er mottatt i denne stat i kalenderåret før denne konvensjon trer i kraft for denne stat.
- 2 Det faste beløpet og enhetene for de ulike sektorene under hovedkontoen, såvel som for hver særkonto som nevnt i nr. 1, skal fastlegges av Forsamlingen.
- 3 Grunnavgiften skal betales innen tre måneder fra den dag HNS-fondet utsteder fakturaer for hver statspart til personer som plikter å betale avgift i samsvar med nr. 1.

Reports

Article 21

- 1 Each State Party shall ensure that any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the provisions of this article.
- 2 For the purposes set out in paragraph 1, each State Party shall communicate to the Director, at a time and in the manner to be prescribed in the internal regulations of the HNS Fund, the name and address of any person who in respect of the State is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, as well as data on the relevant quantities of contributing cargo for which such a person is liable to contribute in respect of the preceding calendar year.
- 3 For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article and of establishing, where applicable, the quantities of cargo to be taken into account for any such person when determining the amount of the contribution, the list shall be prima facie evidence of the facts stated therein.
- 4 If in a State Party there is no person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, that State Party shall, for the purposes of this Convention, inform the Director of the HNS Fund thereof.
- 5 In respect of contributing cargo carried from one port or terminal of a State Party to another port or terminal located in the same State and discharged there, States Parties shall have the option of submitting to the HNS Fund a report with an annual aggregate quantity for each account covering all receipts of contributing cargo, including any quantities in respect of which contributions are payable pursuant to article 16, paragraph 5. The State Party shall, at the time of reporting, either:
 - (a) notify the HNS Fund that that State will pay the aggregate amount for each account in respect of the relevant year in one lump sum to the HNS Fund; or
 - (b) instruct the HNS Fund to levy the aggregate amount for each account by invoicing individual receivers, or, in the case of LNG,

Rapporter

Artikkel 21

- 1 Hver statspart skal påse at alle personer som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 eller nr. 5 i denne artikkel står oppført på en liste som skal opprettes og ajourføres av direktøren i samsvar med bestemmelsene i denne artikkel.
- 2 For det formål som er angitt i nr. 1, skal hver statspart, til den tid og på den måte som er fastsatt i HNS-fondets interne regler, gi direktøren melding om navn og adresse til enhver person som, hva angår denne stat, plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 og nr. 5 i denne artikkel, samt gi opplysninger om de kvanta avgiftspliktig last i det foregående kalenderåret som medfører avgiftsplikt for denne person.
- 3 Det skal framgå av listen, til det motsatte blir bevist, hvilke personer som på et bestemt tidspunkt plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 og nr. 5 i denne artikkel, og eventuelt hvilke kvanta last som skal tas med i beregningen for hver enkelt person når avgiftsbeløpet skal fastsettes.
- 4 Dersom det hos en statspart ikke finnes noen person som er pliktig å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19 eller nr. 5 i denne artikkel, skal denne statspart for denne konvensjons formål underrette HNS-fondets direktør om dette.
- 5 For avgiftspliktig last som transporteres fra en havn eller terminal hos en statspart til en annen havn eller terminal i den samme staten og losses der, skal statspartene kunne velge å avgi en rapport til HNS-fondet over samlet årlig kvantum for hver konto som dekker alle mottak av avgiftspliktig last, herunder kvanta det skal betales avgift for i henhold til artikkel 16 nr. 5. Statsparten skal på tidspunktet for rapportering enten:
 - a) gi HNS-fondet melding om at den vil innbetale hele beløpet til hver konto for vedkommende år med en samlet sum til HNS-fondet, eller
 - b) gi HNS-fondet instruks om å innkreve det samlede beløpet for hver konto ved å fakturere de individuelle mottakere eller, når det

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

the titleholder if article 19, paragraph 1bis(b) is applicable, for the amount payable by each of them. If the titleholder does not make the contributions or any part thereof, the HNS Fund shall levy the remaining contributions by invoicing the receiver of the LNG cargo. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

dreier seg om LNG, rettighetshaveren dersom artikkel 19 nr. 1a bokstav b) får anvendelse, for det beløp hver av dem skal betale. Dersom rettighetshaveren ikke betaler avgiftene, eller bare betaler en del av dem, skal HNS-fondet innkreve de avgifter som gjenstår ved å fakturere mottakeren av LNG-lasten. Disse personer skal identifiseres i samsvar med vedkommende stats nasjonale rett.

Non-reporting

Article 21bis

- 1 Where a State Party does not fulfil its obligations under article 21, paragraph 2, and this results in a financial loss for the HNS Fund, that State Party shall be liable to compensate the HNS Fund for such loss. The Assembly shall, upon recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State.
- 2 No compensation for any incident shall be paid by the HNS Fund for damage in the territory, including the territorial sea of a State Party in accordance with article 3(a), the exclusive economic zone or other area of a State Party in accordance with article 3(b), or damage in accordance with article 3(c) in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, in accordance with article 3(d), until the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have been complied with in respect of that State Party for all years prior to the occurrence of an incident for which compensation is sought. The Assembly shall determine in the internal regulations of the HNS Fund the circumstances under which a State Party shall be considered as not having fulfilled these obligations.
- 3 Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation shall be denied permanently if the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have not been fulfilled within one year after the Director has notified the State Party of its failure to fulfil these obligations.
- 4 Any payments of contributions due to the HNS Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.
- 5 Paragraphs 2 to 4 shall not apply to claims in respect of death or personal injury.

Manglende rapportering

Artikkel 21a

- 1 Når en statspart ikke oppfylder sine forpliktelser i henhold til artikkel 21 nr. 2 og dette fører til et økonomisk tap for HNS-fondet, plikter statsparten å gi HNS-fondet erstatning for tapet. Forsamlingen skal på grunnlag av anbefaling fra direktøren avgjøre om en stat skal betale en slik erstatning.
- 2 HNS-fondet skal ikke betale erstatning for skade etter en hendelse på en statsparts territorium, herunder dens sjøterritorium, i samsvar med artikkel 3 bokstav a), i den eksklusive økonomiske sonen eller i et annet område tilhørende en statspart i samsvar med artikkel 3 bokstav b), eller for skade i samsvar med artikkel 3 bokstav c) i forbindelse med en bestemt hendelse, eller for avvergingstiltak, uansett hvor disse iverksettes, i samsvar med artikkel 3 bokstav d), før denne statspart har oppfylt sine forpliktelser i henhold til artikkel 21 nr. 2 og 4 for alle år forut for den hendelse det søkes om erstatning for. Forsamlingen skal i interne regler for HNS-fondet fastsette under hvilke omstendigheter en statspart skal anses ikke å ha oppfylt disse forpliktelsene.
- 3 Når det er gitt foreløpig avslag på erstatning i samsvar med nr. 2, skal det gis permanent avslag dersom forpliktelsene i henhold til artikkel 21 nr. 2 og 4 ikke er oppfylt innen ett år etter at direktøren har gitt statsparten melding om at den ikke har oppfylt sine forpliktelser.
- 4 Enhver innbetaling av avgifter til HNS-fondet skal avregnes mot den erstatning som skal utbetales til debitor eller debtors representanter.
- 5 Nr. 2–4 får ikke anvendelse på krav i forbindelse med død eller personskade.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Non-payment of contributions

Article 22

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

Optional liability of States Parties for the payment of contributions

Article 23

- 1 Without prejudice to article 21, paragraph 5, a State Party may, at the time when it signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that it assumes responsibility for obligations imposed by this Convention on any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, in respect of hazardous and noxious substances received in the territory of that State. Such a declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.
- 2 Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with article 46, it shall be deposited with the Secretary-General who shall after the entry into force of this Convention communicate the declaration to the Director.
- 3 A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

