

Ds 2012:14

Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter



REGERINGSKANSLIET

Justitiedepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23730-4
ISSN 0284-6012

Till Justitiedepartementet

Den 27 september 2011 fick jag i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda två internationella konventioner om skada genom vattenförorening – HNS-konventionen av 2010 och bunkerkonventionen av 2001. Jag får härmed överlämna promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter.

Stockholm i januari 2012.
Bertil Bengtsson



Sammanfattning

Promemorian har föranletts av ett uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige ska tillträda två konventioner: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention; HNS står för Hazardous and Noxious Substances) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). I ett betänkande, Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92), föreslogs att Sverige skulle tillträda en tidigare version av HNS-konventionen från 1996. Denna konvention trädde emellertid inte i kraft, eftersom inte tillräckligt många länder tillträtt den. År 2010 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen med vissa förändringar; efter ändringarna kallas den 2010 års HNS-konvention. – Bunkerkonventionen har däremot trätt i kraft den 21 november 2008.

Vad först angår *HNS-konventionen*, innebär den ett skadeståndsansvar som väsentligen är oberoende av vållande – ett strikt ansvar – för föroreningar och andra skador orsakade av sjötransport av farliga ämnen (HNS-ämnen). Reglerna motsvarar i stora delar bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1994:1009) om oljeskador från tankfartyg, vilka grundas på den s.k. ansvarighetskonventionen av 1992. När det gäller skador orsakade av annat än olja är rättsläget däremot oklart i svensk rätt.

Ansvar enligt HNS-konventionen omfattar personskada, sakskada, ren förmögenhetsskada, vissa andra skador på miljön som motiverar återställande samt förebyggande åtgärder.

Ansvar bärs av fartygsägaren, som kan krävas på skadestånd enbart på grund av konventionens regler. Skadeståndet är begränsat till vissa belopp beroende på fartygets bruttodräktighet. Fartygsägaren är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen och att inneha ett certifikat som styrker detta. En skadelidande har rätt att kräva ersättning för sin skada direkt av försäkringsgivaren (eller annan som ställt säkerhet enligt konventionen); går det inte att få ut hela skadeståndet kan han begära ytterligare ersättning från en internationell fond, HNS-fonden. Denna betalar också ersättning när inte det fartyg som orsakat skadan kunnat identifieras. Fonden har regressrätt bl.a. mot fartygsägaren och dennes försäkringsbolag. Den finansieras genom att avgifter tas ut från dem som i en konventionsstat tar emot HNS-gods efter sjötransport. – Genom 2010 års konvention förändrades avgiftssystemet på vissa punkter; bl.a. slopades avgifterna för förpackat HNS-gods, samtidigt som ansvarsbeloppet för fartyg som transporterar sådant gods höjdes. Vissa ändringar gjordes också bl.a. i fråga om avgifter för kondenserad naturgas (LNG).

I SOU 2006:92 tillstyrktes att Sverige skulle tillträda HNS-konventionen i 1996 års version. Promemorian intar samma ståndpunkt. Bl.a. åberopas att de ändringar som år 2010 skett i reglerna inte leder till några andra slutsatser och att hänsyn till konventionens fördelar från miljösynpunkt talar för ett tillträde; övriga nordiska länder är också inställda på att tillträda konventionen. Enligt promemorian ska konventionen inkorporeras med svensk rätt genom att en särskild lag hänvisar till dess regler om HNS-fonden, medan i övrigt bestämmelserna ska införlivas genom ett nytt kapitel 11 i sjölagen, där även några kompletterande regler föreslås. Lagstiftningen bör träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer.