Manglende betaling av avgifter

Artikkel 22

- 1 Skyldig avgift i henhold til artikkel 18, artikkel 19, artikkel 20 eller artikkel 21 nr. 5 som er forfalt til betaling skal forrentes etter en rentesats som fastsettes i samsvar med HNS-fondets interne regler, forutsatt at det kan fastsettes forskjellige rentesatser, alt etter omstendighetene.
- 2 Når en person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19, artikkel 20 eller artikkel 21 nr. 5, ikke betaler avgiften, eller bare betaler en del av den, og er i restanse, skal direktøren på vegne av HNS-fondet treffe alle hensiktsmessige tiltak, herunder rettsforfølging, mot vedkommende for å inndrive det skyldige beløpet. Når den avgiftspliktige som har forsømt seg er åpenbart insolvent eller andre omstendigheter tilsier det, kan imidlertid Forsamlingen etter anbefaling fra direktøren beslutte at det ikke skal treffes noen tiltak mot vedkommende.

Statspartenes frivillige ansvar for å betale avgift

Artikkel 23

- 1 Med forbehold for artikkel 21 nr. 5 kan en statspart, på det tidspunkt den undertegner konvensjonen uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller deponerer sitt ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at den påtar seg ansvaret for forpliktelser som ved denne konvensjon pålegges enhver person som plikter å betale avgift i samsvar med artikkel 18, artikkel 19, artikkel 20 eller artikkel 21 nr. 5, for farlige og skadelige stoffer som er mottatt på denne stats territorium. Erklæringen skal avgis skriftlig og angi hvilke forpliktelser staten påtar seg.
- 2 Når det avgis en erklæring i henhold til nr. 1 før denne konvensjon trer i kraft i samsvar med artikkel 46, skal den deponeres hos generalsekretæren, som skal gi direktøren melding om erklæringen etter at denne konvensjon er trådt i kraft.
- 3 En erklæring avgitt i henhold til nr. 1 etter at denne konvensjon er trådt i kraft, skal deponeres hos direktøren.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|---|--|
| <p>4 A declaration made in accordance with this article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such a notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.</p> <p>5 Any State which is bound by a declaration made under this article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.</p> | <p>4 En stat som har avgitt erklæring i samsvar med denne artikkel kan trekke den tilbake ved skriftlig melding til direktøren. Meldingen skal få virkning tre måneder etter at direktøren har mottatt den.</p> <p>5 Enhver stat som er bundet av en erklæring avgitt i henhold til denne artikkel skal i forbindelse med ethvert søksmål mot seg ved en kompetent domstol vedrørende enhver forpliktelse som er angitt i erklæringen, gi avkall på enhver immunitet som staten ellers kunne påberopt seg.</p> |
|---|--|

Organization and administration

Article 24

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

Assembly

Article 25

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

Article 26

The functions of the Assembly shall be:

- (a) to elect at each regular session its President and two Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;
- (b) to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;
- (c) to develop, apply and keep under review internal and financial regulations relating to the aim of the HNS Fund as described in article 13, paragraph 1(a), and the related tasks of the HNS Fund listed in article 15;
- (d) to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;
- (e) to adopt the annual budget prepared in accordance with article 15(b);
- (f) to consider and approve as necessary any recommendation of the Director regarding the scope of definition of contributing cargo;
- (g) to appoint auditors and approve the accounts of the HNS Fund;
- (h) to approve settlements of claims against the HNS Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available

Organisasjon og administrasjon

Artikkel 24

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

Forsamlingen

Artikkel 25

Forsamlingen skal bestå av alle stater som er part i denne konvensjon.

Artikkel 26

Forsamlingen skal ha til oppgave:

- a) å velge, på hver ordinære sesjon, en president og to visepresidenter som skal sitte med vervet til neste ordinære sesjon,
- b) å fastsette sin egen forretningsorden, som skal være undergitt bestemmelsene i denne konvensjon,
- c) å utarbeide, anvende og løpende vurdere interne regler og finansreglement i forhold til HNS-fondets formål, som fastlagt i artikkel 13 nr. 1 bokstav a), og HNS-fondets relaterte oppgaver som oppført i artikkel 15,
- d) å oppnevne direktøren og gi bestemmelser om oppnevning av annet nødvendig personell, og fastsette arbeidsvilkårene for direktøren og annet personell,
- e) å vedta det årlige budsjettet som utarbeides i samsvar med artikkel 15 bokstav b),
- f) å behandle og eventuelt godkjenne enhver anbefaling fra direktøren om virkeområdet for definisjonen av avgiftspliktig last,
- g) å oppnevne revisorer og godkjenne HNS-fondets regnskaper,
- h) å godkjenne oppgjør av krav mot HNS-fondet, å treffe beslutninger om hvordan det erstatningsbeløp som er til rådighet i sam-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

amount of compensation in accordance with article 14 and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of damage are compensated as promptly as possible;

- (i) to establish a Committee on Claims for Compensation with at least 7 and not more than 15 members and any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the States Parties are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, *mutatis mutandis*, for the work of such subsidiary body;
- (j) to determine which States not party to this Convention, which Associate Members of the Organization and which intergovernmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly and subsidiary bodies;
- (k) to give instructions concerning the administration of the HNS Fund to the Director and subsidiary bodies;
- (l) to supervise the proper execution of this Convention and of its own decisions;
- (m) to review every five years the implementation of this Convention with particular reference to the performance of the system for the calculation of levies and the contribution mechanism for domestic trade; and
- (n) to perform such other functions as are allocated to it under this Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the HNS Fund.

Article 27

- 1 Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.
- 2 Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of at least one-third of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation

svar med artikkel 14 skal fordeles mellom kravshaverne, og å fastsette vilkårene for foreløpige utbetalinger med sikte på å sikre at skadelidte får erstatning så raskt som mulig,

- i) å nedsette en komité for erstatningskrav med minst sju og høyst femten medlemmer, samt opprette ethvert midlertidig eller fast underliggende organ som anses som nødvendig, å definere dets mandat og gi det nødvendig myndighet til å utføre sine oppgaver; når Forsamlingen utnevner medlemmer til et slikt organ, skal den bestrebe seg på å sikre en rettferdig geografisk fordeling, og at statspartene er behørig representert; Forsamlingens forretningsorden kan få tilsvarende anvendelse på arbeidet i et slikt underliggende organ,
- j) å avgjøre hvilke ikke-statsparter, hvilke assosierte medlemmer av organisasjonen, og hvilke mellomstatlige og internasjonale ikke-statlige organisasjoner som skal kunne delta uten stemmerett på møter i Forsamlingen og underliggende organer,
- k) å gi direktøren og underliggende organer instruksjoner om administrasjonen av HNS-fondet,
- l) å påse at bestemmelsene i denne konvensjon og dens egne beslutninger gjennomføres slik de skal,
- m) å gjennomgå gjennomføringen av denne konvensjon hvert femte år, med særlig vekt på hvordan systemet for avgiftsberegning og avgiftsmekanismen for innenrikshandel virker, og
- n) å utføre andre oppgaver som tillegges Forsamlingen i henhold til denne konvensjon, eller som er nødvendig for at HNS-fondet kan fungere som det skal.

Artikkel 27

- 1 Forsamlingen skal komme sammen til ordinær sesjon en gang hvert kalenderår etter innkalling fra direktøren.
- 2 Direktøren skal innkalle til ekstraordinær sesjon i Forsamlingen når minst en tredjedel av Forsamlingens medlemmer ber om det, og kan innkalle til ekstraordinær sesjon på eget initiativ etter samråd med Forsamlingen.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

with the President of the Assembly. The Director shall give members at least thirty days' notice of such sessions.

gens president. Direktøren skal gi medlemmene minst tretti dagers varsel om slike møter.

Article 28

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

Artikkel 28

Forsamlingen er beslutningsdyktig når flertallet av dens medlemmer er til stede.

Secretariat

Article 29

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

Sekretariat

Artikkel 29

- 1 Sekretariatet skal bestå av direktøren og det personale som er nødvendig for å kunne administrere HNS-fondet.
- 2 Direktøren skal være HNS-fondets lovlige representant.

Article 30

- 1 The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions given by the Assembly, the Director shall perform those functions which are assigned to the Director by this Convention, the internal regulations of the HNS Fund and the Assembly.
- 2 The Director shall in particular:
 - (a) appoint the personnel required for the administration of the HNS Fund;
 - (b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the assets of the HNS Fund;
 - (c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of article 22, paragraph 2;
 - (d) to the extent necessary to deal with claims against the HNS Fund and to carry out the other functions of the HNS Fund, employ the services of legal, financial and other experts;
 - (e) take all appropriate measures for dealing with claims against the HNS Fund, within the limits and on conditions to be laid down in the internal regulations of the HNS Fund, including the final settlement of claims without the prior approval of the Assembly where these regulations so provide;
 - (f) prepare and submit to the Assembly the financial statements and budget estimates for each calendar year;
 - (g) prepare, in consultation with the President of the Assembly, and publish a report on

Artikkel 30

- 1 Direktøren skal være HNS-fondets øverste administrative tjenestemann. Direktøren skal, med forbehold for de instruksjoner han eller hun får fra Forsamlingen, utføre de oppgaver som er tillagt direktøren i henhold til denne konvensjon og HNS-fondets interne regler, samt de som tildeles av Forsamlingen.
- 2 Direktøren skal:
 - a) oppnevne det personale som er nødvendig for å kunne administrere HNS-fondet,
 - b) treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre en god forvaltning av HNS-fondets aktiva,
 - c) inndrive skyldige avgifter i henhold til denne konvensjon, og skal da særlig iaktta bestemmelsene i artikkel 22 nr. 2,
 - d) benytte juridiske, økonomiske og andre eksperter, i den grad det er nødvendig for å behandle krav mot HNS-fondet og utføre andre oppgaver det er tillagt,
 - e) treffe alle hensiktsmessige tiltak for å behandle krav mot HNS-fondet, innenfor de grenser og på de vilkår som fastlegges i HNS-fondets interne regler, herunder endelig oppgjør av krav uten Forsamlingens forhåndsgodkjenning når dette er fastsatt i de interne reglene,
 - f) sette opp regnskap og budsjettoverslag for hvert kalenderår og legge dette fram for Forsamlingen,
 - g) utarbeide en rapport over HNS-fondets virksomhet i det foregående kalenderåret i

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- the activities of the HNS Fund during the previous calendar year; and
- (h) prepare, collect and circulate the documents and information which may be required for the work of the Assembly and subsidiary bodies.

samråd med Forsamlingens president, og offentliggjøre den, og

- h) utarbeide, innhente og distribuere de dokumenter og opplysninger som er nødvendige av hensyn til Forsamlingens og de underliggende organenes arbeid.

Article 31

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

Artikkel 31

I sitt arbeid skal direktøren, personalet og eksperter oppnevnt av direktøren ikke søke eller motta instruksjoner fra noen regjering eller noen myndighet utenfor HNS-fondet. De skal avstå fra enhver handling som er uforenlig med deres stilling som internasjonale tjenestemenn. Hver statspart forplikter seg på sin side til å respektere at det ansvar som hviler på direktøren, personalet og eksperter oppnevnt av direktøren utelukkende er av internasjonal karakter, og til ikke å forsøke å påvirke dem i deres arbeid.

Finances

Article 32

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

Økonomi

Artikkel 32

- 1 Hver statspart skal betale utgifter til lønn, reise og annet for sin egen delegasjon til Forsamlingen, og for sine representanter i de underliggende organene.
- 2 Alle andre utgifter som oppstår i tilknytning til HNS-fondets virksomhet skal betales av HNS-fondet.

Voting

Article 33

The following provisions shall apply to voting in the Assembly:

- (a) each member shall have one vote;
- (b) except as otherwise provided in article 34, decisions of the Assembly shall be made by a majority vote of the members present and voting;
- (c) decisions where a two-thirds majority is required shall be a two-thirds majority vote of members present; and
- (d) for the purpose of this article the phrase “members present” means “members present at the meeting at the time of the vote”, and the phrase “members present and voting” means “members present and casting an affirmative or negative vote”. Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

Stemmegivning

Artikkel 33

Følgende bestemmelser skal gjelde for stemmegivning i Forsamlingen:

- a) hvert medlem skal ha én stemme,
- b) med mindre det er bestemt noe annet i artikkel 34, skal Forsamlingens beslutninger treffes med simpelt flertall blant de medlemmer som er til stede og avgir stemme,
- c) beslutninger som krever to tredjedels flertall, skal treffes med to tredjedels flertall blant de medlemmer som er til stede, og
- d) i denne artikkel menes med uttrykket «medlemmer som er til stede», «medlemmer som er til stede på møtet under stemmegivningen», og med uttrykket «medlemmer som er til stede og avgir stemme» menes «medlemmer som er til stede og avgir stemme for eller mot et forslag». Medlemmer som avstår fra å stemme skal anses ikke å ha avgitt stemme.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Article 34

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

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

Tax exemptions and currency regulations

Article 35

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

Artikkel 34

Følgende beslutninger i Forsamlingen krever to tredjedels flertall:

- a) en beslutning i henhold til artikkel 19 nr. 4 eller 5 om å stille i bero eller gjenoppta bruken av en særkonto,
- b) en beslutning i henhold til artikkel 22 nr. 2 om å avstå fra søksmål mot en avgiftspliktig,
- c) oppnevningen av direktøren i henhold til artikkel 26 bokstav d),
- d) opprettelsen av underliggende organer i henhold til artikkel 26 bokstav i), og spørsmål vedrørende opprettelsen, og
- e) en beslutning i henhold til artikkel 51 nr. 1 om at denne konvensjon fortsatt skal være i kraft.

Skattefritak og valutareglene

Artikkel 35

- 1 HNS-fondet, dets aktiva og inntekter, herunder avgifter, samt andre eiendeler som er nødvendige for at det skal kunne utøve sine funksjoner som omhandlet i artikkel 13 nr. 1, skal være fritatt for all direkte beskatning hos alle statsparter.
- 2 Når HNS-fondet foretar større innkjøp av løsøre eller fast eiendom, eller av tjenester som er nødvendige for at det skal kunne utøve sin offisielle virksomhet for de formål som er omhandlet i artikkel 13 nr. 1, og kostnaden inkluderer indirekte skatt eller omsetningsavgift, skal statspartenes regjeringer om mulig treffe hensiktsmessige tiltak for å gi fritak for eller refusjon av slike skatter og avgifter. Varer som er anskaffet på denne måten skal ikke selges mot betaling eller gis bort kostnadsfritt, med mindre det skjer på vilkår som er godkjent av staten som har innvilget eller støttet fritaket eller refusjonen.
- 3 Det skal ikke gis fritak for skatter, avgifter eller gebyrer som utelukkende er betaling for offentlige tjenester.
- 4 HNS-fondet skal fritas for all toll og alle skatter og andre relaterte avgifter på gjenstander som innføres eller utføres av eller på vegne av HNS-fondet til offisielt bruk. Gjenstander som er innført på denne måten skal ikke overdras på importstatens territorium, verken mot betaling eller kostnadsfritt, med

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

imported except on conditions agreed by the Government of that country.