Bunkerkonventionen reglerar ansvaret för föroreningar genom olja som används för fartygets drift; den kompletterar på detta vis bestämmelserna i nuvarande 10 kap. sjölagen, som avser föroreningar genom olja från oljetankers. Reglerna i konvention-

en motsvarar också till stora delar 10 kap. Sålunda föreskrivs ett i princip strikt skadeståndsansvar, något som redan idag gäller för oljeskador av detta slag (10 kap. 19 § 2 st.). Det strikta ansvaret enligt konventionen åvilar emellertid inte bara fartygsägaren utan också andra kategorier som likställs med honom – redare, befraktare m.fl. Denna utvidgning sammanhänger med att konventionen inte innebär att någon fond i sista hand ska stå för skadeståndet. Däremot föreskrivs en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring eller ställa särskild säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen. Också här har en skadelidande rätt att kräva försäkringsbolaget (eller annan som ställt säkerhet) direkt på ersättning på grund av försäkringen. Några särskilda regler om ansvarsbegränsning förekommer inte i detta fall, utan allmänna bestämmelser tillämpas (9 kap. i den svenska sjölagen).

Enligt promemorian talar liknande skäl som anförts för ett tillträde till HNS-konventionen också för att Sverige bör tillträda bunkerkonventionen. Även om skyddet för den skadelidande till en del är ofullständigt, främst genom att regler om ersättningsfond saknas, innebär det internationella försäkrings-system som konventionen föreskriver en avsevärd förbättring av den skadelidandes ersättningsmöjligheter. För sjöfarten innebär den inte någon ytterligare belastning av betydelse. Också vikten av nordisk rättslikhet talar för ett tillträde; Danmark, Finland och Norge har redan infört regler motsvarande konventionens bestämmelser.

I promemorians lagförslag har regler i stort sett motsvarande bunkerkonventionen tagits in i en senare avdelning av 10 kap. sjölagen. Vissa tillåtna avsteg från konventionen föreslås, bl.a. genom att ansvaret väsentligen kanaliseras till fartygsägaren och likställda kategorier.

Förslaget till ändrad lagtext omfattar bl.a. vissa bestämmelser i sjölagen som ändrats genom lagen (2010:976) om ändring i sjölagen. Dessa ändringar har ännu inte trätt i kraft. Den föreslagna lagtexten har därför uppdelats på dels ändringar i sjölagen, dels ändringar i den nämnda lagen av 2010. Motsvarande uppdelning har skett i författningskommentaren.



Innehåll

Sammanfattning	3
1 Författningsförslag	11
1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	11
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen	41
1.3 Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen	63
1.4 Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen	66
1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	69
1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken	70
2 Utredningsuppdraget	73
3 HNS-konventionen	75
3.1 Bakgrund	75
3.2 Gällande svensk rätt	76

3.3	HNS-konventionen av 1996.....	77
3.4	HNS-utredningens förslag.....	80
3.5	Remissyttranden över SOU 2006:92	88
3.6	Ändringar av HNS-konventionen år 2010	89
3.7	Konventionens genomförande i andra länder m.m.....	90
3.8	Allmänna överväganden.....	91
3.9	Särskilda frågor om HNS-konventionen.....	96
3.10	Lagstiftningens genomförande.....	98
3.11	Ekonomiska och andra konsekvenser.....	104
4	Bunkerkonventionen	105
4.1	Bakgrund.....	105
4.2	Gällande svensk rätt.....	106
4.3	Bunkerkonventionens närmare innehåll.....	108
4.4	Konventionens genomförande i andra länder m.m.....	112
4.5	Allmänna överväganden.....	114
4.6	Särskilda frågor rörande bunkerkonventionen.....	116
4.7	Ekonomiska och andra konsekvenser.....	121
5	Författningskommentarer	123
5.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)	123
5.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009)	148

- 5.3 Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen 171
- 5.4 Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen..... 176
- 5.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall 180
- 5.6 Förslag till lag om ändring i lagen om ändring (2010:968) i miljöbalken..... 181

Uppdrag angående Sveriges tillträde till HNS- respektive Bunkerkonventionen 183

Protokoll av 2010 till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996 187

2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja..... 297



1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 10 kap. 1, 2, 4–8, 12, 13, 15, 17–19 §§, 12 kap. 1 §, 19 kap. 1 §, 20 kap 15 § samt 21 kap. 6 och 7 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fjorton nya paragrafer, 10 kap. 20–32 §§ och 21 kap. 5 a § samt närmast före 10 kap. 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 och 32 §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas ny rubrik närmast före underrubriken till 10 kap. 2 § av följande lydelse,

10 kap.¹

1 §

I detta kapitel avses med
olja: *beständig* mineralolja
som innehåller kolväte, såsom
råolja, eldningsolja, tjock
dieselolja och smörjolja,

I detta kapitel avses med
olja: mineralolja som
innehåller kolväte, såsom
råolja, eldningsolja, tjock
dieselolja och smörjolja,

bunkerolja: *olja, inbegripet
smörjolja, som används eller är
avsedd att användas för ett
fartygs drift och alla rester av*

¹ Kapitlet har erhållit ny lydelse genom 1995:1081.

sådan olja,

oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

bunkeroljeskada: oljeskada orsakad av förorening genom bunkerolja som har läckt ut eller tömts från ett fartyg,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, *skall* dock bolaget anses som ägare,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, *ska* dock bolaget anses som ägare,

1969 års ansvarighetskonvention: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention som den har ändrats i London den 19 november 1976,

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet, *och*

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet,

konventionsstat: en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel *skall* med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

bunkerkonventionen: 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja, och

konventionsstat: vid tillämpning av 2–19 §§ en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention; vid tillämpning av 20–32 §§: en stat som har tillträtt *bunkerkonventionen*.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel *ska* med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

Regler om annan oljeskada än bunkeroljeskada

2 §

Bestämmelserna i *detta kapitel* tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som *har* orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *skall bestämmelserna* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och orsakats av *beständig olja från* ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *ska dessa bestämmelser* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som

följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *skall* bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om *kapitlets* tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada *skall* betalas enligt *detta kapitel* även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i *detta kapitel* tillämpas även om andra

bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *ska* bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om tillämplighet *av* 2–18 §§ på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada *ska* betalas enligt 2–19 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas även om andra regler

regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i *detta kapitel* tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

4 §

Anspråk på ersättning för en oljeskada *som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel* får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i *kapitlet*.

Anspråk på ersättning för en oljeskada får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i 2–19 §§.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

- a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,
- b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,
- c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,
- d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,
- e) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,
- f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
- g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Vad som har betalats i ersättning för en oljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan

uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 §²

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvar *skall* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvar *ska* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

6 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i *detta kapitel*

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller

² Senaste lydelse 2002:610.

eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet *skall* räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *detta kapitel skall* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i *detta kapitel* upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden *skall* bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § *skall* i stället gälla verkan som avses i 9 § i

motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet *ska* räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *första stycket ska* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i *detta kapitel* upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden *ska* bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § *ska* i stället gälla verkan som

detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *skall* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

En begränsningsfond som avses i *detta kapitel* fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare *skall* sättas av för att han senare *skall* kunna göra sin

avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *ska* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

7 §

En begränsningsfond som avses i 6 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

8 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare *ska* sättas av för att han senare *ska* kunna göra sin

rätt gällande mot fonden.

rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för detta från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

12 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *skall* ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket *skall* godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *skall* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *ska* ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket *ska* godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att

dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet *skall* medföras ombord på fartyget.

dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet *ska* medföras ombord på fartyget.

13 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *skall* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget *skall* ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *ska* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget *ska* ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får

certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, *skall* det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, *ska* det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

15 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

17 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i *detta kapitel* finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i 2–19 §§ finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

18 §

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5–

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5,

7 §§.

Bestämmelserna i *detta kapitel* gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, *skall* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *oljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt

6 och 7 §§.

19 §

Bestämmelserna i 2–18 §§ gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, *ska* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *annan oljeskada än bunkeroljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte

19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

Regler om bunkeroljeskada

Tillämpningsområde m.m.

20 §

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas på bunkeroljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna gäller dock inte sådan oljeskada som avses i 2 § första stycket.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i

enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

Vid tillämpning av 21–24 och 28 §§ likställs med ägare av ett fartyg en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

I fråga om tillämplighet av bestämmelserna om bunkeroljeskada på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller 32 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt 20–32 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Skadestånd*Ansvaret för en bunkeroljeskada*

21 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ansvar enligt första stycket inträder dock inte om det visas att skadan

1. har orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller

2. i sin helhet har vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för

navigering.