- 5 Persons contributing to the HNS Fund as well as victims and owners receiving compensation from the HNS Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.
- 6 Notwithstanding existing or future regulations concerning currency or transfers, States Parties shall authorize the transfer and payment of any contribution to the HNS Fund and of any compensation paid by the HNS Fund without any restriction.

Confidentiality of information

Article 36

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

Chapter IV

CLAIMS AND ACTIONS

Limitation of actions

Article 37

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

mindre det skjer på vilkår som er godkjent av denne stat.

- 5 Personer som betaler avgift til HNS-fondet, samt skadelidte og eiere som mottar erstatning fra HNS-fondet, skal være undergitt skattelovgivningen i staten de skatter til, uten at denne konvensjon gir dem fritak eller annen skattefordel.
- 6 Uten hensyn til gjeldende eller framtidige regler om valutakontroll eller kapitaloverføring skal statspartene tillate overføring og betaling av avgift til HNS-fondet, og av erstatning utbetalt av HNS-fondet, uten restriksjoner.

Fortrolig behandling av informasjon

Artikkel 36

Opplysninger om den enkelte avgiftspliktige som utleveres for denne konvensjons formål skal ikke bringes videre til noen utenfor HNS-fondet, unntatt når dette er strengt nødvendig for at HNS-fondet skal kunne utøve sine funksjoner, herunder som saksøker eller saksøkt i retten.

Kapittel IV

ERSTATNINGSKRAV OG SØKSMÅL

Foreldelse av krav

Artikkel 37

- 1 Retten til erstatning etter kapittel II i denne konvensjon skal bortfalle dersom det ikke er reist søksmål i henhold til disse bestemmelsene innen tre år fra det tidspunkt skadelidte fikk kjennskap til, eller med rimelighet burde fått kjennskap til, skaden og eierens identitet.
- 2 Retten til erstatning etter kapittel III i denne konvensjon skal bortfalle dersom det ikke er reist søksmål i henhold til disse bestemmelsene, eller det er gitt underretning i henhold til artikkel 39 nr. 7, innen tre år fra det tidspunkt skadelidte fikk kjennskap til, eller med rimelighet burde fått kjennskap til, skaden.
- 3 Det skal imidlertid ikke i noe tilfelle reises søksmål senere enn ti år fra tidspunktet for hendelsen som forårsaket skaden.
- 4 Når hendelsen utgjøres av flere forhold, skal fristen på ti år nevnt i nr. 3 løpe fra det tidspunkt det siste forholdet fant sted.

Jurisdiction in respect of action against the owner

Article 38

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

Vernetting ved søksmål mot eieren

Artikkel 38

- 1 Når en hendelse har forårsaket skade på en eller flere statsparters territorium, herunder sjøterritoriet eller et område som nevnt i artikkel 3 bokstav b), eller det er truffet avvergingstiltak for å hindre eller begrense skade på dette territoriet, herunder sjøterritoriet, eller i dette området, kan erstatnings-søksmål mot eieren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar reises bare ved disse statsparters domstoler.
- 2 Når en hendelse utelukkende har forårsaket skade utenfor en stats territorium, herunder sjøterritoriet, og vilkårene for anvendelse av denne konvensjon som omhandlet i artikkel 3 bokstav c) er oppfylt, eller det er truffet avvergingstiltak for å hindre eller begrense slik skade, kan erstatningssøksmål mot eieren eller en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar reises bare ved domstolene hos:
 - a) den statspart der skipet er registrert eller, dersom det dreier seg om et uregistrert skip, den statspart hvis flagg skipet har rett til å føre, eller
 - b) den statspart der eieren til vanlig er bosatt, eller der eieren har sitt hovedforetak, eller
 - c) den statspart der det er opprettet et fond i samsvar med artikkel 9 nr. 3.
- 3 Saksøkte skal gis rimelig varsel om søksmål som reises i henhold til nr. 1 eller 2.
- 4 Hver statspart skal påse at dens domstoler har kompetanse til å behandle erstatnings-søksmål i henhold til denne konvensjon.
- 5 Etter at eieren, eller forsikringsgiveren, eller en annen som har stilt økonomisk sikkerhet i samsvar med artikkel 12, har opprettet et fond i henhold til artikkel 9, skal domstolene i staten der fondet er opprettet ha enekompetanse til å avgjøre ethvert spørsmål vedrørende utdeling fra og fordeling av fondet.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

Article 39

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

Vernetting ved søksmål mot HNS-fondet eller søksmål reist av HNS-fondet

Artikkel 39

- 1 Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel kan søksmål mot HNS-fondet om erstatning etter artikkel 14 reises bare ved en domstol som etter artikkel 38 har kompetanse til å behandle søksmål mot den eier som er ansvarlig for skade forårsaket av den aktuelle hendelsen, eller ved en domstol hos en statspart som ville hatt kompetanse dersom en eier hadde vært ansvarlig.
- 2 Dersom skipet som transporterte de farlige eller skadelige stoffene som forårsaket skaden ikke er identifisert, får bestemmelsene i artikkel 38 nr. 1 tilsvarende anvendelse på søksmål mot HNS-fondet.
- 3 Hver statspart skal påse at dens domstoler har kompetanse til å behandle søksmål mot HNS-fondet som nevnt i nr. 1.
- 4 Når det er reist søksmål om skadeserstatning ved en domstol mot eieren eller eierens garantist, skal denne domstolen ha enekompetanse til å behandle ethvert søksmål mot HNS-fondet om erstatning for samme skade etter bestemmelsene i artikkel 14.
- 5 Hver statspart skal påse at HNS-fondet har rett til å intervenere som part i ethvert søksmål som er reist i samsvar med denne konvensjon mot eieren eller eierens garantist ved en kompetent domstol i denne stat.
- 6 Med mindre det er bestemt noe annet i nr. 7, skal HNS-fondet ikke være bundet av dom eller kjennelse i en retts sak der det ikke har vært part, eller av et forlik der det ikke er part.
- 7 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 5 skal, når et søksmål om skadeserstatning etter denne konvensjon er reist mot en eier eller eierens garantist ved en kompetent domstol hos en statspart, hver part i saken ha rett til å underrette HNS-fondet om søksmålet i samsvar med vedkommende stats nasjonale rett. Når en slik underretning er gitt i samsvar med de formaliteter som kreves i domstolstatens rett, og på et slikt tidspunkt og en slik måte at HNS-fondet har hatt en reell mulighet til å intervenere som part i saken, skal rettens dom i denne saken, etter at den er blitt endelig og tvangskraftig i sta-

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

ten der den er avsagt, være bindende for HNS-fondet, i den forstand at HNS-fondet ikke kan gjøre innsigelse mot dommens begrunnelse og konklusjoner, selv om HNS-fondet ikke har intervenert i saken.