Kanalisering av ansvaret och regressrätt

22 §

Anspråk på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygsägaren eller annan som avses i 20 § tredje stycket endast med stöd av bestämmelserna i 20–32 §§.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

d) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

e) den som vidtar förebygg-

ande åtgärder, eller

f) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–e.

Vad som har betalats i ersättning för en bunker-oljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller d–f, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ansvarsbegränsning

23 §

Bestämmelserna i 20–32 §§ påverkar inte rätten för fartygsägaren eller annan att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap.

Preskription

24 §

Om preskription av fordran på ersättning för en bunker-oljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Försäkring*Försäkringsplikten för svenska fartyg*

25 §

Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet av mer än 1 000 ska ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 20-31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsplikten för utländska fartyg

26 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som överstiger 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 20–32 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat

som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Krav mot försäkringsgivaren

27 §

En försäkring som avses i 25 eller 26 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare och de som avses i 20 § tredje stycket inte är ansvariga eller om någon av dessa har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han hade kunnat åberopa mot ägaren.

28 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Annan säkerhet

29 §

Vad som föreskrivs i 27 § om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 25 eller 26 §.

Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

30 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i fråga om bunkeroljeskada finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om laga domstol m.m.

31 §

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

Övriga bestämmelser

32 §

Bestämmelserna i 20–31 §§ gäller inte i fråga om en bunkeroljeskada orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 20 § fjärde stycket och 21–23 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

12 kap.1 §³

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 §.

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § eller 11 kap. 7 §.

³ Senaste lydelse 1995:1081.

19 kap.**1 §⁴**

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordran upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. fordran på bidrag till 8. fordran på bidrag till

⁴ Senaste lydelse 1995:1314.

gemensamt haveri eller en annan kostnad som *skall* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt bestämmelserna i 10 kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.

gemensamt haveri eller en annan kostnad som *ska* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt bestämmelserna i 10 kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa, *och*

10. fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt bestämmelserna i 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet. Talan får dock inte i något fall väckas senare än tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den senaste av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen,

om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt.

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

20 kap.

15 §⁵

En fartygsägare, som *Den* som uppsåtligen eller

⁵ Senaste lydelse 1995:1081.

uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i 10 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 eller 11 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i 10 kap. eller 11 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12, 13, 25 eller 26 § eller i 11 kap. 13 eller 14 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap.

5 a §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska

zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan har uppkommit utanför Sverige, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och

a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, har rätt att föra svensk flagg, eller

b) ägaren har sitt hemvist eller sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller

c) begränsningsfond enligt 11 kap. 7 § har upprättats i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada orsakad av farliga ämnen som uppkommit på grund av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 7 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats

frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap. (artikel 38 HNS-konventionen) och 21 kap. 5 § sjölagen.

6 §⁶

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen skall, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada *eller skada orsakad av farliga ämnen* meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen respektive den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention* och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *ska*, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 §, *11 kap. 10 §* eller 5 § *och 5 a §* femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet

⁶ Senaste lydelse 1995:1081.

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan *skall* fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna *skall* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset *skall* vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Är en handling i ärendet skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, *skall* handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *skall* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller

att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan *ska* fogas

1. kopia som bestyrkts av en myndighet,

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna HNS-konventionen* samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna *ska* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset *ska* vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Är en handling i ärendet skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, *ska* handlingarna åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *ska* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller

av svensk notarius publicus. av en svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftäggande dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats.

7 §⁷

Har i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *skall* domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Har i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *respektive i 11 kap. angivna HNS-konvention* en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. *respektive 11 kap.* väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *ska* domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁷ Senaste lydelse 1995:1081.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 3 §, 11 kap. och rubriken till 11 kap. sjölagen (1994:1009) istället för lydelsen enligt lagen (2010:976) om ändring i sjölagen ska ha följande lydelse,

Lydelse enligt SFS 2010:976 *Föreslagen lydelse*

9 kap.

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,

4. en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg,

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, *och*

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen,

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader, *och*

7. en fordran med anledning

av skada orsakad av farliga ämnen vilken omfattas av 11 kap. 1 och 2 §§.

11 kap. Om ansvar för radiologisk skada

11 kap. Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

Särskilda bestämmelser om radiologisk skada finns i lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor.

1 §

I detta kapitel avses med farliga ämnen:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) *farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,*

d) *farliga, riskfyllda och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) i gällande lydelse,*

e) *gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i gällande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,*

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C (uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulklaster (BC-koden) i gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g,

farligt bulkämne: sådant farligt ämne som avses i a–c och e–h,

farligt förpackat ämne: sådant farligt ämne som avses i d,

skada: dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på grund av förorening av miljön som

orsakats av farliga ämnen, dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller som planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en skada med farliga ämnen eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada med farliga ämnen och som vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och som brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare,

sjötransport: tiden från det att de farliga ämnena kommer i kontakt med fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara vid någon del av fartygets anord-

ningar. Om inte någon av fartygets anordningar används börjar respektive slutar tidsperioden när de farliga ämnena korsar fartygets reling,

HNS-konventionen: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella fonden för farliga ämnen,

konventionsstat: en stat som tillträtt HNS-konventionen.

Är det inte möjligt att tillförlitligt särskilja skada orsakad av farliga ämnen från skada orsakad av andra omständigheter, anses all skada orsakad av de farliga ämnena. Det gäller inte om skadan omfattas av 10 kap. 1 § sjölagen eller är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods i gällande lydelse, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulklaster, i gällande lydelse.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på skador som vid sjötransport med farliga ämnen som last har uppkommit

1. i Sverige eller i en annan konventionsstat;

2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, om skadan har uppkommit genom förorening av miljön; och

3. utanför Sverige på annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett farligt ämne som har transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra svensk flagg.

Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i 1–3 ovan.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och

som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 20 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av skador med farliga ämnen ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte

1. på sådan skada som utgör oljeskada enligt 10 kap. 1 § första stycket,

2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, i gällande lydelse, eller i koden för säker hantering av

fasta bulklaster, i gällande lydelse,

3. på fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare, eller

4. i den omfattning de är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem.

Skadestånd

Ansvaret för en skada orsakad av farliga ämnen

4 §

En skada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras,

eller

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller

4. orsakats genom underlåtenhet av avsändaren eller annan person att upplysa om den farliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har förorsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte tagit en försäkring som nämns i 13 eller 14 §. Detta gäller dock bara om varken fartygsägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farlighet.

5 §

Anspråk på ersättning för skada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot

någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

e) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Anspraak enligt första stycket får dock framställas mot en avsändare, avlastare eller lastägare som har underlåtit att ge upplysningar om farliga ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är

utan ansvar för skadan enligt 4 § andra stycket 4.

Vad som har betalats i ersättning för en skada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilket anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ansvarsbegränsning

6 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar för skada genom farligt bulkämne enligt detta kapitel till ett belopp motsvarande 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

Fartygets ägare har vidare rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel

för skada orsakad av farligt förpackat ämne till 11 500 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvar ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Vad som sägs i andra stycket gäller också om en skada har blivit orsakad av både farligt bulkämne och farligt förpackat ämne eller av någotdera ämnet, oklart vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Begränsningsfond

7 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 6 § finns endast om

ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 a §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan återopas mot fonden ska bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 §

ska i stället gälla verkan som avses i 10 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Fördelning av en begränsningsfond

8 §

En begränsningsfond som avses i 7 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Vid fördelning av fonden har anspråk i anledning av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av den totala summan som bestämts enligt 7 §.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

9 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga ämnen inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel

eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare ska sättas av för att han senare ska kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för dessa från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

Verkan av en begränsningsfond

10 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 7 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i ett fall som avses i första stycket egendom som tillhör ägaren blivit föremål för

kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, ska åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska första och andra styckena gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut vad som svarar mot hans fordran.