Recognition and enforcement

Article 40

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

Subrogation and recourse

Article 41

- 1 The HNS Fund shall, in respect of any amount of compensation for damage paid by the HNS Fund in accordance with article 14, paragraph 1, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy against the owner or the owner's guarantor.
- 2 Nothing in this Convention shall prejudice any rights of recourse or subrogation of the HNS Fund against any person, including persons referred to in article 7, paragraph 2(d), other than those referred to in the previous

Anerkjennelse og fullbyrding

Artikkel 40

- 1 Enhver dom som er avsagt ved en domstol med kompetanse i henhold til artikkel 38, og som er tvangskraftig i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der, skal anerkjennes hos alle statsparter, med mindre:
 - a) dommen ble oppnådd ved svik, eller
 - b) saksøkte ikke ble gitt rimelig varsel og mulighet til å legge fram sin sak.
- 2 En dom som er anerkjent i henhold til nr. 1 skal være tvangskraftig hos enhver statspart så snart de formaliteter som kreves i denne stat er oppfylt. Disse formaliteter skal ikke gi adgang til ny prøving av sakens realiteter.
- 3 Med forbehold om avgjørelser som gjelder fordeling som nevnt i artikkel 14 nr. 6, skal enhver dom mot HNS-fondet ved en domstol som har kompetanse etter artikkel 39 nr. 1 og 3, anerkjennes og være tvangskraftig hos hver statspart når dommen er blitt tvangskraftig i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der.

Subrogasjon og regress

Artikkel 41

- 1 HNS-fondet skal, for ethvert beløp som det har betalt i skadeserstatning i samsvar med artikkel 14 nr. 1, ved subrogasjon tre inn i de rettigheter som erstatningens mottaker måtte ha overfor eieren eller eierens garantist.
- 2 Ingen bestemmelse i denne konvensjon skal berøre HNS-fondets rett til regress eller subrogasjon mot noen person, herunder personer som nevnt i artikkel 7 nr. 2 bokstav d), men ikke dem som er nevnt i foregående nummer, i

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

paragraph, in so far as they can limit their liability. In any event the right of the HNS Fund to subrogation against such persons shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

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

den utstrekning disse personer kan begrense sitt ansvar. Under enhver omstendighet skal HNS-fondets rett til å tre inn i krav mot slike personer ved subrogasjon ikke være mindre gunstig enn den rett som tilkommer erstatningsmottakerens forsikringsgiver.

- 3 Med forbehold for eventuell annen rett til subrogasjon eller regress mot HNS-fondet skal en statspart, eller et organ i denne stat, som har betalt skadeserstatning i samsvar med bestemmelser i nasjonal rett, ved subrogasjon tre inn i de rettigheter som erstatningens mottaker ville hatt etter denne konvensjon.

Supersession clause

Article 42

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

Chapter V

TRANSITIONAL PROVISIONS

First session of the Assembly

Article 43

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

Article 44⁴

Final clauses of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010.

The final clauses of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and

Fortrenningsklausul

Artikkel 42

Denne konvensjon skal gå foran enhver konvensjon som er i kraft eller er åpen for undertegning, ratifikasjon eller tiltredelse den dag denne konvensjon åpnes for undertegning, men bare i den grad en slik konvensjon ville være i strid med den; denne artikkel skal imidlertid ikke berøre statsparters forpliktelser i henhold til en slik konvensjon overfor stater som ikke er part i denne konvensjon.

Kapittel V

OVERGANGSBESTEMMELSER

Forsamlingens første sesjon

Artikkel 43

Generalsekretæren skal innkalle til Forsamlingens første sesjon. Sesjonen skal finne sted snarest mulig etter at denne konvensjon er trådt i kraft, og uansett ikke mer enn tretti dager etter ikrafttredelsen.

Artikkel 44⁴

Sluttbestemmelser i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010

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

⁴ It may be noted that article 19 of the Protocol of 2010 inserts this article as number 44bis; however, since article 16 of the Protocol of 2010 deletes article 43 of the Convention and renumbers article 44 as article 43, the Secretariat has renumbered this article as 44, instead of 44bis.

⁴ Ved artikkel 19 i protokollen av 2010 tilføyes denne artikkel med nr. 44a; ettersom artikkel 43 i konvensjonen utgår og artikkel 44 omnummereres til artikkel 43 ved artikkel 16 i protokollen av 2010, har imidlertid sekretariatet omnummerert denne artikkel til artikkel 44 i stedet for artikkel 44a.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Noxious Substances by Sea 2010 shall be the final clauses of the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

stoffer, 2010, skal være sluttbestemmelsene i protokollen av 2010 til Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996.

Chapter VI

FINAL CLAUSES

[Articles 20 to 29 of the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996⁵]

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

[P20] Article 45

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 November 2010 to 31 October 2011 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 Subject to the provisions in paragraphs 4 and 5, States may express their consent to be bound by this Protocol 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.
- 4 An expression of consent to be bound by this Protocol shall be accompanied by the submission to the Secretary-General of data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.
- 5 An expression of consent which is not accompanied by the data referred to in paragraph 4 shall not be accepted by the Secretary-General.

⁵ The Secretariat has renumbered the Final Clauses in accordance with the instruction in article 18, paragraph 2, of the 2010 HNS Protocol (text reproduced in footnote 1). For ease of reference the corresponding numbers of the articles in the Protocol are shown in square brackets: e.g. [P20].

Kapittel VI

SLUTTBESTEMMELSER

[Artikkel 20–29 i protokollen av 2010 til Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer av 1996⁵]

Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning og tiltredelse

[P20] Artikkel 45

- 1 Denne protokoll skal være åpen for undertegning ved organisasjonens hovedkontor fra 1. november 2010 til 31. oktober 2011, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
- 2 Med forbehold for bestemmelsene i nr. 4 og 5 kan statene gi sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll 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 finne sted ved at det deponeres et dokument for det formålet hos generalsekretæren.
- 4 Med et samtykke til å være bundet av denne protokoll skal det følge opplysninger til generalsekretæren om de totale kvanta avgiftspliktig last som det skal betales avgift for, og som er mottatt i denne stat i løpet av det foregående kalenderåret til hovedkontoen og hver særkonto.
- 5 Et samtykke uten medfølgende opplysninger som nevnt i nr. 4 skal ikke godtas av generalsekretæren.

⁵ Sekretariatet har omnummerert sluttbestemmelsene i samsvar med artikkel 18 nr. 2 i HNS-protokollen av 2010 (teksten er gjengitt i fotnote 1). For å gjøre det lettere å finne de tilsvarende artikkelnumrene i protokollen, er nummereringen gjengitt i hakeparentes, f.eks. [P20].

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|--|---|
| <p>6 Each State which has expressed its consent to be bound by this Protocol shall annually thereafter on or before 31 May until this Protocol enters into force for that State, submit to the Secretary-General data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.</p> <p>7 A State which has expressed its consent to be bound by this Protocol and which has not submitted the data on contributing cargo required under paragraph 6 for any relevant years shall, before the entry into force of the Protocol for that State, be temporarily suspended from being a Contracting State until it has submitted the required data.</p> <p>8 A State which has expressed its consent to be bound by the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 shall be deemed to have withdrawn this consent on the date on which it has signed this Protocol or deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with paragraph 2.</p> | <p>6 Hver stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll skal deretter hvert år innen 31. mai og til denne protokoll trer i kraft for denne stat, gi generalsekretæren opplysninger om de totale kvanta avgiftspliktig last som det skal betales avgift for, og som er mottatt i denne stat i løpet av det foregående kalenderåret til hovedkontoen og hver særkonto.</p> <p>7 En stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll, og som ikke har lagt fram de opplysninger om avgiftspliktig last som kreves i henhold til nr. 6 for de aktuelle årene, skal, før denne protokoll trer i kraft for denne stat, midlertidig suspenderes som kontraherende stat inntil den har lagt fram de nødvendige opplysningene.</p> <p>8 En stat som har gitt sitt samtykke til å være bundet av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, skal anses å ha trukket tilbake sitt samtykke den dag den har undertegnet denne protokoll eller deponert et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredsdokument i samsvar med nr. 2.</p> |
|--|---|

Entry into force

[P21] Article 46

- 1 This Protocol shall enter into force eighteen months after the date on which the following conditions are fulfilled:
 - (a) at least twelve States, including four States each with not less than 2 million units of gross tonnage, have expressed their consent to be bound by it; and
 - (b) the Secretary-General has received information in accordance with article 45 [P20], paragraphs 4 and 6, that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 40 million tonnes of cargo contributing to the general account.
- 2 For a State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent, or on the date on which this Protocol enters into force in accordance with paragraph 1, whichever is the later.

Ikrafttredelse

[P21] Artikkel 46

- 1 Denne protokoll skal tre i kraft atten måneder etter den dag følgende vilkår er oppfylt:
 - a) minst tolv stater, herunder fire stater som hver seg har minst to millioner enheter bruttotonn, har gitt sitt samtykke til å være bundet av den, og
 - b) generalsekretæren har mottatt opplysninger i samsvar med artikkel 45 [P20] nr. 4 og 6 om at de personer i disse statene som ville være pliktige å betale avgift i henhold til artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, i løpet av det foregående kalenderåret har mottatt et samlet kvantum på minst 40 millioner tonn last som medfører avgift til hovedkontoen.
- 2 For en stat som gir sitt samtykke til å være bundet av denne protokoll etter at vilkårene for ikrafttredelse er oppfylt, skal samtykket få virkning tre måneder etter den dag det ble gitt, eller den dag denne protokoll trer i kraft i samsvar med nr. 1, alt etter hva som skjer sist.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

Revision and amendment

[P22] Article 47

- 1 A conference for the purpose of revising or amending the Convention, as amended by this Protocol, may be convened by the Organization.
- 2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Protocol, for revising or amending the Convention, as amended by this Protocol, at the request of six States Parties or one third of the States Parties, whichever is the higher figure.
- 3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to the Convention, as amended by this Protocol, shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Amendment of limits

[P23] Article 48

- 1 Without prejudice to the provisions of article 47 [P22], the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol.
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties, any proposal to amend the limits specified in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol, shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.
- 3 Any amendment proposed and circulated in accordance with paragraph 2 shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
- 4 All Contracting States, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided in paragraph 4, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

Revisjon og endring

[P22] Artikkel 47

- 1 Organisasjonen kan innkalle til en konferanse som har som formål å revidere eller endre konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 2 Dersom seks statsparter eller en tredjedel av statspartene, alt etter hvilket tall som er høyest, ber om det, skal generalsekretæren innkalle til en konferanse for de stater som er part til denne protokoll med sikte på å revidere eller endre konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 3 Ethvert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av konvensjonen, som endret ved denne protokoll, skal anses å gjelde for den endrede konvensjonen.

Endring av grensene

[P23] Artikkel 48

- 1 Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 47 [P22] skal den særlige framgangsmåten i denne artikkel bare gjelde for endring av de grenser som er oppført i artikkel 9 nr. 1 og artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 2 På anmodning fra minst halvparten av statspartene, men ikke under noen omstendighet færre enn seks, skal generalsekretæren sende ut ethvert forslag om å endre de grenser som er oppført i artikkel 9 nr. 1 og artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, til alle organisasjonens medlemmer og til alle protokollparter.
- 3 Enhver endring som foreslås og sendes ut i samsvar med nr. 2, skal legges fram for organisasjonens juridiske komité (Legal Committee) til vurdering minst seks måneder etter den dag den ble sendt ut.
- 4 Alle kontraherende stater skal, uansett om de er medlem av organisasjonen eller ikke, ha rett til å delta i den juridiske komités behandling med sikte på å vurdere og vedta endringer.
- 5 Endringer skal vedtas med to tredjedels flertall blant de kontraherende stater som er til stede og avgir stemme i den juridiske komité, utvidet i samsvar med nr. 4, forutsatt at minst halvparten av kontraherende stater er til stede under stemmegivningen.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents, in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values, and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits established in article 9, paragraph 1, and those in article 14, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol.
- 7 (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.
(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period no less than one-fourth of the States which were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 49 [P24], paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into
- 6 Når den juridiske komité behandler et forslag om endring av grensene, skal den ta hensyn til erfaringene etter inntrufne hendelser, ikke minst til hvor stor skade disse hendelsene har forårsaket, til svingninger i pengeverdien og til den foreslåtte endringens innvirkning på forsikringskostnadene. Den skal også ta hensyn til forholdet mellom de grenser som er fastsatt i artikkel 9 nr. 1, og de som er fastsatt i artikkel 14 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll.
- 7 . a) Ingen endring av grensene i henhold til denne artikkel kan vurderes før fem år fra den dag denne protokoll ble åpnet for undertegning, og heller ikke før fem år fra den dag en tidligere endring i henhold til denne artikkel trådte i kraft.
b) Ingen grense kan heves slik at den overstiger et beløp som svarer til en grense fastlagt i denne protokoll, med seks prosent tillegg per år beregnet kumulativt fra den dag denne protokoll ble åpnet for undertegning.
c) Ingen grense kan heves slik at den overstiger et beløp som svarer til en grense fastlagt i denne protokoll, multiplisert med tre.
- 8 Organisasjonen skal gi alle kontraherende stater melding om enhver endring som vedtas i samsvar med nr. 5. Endringen skal anses som godtatt atten måneder etter den dag meldingen ble gitt, med mindre minst en fjerdedel av de stater som var kontraherende stater på det tidspunkt endringen ble vedtatt, i løpet av dette tidsrommet har gitt generalsekretæren melding om at de ikke godtar endringen, slik at endringen i så fall må anses forkastet og er uten virkning.
- 9 En endring som anses som godtatt i samsvar med nr. 8, skal tre i kraft atten måneder etter at den er godtatt.
- 10 Alle kontraherende stater skal være bundet av endringen, med mindre de sier opp denne protokoll i samsvar med artikkel 49 [P24] nr. 1 og 2 minst seks måneder før endringen trer i kraft. Oppsigelsen skal få virkning når endringen trer i kraft.
- 11 Når en endring er vedtatt, men uten at fristen for godtakelse på atten måneder er utløpt, skal en stat som i løpet av dette tidsrommet blir kontraherende stater, være bundet av endringen dersom den trer i kraft. En

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Denunciation

[P24] Article 49

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

Extraordinary sessions of the Assembly

[P25] Article 50

- 1 Any State Party may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions from the remaining States Parties, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not less than sixty days after receipt of the request.
- 2 The Director may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if the Director considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties.

stat som blir kontraherende stat etter dette tidsrommet, skal være bundet av en endring som er godtatt i samsvar med nr. 8. I de tilfeller som er nevnt i dette nummer, blir en endring bindende for en stat når den trer i kraft, eller når denne protokoll trer i kraft for nevnte stat, dersom dette skjer på et senere tidspunkt.