Preskription

11 §

Om preskription av fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Ersättning från HNS-fonden

12 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen.

*Försäkring m.m.**Försäkringsplikt för svenska fartyg**13 §*

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga ämnen, ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i

6 §.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget.

Försäkringsplikt för utländska fartyg

14 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga ämnen ska det finnas en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av

en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 6 §.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Krav mot försäkringsgivaren

15 §

En försäkring som avses i 13 eller 14 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 6 § första stycket.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han kunnat åberopa mot ägaren.

16 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

*Annan säkerhet**17 §*

Vad som föreskrivs i 15 och 16 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 13 eller 14 §.

*Åsidosättande av försäkringsplikten m.m.**18 §*

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Om laga domstol m.m.*19 §*

Om laga domstol och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador orsakade av farliga ämnen finns

bestämmelser i 21 kap. 5 a–7 §§.

Övriga bestämmelser

20 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en skada som har orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § femte stycket och 4–6 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

1.3 Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

1 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen.

Detta gäller dock inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser.

Den engelska originaltexten till konventionen i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med en svensk översättning intagen som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet.

Fondens regressrätt

2 § Ett belopp som den internationella fonden för farliga ämnen har betalat i ersättning enligt artikel 14 i konventionen får fonden kräva åter av en person som anges i 11 kap. 5 § andra stycket a, b eller e–g sjölagen (1994:1009) endast under de förutsättningar som anges i detta lagrum. I övrigt får fonden kräva åter ett utbetalat ersättningsbelopp av någon annan än fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare eller garant endast i den utsträckning som följer av 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

Behörig domstol

3 § Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, ska väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

Underrättelse om rättegång

4 § I fråga om underrättelser som avses i artikel 39.7 i konventionen ska bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken om kungörande av rättegång tillämpas.

Erkännande och verkställighet av dom

5 § I fråga om erkännande och verkställighet av en dom mot den internationella fonden för farliga ämnen ska rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen) tillämpas, om domen har meddelats i en stat där förordningen gäller.

Leder en tillämpning av Bryssel I-förordningen till att domen inte erkänns eller verkställs här i landet, ska frågan i stället avgöras enligt artikel 40.3 i konventionen.

6 § När en fråga uppkommer om verkställighet av en dom enligt artikel 40.3 i konventionen tillämpas det förfarande som föreskrivs i 21 kap. 6 § sjölagen (1994:1009).

Har domen meddelats av en domstol i en stat där Bryssel I-förordningen gäller, tillämpas dock det förfarande som föreskrivs i förordningen och i lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.4 Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I denna lag avses med *farliga ämnen*:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden), i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden), i gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i nuvarande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C (uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden) i nuvarande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g.

2 § Den som under ett visst kalenderår i en svensk hamn eller i en annan i Sverige belägen anläggning har tagit emot gods som transporterats dit sjöledes och sammanlagt utgör mer än;

350 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

20 000 ton oljor som avses i 1 § b, eller

20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

20 000 ton av fasta bulkvaror eller annan last med farliga ämnen som anges i 1 §, ska senast den 1 mars året därpå lämna den myndighet som regeringen bestämmer uppgifter om den mottagna mängden farliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket har den som mottagit flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG), om inte han visar att han överenskommit med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift för ämnet. I så fall är den tidigare ägaren också skyldig att lämna uppgifter om den lossade mängden LNG.

Med farliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämställs olja som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes och som omfattas av definitionen av avgiftspliktig olja i artikel 1.3 i 1992 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, om oljan dessförinnan har varit föremål för sjötransport och inte därefter

har tagits emot i en hamn eller anläggning i en stat som har tillträtt HNS-konventionen.

3 § Uppgiftsskyldighet föreligger även för den som på sätt sägs i 2 § första stycket under visst kalenderår har mottagit högst där föreskrivna mängder, om den mängd farliga ämnen som han har mottagit tillsammans med den mängd farliga ämnen som på samma sätt under samma år har mottagits av dotterbolag eller annan gemensamt kontrollerad enhet uppgår till mer än där angivna mängder.

4 § Envar som under visst kalenderår på sätt som sägs i 2 § har tagit emot farliga ämnen eller är uppgiftsskyldig ska, efter anmodan av där angiven myndighet, lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller, i fall som avses i 2 § andra stycket sista meningen, som har lossats under året.

5 § Den som underlåter att fullgöra sin uppgiftsskyldighet eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas efter anmälan från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får förelägga uppgiftsskyldig vid vite att inom viss tid inkomma med uppgiften.

6 § Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall ska ha följande lydelse.⁸

Föreslagen lydelse

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande	Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer

72. *HNS-fonden*

Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen (HNS-konventionen)

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁸ Senaste lydelse 2011:82

1.6 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs

att 10 kap. 19 § miljöbalken istället för dess lydelse enligt lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken ska ha följande lydelse,

Lydelse enligt SFS 2010:968

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskade-fonderna,

3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

1. omfattas av 10 eller 11 kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskade-fonderna,

3. omfattas av lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,

4. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

5. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig

mot, eller
6. orsakats av en verksamhet
eller åtgärd vars enda syfte
varit att skydda mot en
naturkatastrof.



2 Utredningsuppdraget

Enligt beslut den 27 september 2011 uppdrog regeringskansliet åt mig att biträda Justitiedepartementet med att ta fram underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen), i enlighet med *bilaga 1* till denna promemoria.

Bl.a. framgår följande om uppdragets inriktning. Utgångspunkten för arbetet ska genomgående vara ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt. När det gäller HNS-konventionen ska utredaren utgå från HNS-utredningens betänkande Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92). I uppdraget ligger att ta ställning till om Sverige vid ett tillträde till bunkerkonventionen bör utnyttja möjligheten att undanta viss inrikes sjöfart från konventionens tillämpningsområde (artikel 7.15) samt om konventionen ska vara tillämplig på statsfartyg (artikel 4.3). En fortsatt notorisk rättslighet inom sjörätten ska eftersträvas. Utredaren ska bedöma förslagens ekonomiska konsekvenser för berörda företag och det allmänna samt försöka utforma förslagen så att företagens administrativa kostnader hålls så låga som möjligt utan att det dock går ut över de skadelidandes intresse.

Utredningsarbetet har skett i kontakt med berörda svenska organisationer och myndigheter på sjöfartens område, med sakkunniga på området samt med vederbörande departement i

Danmark, Finland, Norge, Nederländerna, Storbritannien och Tyskland.

3 HNS-konventionen

3.1 Bakgrund

Sjötransporter av kemikalier och andra farliga ämnen är som bekant mycket vanliga. Det har uppskattats att sådana transporter till och från Sverige årligen uppgår till mellan fyra och tio miljoner ton. Fartygsolyckor som föranlett föroreningar med sådana kemikalier har hittills inte varit vanliga i Sverige men har ofta förekommit utomlands; åren 1995-2005 inträffade 181 kända olyckor med kemiska ämnen världen över.⁹

Mot denna bakgrund tillkom år 1996 den s.k. HNS-konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen ("Hazardous and Noxious Substances"; HNS). I ett betänkande, Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92), föreslog den s.k. HNS-utredningen att Sverige skulle tillträda konventionen och att denna skulle transformeras till svensk rätt utom vissa artiklar rörande en internationell fond (HNS-fonden), avsedd att täcka vissa skador som inte betalades genom skadestånd enligt fonden; reglerna om denna fond skulle enligt förslaget inkorporeras i svensk rätt genom en särskild lag. Konventionen trädde emellertid inte i kraft, eftersom inte tillräckligt många stater tillträtt den. År 2010 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen, varigenom denna ändrades i vissa kontroversiella

⁹ Se närmare om sådana transporter och olyckor SOU 2006:92 s. 61 ff. Enligt statistik från Kustbevakningen förekom under åren 2007-2010 sammanlagt 8 s.k. kemikalieoperationer (åtgärder mot förorenande kemikalier).

delar. Efter ändringarna kallas konventionen 2010 års HNS-konvention.