Oppsigelse

[P24] Artikkel 49

- 1 Denne protokoll kan sies opp av enhver statspart på et hvilket som helst tidspunkt ett år etter den dag denne protokoll trer i kraft for denne stat.
- 2 Oppsigelse skal finne sted ved at et dokument for det formålet deponeres hos generalsekretæren.
- 3 En oppsigelse skal få virkning tolv måneder etter at den er mottatt av generalsekretæren, eller på et eventuelt senere tidspunkt angitt i oppsigelsesdokumentet.
- 4 Uten hensyn til en statsparts oppsigelse i henhold til denne artikkel skal bestemmelsene i denne protokoll om plikt til å betale avgift i henhold til artikkel 18, artikkel 19 eller artikkel 21 nr. 5 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, fortsatt få anvendelse på erstatningsutbetalinger vedtatt av Forsamlingen i forbindelse med en hendelse som finner sted før oppsigelsen får virkning.

Ekstraordinære sesjoner i Forsamlingen

[P25] Artikkel 50

- 1 Enhver statspart kan, innen nitti dager etter at det er deponert et oppsigelsesdokument som etter dens mening vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter, be direktøren innkalle til ekstraordinær sesjon i Forsamlingen. Direktøren skal innkalle Forsamlingen slik at den kommer sammen minst seksti dager etter at anmodningen er mottatt.
- 2 Direktøren kan på eget initiativ innkalle til ekstraordinær sesjon i Forsamlingen slik at den kommer sammen innen seksti dager etter at det er deponert et oppsigelsesdokument, dersom direktøren anser at denne oppsigelsen vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter.

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

3 If the Assembly, at an extraordinary session convened in accordance with paragraph 1 or 2, decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Protocol with effect from the same date.

Cessation

[P26] Article 51

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

Notwithstanding subparagraph (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, received in the States Parties in the preceding calendar year was less than 30 million tonnes but more than 25 million tonnes, the Assembly may, if it considers that this was due to exceptional circumstances and is not likely to be repeated, decide before the expiry of the above-mentioned twelve-month period that the Protocol shall continue to be in force. The Assembly may not, however, take such a decision in more than two subsequent years.

- 2 States which are bound by this Protocol on the day before the date it ceases to be in force shall enable the HNS Fund to exercise its functions as described underarticle 52 [P27] and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.

Winding up of the HNS Fund

[P27] Article 52

- 1 If this Protocol ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:

3 Dersom Forsamlingen, under en ekstraordinær sesjon som er sammenkalt i samsvar med nr. 1 og 2, fastslår at oppsigelsen vil medføre en betydelig økning av de øvrige statspartenes avgifter, kan hver av disse statene senest ett hundre og tjue dager før den dag oppsigelsen får virkning, si opp denne protokoll med virkning fra samme dato.

Opphør

[P26] Artikkel 51

- 1 Denne protokoll skal opphøre
 - a) den dag antallet statsparter kommer under seks, eller
 - b) tolv måneder etter den dag opplysninger vedrørende et tidligere kalenderår skulle vært oversendt til direktøren i samsvar med artikkel 21 i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, dersom opplysningene viser at det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, som er mottatt hos statspartene i dette foregående kalenderåret var mindre enn 30 millioner tonn.

Uten hensyn til bokstav b), dersom det totale kvantum avgiftspliktig last til hovedkontoen i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) og c) i konvensjonen, som endret ved denne protokoll, som er mottatt hos statspartene i det foregående kalenderåret var mindre 30 millioner tonn, men mer enn 25 millioner tonn, kan Forsamlingen, dersom den mener at dette skyldes ekstraordinære omstendigheter og sannsynligvis ikke vil gjenta seg, før utløpet av tidsrommet på tolv måneder som er nevnt ovenfor, beslutte at protokollen fortsatt skal være i kraft. Forsamlingen kan imidlertid ikke treffe en slik beslutning mer enn to år etter hverandre.

- 2 Stater som er bundet av denne protokoll dagen før den dag den opphører, skal gjøre det mulig for HNS-fondet å utføre de oppgaver som er angitt i artikkel 52 [P27], og skal fortsatt være bundet av denne protokoll, men kun for dette formål.

Avvikling av HNS-fondet

[P27] Artikkel 52

- 1 Dersom denne protokoll opphører, skal HNS-fondet likevel:

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> (a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Protocol ceased to be in force; and (b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under (a), including expenses for the administration of the HNS Fund necessary for this purpose. <p>2 The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the HNS Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the HNS Fund.</p> <p>3 For the purposes of this article the HNS Fund shall remain a legal person.</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) oppfylle sine forpliktelser i forbindelse med hendelser som fant sted før denne protokoll opphørte, og b) kunne utøve sin rett til avgifter i den grad det trenger disse avgiftene for å kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til bokstav a), herunder betale utgifter til nødvendig administrasjon av HNS-fondet for dette formålet. <p>2 Forsamlingen skal treffe alle nødvendige tiltak for å fullføre avviklingen av HNS-fondet, herunder en rettfærdig fordeling av eventuelle gjenværende aktiva blant de personer som har bidratt til HNS-fondet.</p> <p>3 For denne artikkels formål skal HNS-fondet fortsatt være en juridisk person.</p> |
|---|---|

Depositary

[P28] Article 53

- 1 This Protocol and any amendment adopted under article 48 [P23] shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed this Protocol 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 and data on contributing cargo submitted in accordance with article 45 [P20], paragraph 4;
 - (ii) data on contributing cargo submitted annually thereafter, in accordance with article 45 [P20], paragraph 6, until the date of entry into force of this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits on the amounts of compensation which has been made in accordance with article 48 [P23], paragraph 2;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with article 48 [P23], paragraph 5;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under article 48 [P23], paragraph 8, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with article 48 [P23], paragraph 9;

Depositär

[P28] Artikkelen 53

- 1 Denne protokoll, og enhver endring vedtatt i henhold til artikkel 48 [P23], skal deponeres hos generalsekretæren.
- 2 Generalsekretæren skal:
 - a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne protokoll, og alle medlemmer av organisasjonen, om:
 - i) hver nye undertegning eller deponering av et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument, samt undertegningens eller deponeringens dato og opplysninger om avgiftspliktig last som er gitt i samsvar med artikkel 45 [P20] nr. 4,
 - ii) opplysninger om avgiftspliktig last som deretter er gitt årlig i samsvar med artikkel 45 [P20] nr. 6, fram til datoen for denne protokolls ikrafttredelse,
 - iii) datoen for denne protokolls ikrafttredelse,
 - iv) ethvert forslag om å endre grensene for erstatningsbeløpene, lagt fram i samsvar med artikkel 48 [P23] nr. 2,
 - v) enhver endring som er vedtatt i samsvar med artikkel 48 [P23] nr. 5,
 - vi) enhver endring som anses som godkjent i henhold til artikkel 48 [P23] nr. 8, samt den dato endringen skal tre i kraft i samsvar med artikkel 48 [P23] nr. 9,

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

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

(viii) any communication called for by any article in this Protocol; and

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

3 As soon as this Protocol 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.

vii) deponering av enhver oppsigelse av denne protokoll, samt den dato oppsigelsen er mottatt og den dato den får virkning, og

viii) enhver underretning som kreves i henhold til en bestemmelse i denne protokoll, og

b) oversende bekreftede kopier av denne protokoll til alle stater som har undertegnet eller tiltrådt den.

3 Straks denne protokoll trer i kraft skal depositaren oversende en bekreftet kopi av den til De forente nasjoners generalsekretær til registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De forente nasjoners pakt.

Languages

[P29] Article 54

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

DONE AT London this thirtieth day of April two thousand and ten.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective

Governments for that purpose, have signed this Protocol.

Annex I

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

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO ship identification number

Port of registry

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

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the International Conven-

Språk

[P29] Artikkel 54

Denne protokoll er utferdiget i ett originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, med samme gyldighet for alle tekster.

UTFERDIGET I London 30. april 2010.

SOM BEKREFTELSE PÅ DETTE har de undertegnede, som av sine regjeringer er gitt behørig fullmakt til det, undertegnet denne protokoll.

Vedlegg I

Sertifikat for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet knyttet til ansvar for skade forårsaket av farlige og skadelige stoffer (HNS)

Utferdiget i samsvar med bestemmelsene i artikkel 12 i Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010

Skipets navn

Kjenningsnummer eller nasjonalitetsbokstaver

IMO-identifikasjonsnummer

Registreringssted

Eierens navn og full adresse til hovedforetaket

Det bekreftes med dette at ovennevnte skip er dekket av en forsikringspolise eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 12 i Den internasjonale konvensjon om ansvar og

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

tion on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010.

erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 2010.

Type of security

Sikkerhetens art

.....

.....

Duration of security

Sikkerhetens varighet

.....

.....

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

Navn og adresse til forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er)

Name

Navn

.....

.....

Address

Adresse

.....

.....

This certificate is valid until

Dette sertifikat er gyldig til

.....

.....

Issued or certified by the Government of

Utstedt eller bekreftet av regjeringen i

.....

.....

(Full designation of the State)

(Statens offisielle navn)

At On

..... Den

(Place)

(Date)

(Sted)

(Dato)

.....

.....

(Signature and Title of issuing or certifying official)

(Tjenestemannen som utsteder eller bekrefter sertifikatet – underskrift og tittel)

Explanatory Notes:

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

Forklarende merknader:

1. Om ønskelig kan statens offisielle navn inneholde en henvisning til kompetent offentlig myndighet i staten der sertifikatet er utstedt.
2. Dersom hele sikkerheten er stilt av mer enn én kilde, skal det angis hvor stort beløp som er sikret av hver av dem.
3. Dersom det stilles flere former for sikkerhet, skal de føres opp.
4. I rubrikken «Sikkerhetens varighet» skal det angis når sikkerheten får virkning.
5. I rubrikken «Adresse» til forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) skal det angis hvor forsikringsgiver(e) og/eller garantist(er) har sitt hovedforetak. Forretningsstedet der forsikringen er tegnet eller annen sikkerhet er stilt, skal eventuelt også angis.

Annex II

Regulations for the calculation of annual contributions to the general account

Regulation 1

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

Regulation 2

- 1 For each sector, the fixed sum per unit of contributing cargo shall be the product of the levy per HNS point and the sector factor for that sector.
- 2 The levy per HNS point shall be the total annual contributions to be levied to the general account divided by the total HNS points for all sectors.
- 3 The total HNS points for each sector shall be the product of the total volume, measured in metric tonnes, of contributing cargo for that sector and the corresponding sector factor.
- 4 A sector factor shall be calculated as the weighted arithmetic average of the claims/volume ratio for that sector for the relevant year and the previous nine years, according to this regulation.
- 5 Except as provided in paragraph 6, the claims/volume ratio for each of these years shall be calculated as follows:
 - (a) established claims, measured in units of account converted from the claim currency using the rate applicable on the date of the incident in question, for damage caused by substances in respect of which contributions to the HNS Fund are due for the relevant year; divided by

Vedlegg II

Regler for beregning av årlige avgifter til hovedkontoen

Regel 1

- 1 Det faste beløpet som er nevnt i artikkel 17 nr. 3 skal bestemmes for hver sektor i samsvar med disse regler.
- 2 Når det er nødvendig å beregne avgifter for mer enn én sektor i hovedkontoen, skal det etter behov beregnes et separat, fast beløp per enhet avgiftspliktig last for hver av følgende sektorer:
 - a) faste bulkklaster som nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt vii),
 - b) olje, dersom bruken av oljekontoen er utsatt eller stilt i bero,
 - c) LNG, dersom bruken av LNG-kontoen er utsatt eller stilt i bero,
 - d) LPG, dersom bruken av LPG-kontoen er utsatt eller stilt i bero,
 - e) andre stoffer.

Regel 2

- 1 For hver sektor skal det faste beløpet per enhet avgiftspliktig last være produktet av avgift per HNS-poeng og sektorfaktoren for den sektoren.
- 2 Avgiften per HNS-poeng skal være de totale årlige avgiftene til hovedkontoen dividert med det totale antall HNS-poeng for alle sektorer.
- 3 Det totale antall HNS-poeng for hver sektor skal være produktet av det totale volumet, målt i metriske tonn, av avgiftspliktig last til den sektoren, og den tilsvarende sektorfaktoren.
- 4 En sektorfaktor skal beregnes som det veide aritmetiske gjennomsnittet av forholdet mellom krav og volum for den sektoren i vedkommende år og de foregående ni årene, i samsvar med denne regel.
- 5 Med mindre det er bestemt noe annet i nr. 6, skal forholdet mellom krav og volum for hvert av disse årene beregnes slik:
 - a) anerkjente krav, målt i regneenheter ved omregning fra kravenes valuta etter gjeldende kurs den dag den aktuelle hendelsen fant sted, for skade forårsaket av stoffer som medfører avgift til HNS-fondet for vedkommende år, dividert med

Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996

- (b) the volume of contributing cargo corresponding to the relevant year.
- 6 In cases where the information required in paragraphs 5(a) and (b) is not available, the following values shall be used for the claims/volume ratio for each of the missing years:
- (a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5 (a) (vii) 0
 - (b) oil, if the operation of the oil account is postponed 0
 - (c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed 0
 - (d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed 0
 - (e) other substances 0,0001
- 7 The arithmetic average of the ten years shall be weighted on a decreasing linear scale, so that the ratio of the relevant year shall have a weight of 10, the year prior to the relevant year shall have a weight of 9, the next preceding year shall have a weight of 8, and so on, until the tenth year has a weight of 1.
- 8 If the operation of a separate account has been suspended, the relevant sector factor shall be calculated in accordance with those provisions of this regulation which the Assembly shall consider appropriate.
- b) det volum avgiftspliktig last som svarer til vedkommende år.
- 6 I tilfeller der opplysningene som kreves i henhold til nr. 5 bokstav a) og b) ikke er tilgjengelige, skal følgende verdier benyttes til forholdet mellom krav og volum for hvert av årene som mangler:
- a) faste bulkklaster som nevnt i artikkel 1 nr. 5 bokstav a) punkt vii) 0
 - b) olje, dersom bruken av oljekontoen er utsatt 0
 - c) LNG, dersom bruken av LNG-kontoen er utsatt 0
 - d) LPG, dersom bruken av LPG-kontoen er utsatt 0
 - e) andre stoffer 0,0001
- 7 Det aritmetiske gjennomsnittet for de ti årene skal veies etter en synkende lineær skala, slik at forholdstallet for vedkommende år skal ha en vekt på 10, året før vedkommende år skal ha en vekt på 9, året før der igjen skal ha en vekt på 8, og så videre til det tiende året, som har en vekt på 1.
- 8 Dersom bruken av en særkonto er stilt i bero, skal den relevante sektorfaktoren beregnes i samsvar med de bestemmelser i denne regel som Forsamlingen anser som hensiktsmessige.
-
-

Tinging av publikasjonar

Offentlege institusjonar:

Tryggings- og serviceorganisasjonen til departementa

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 20 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonane er også tilgjengelege på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Xpress AS – 12/2014