Till en början ska översiktligt redogöras för gällande svensk rätt på området, konventionens ursprungliga innehåll och de ändringar som skedde år 2010.

3.2 Gällande svensk rätt

Några lagregler om föroreningar av det aktuella slaget förekommer inte i svensk rätt. I 10 kap. sjölagen och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna finns däremot bestämmelser om skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakats av oljeutsläpp från tankfartyg, grundade på en internationell konvention av 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, såsom den ändrats år 1992 (ansvarighetskonventionen) och en konvention av 1971 om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, också den ändrad år 1992 (fondkonventionen). Några bestämmelser i 10 kap. sjölagen är tillämpliga också i fråga om oljeskador som orsakats av andra slags fartyg. Bestämmelser om ansvar och ersättning för atomskada i samband med transport av atomsubstans finns i atomansvarighetslagen (1968:45), som ska ersättas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor. I övrigt saknas lagregler om skadestånd för skada i samband med sjötransport av förorenande och andra farliga ämnen. Här får tillämpas allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens bestämmelser om redares ansvar i 7–9 kap. Ansvaret är i så fall beroende av vållande på redarens sida.

Det är ovisst om ett strikt ansvar utan lagstöd – närmast på grund av farlig verksamhet – kan gälla i åtminstone vissa sådana fall. HD har ganska nyligen visat sig obenägen att tillämpa ett strikt ansvar när en verksamhet visat sig påtagligt farlig (se NJA 2007 s. 663). I fråga om föroreningar från fartyg är det dock tänkbart att en analogi från reglerna om oljeskada i 10 kap.

sjölagen kan inverka. Bestämmelserna i 32 kap. miljöbalken (MB) är däremot tillämpliga bara vid verksamhet på fastighet (32 kap. 1 § 1 st.). Möjligen kan bestämmelserna om avhjälpande av miljöskada i 2 kap. 8 § MB, vilka inte förutsätter sådan verksamhet, åberopas vid förorening och andra skador på miljön; det skulle i så fall innebära att redaren kunde bli skyldig att utge ersättning i skälig omfattning för återställande av skadad miljö. Att avhjälpanderegeln skulle gälla i sådana fall har dock inte diskuterats i lagmotiven och sällan berörts i litteraturen¹⁰.

Rättsläget i fråga om skadestånd för föroreningar genom farliga ämnen är på detta vis oklart i flera avseenden. Skadeståndsansvar för föroreningar med olja m.m. täcks normalt av en särskild ansvarsförsäkring, Protection & Indemnity-försäkring (P & I-försäkring), som redaren tecknar.

Förbud mot föroreningar från fartyg finns idag i lagen (1980:424) om åtgärder mot föroreningar från fartyg. Lagen innehåller inga bestämmelser om skadestånd. Det kan nämnas att i betänkandet SOU 2011:82 föreslås en ny lag i frågan, där bl.a. nuvarande förbud att släppa ut olja ska omfatta också fritidsbåtar.

Bekämpningen av vattenföroreningar av detta slag ankommer i Sverige på Kustbevakningen; när väl föroreningarna nått land åligger det i princip verksamhetsutövaren att sköta saneringen (se 2 kap. 8 § MB), men i praktiken sker denna ofta genom kommunens försorg.

3.3 HNS-konventionen av 1996

HNS-konventionen i 1996 års version hade i huvudsak följande innehåll.

Konventionen är tillämplig på skador som har orsakats vid sjötransport av HNS-ämnen. Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvud-

¹⁰ Se härom Bengtsson, Skadestånd för miljöskada s. 110 ff.

sakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG)¹¹ och petroleumgas (LPG)¹². Skadan ska ha uppkommit på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon eller annat område av motsvarande räckvidd. Även skador på de delar av det fria havet som är belägna bortom ett sådant områdes yttre gräns omfattas i vissa fall. Reglerna omfattar inte bara föroreningskadorna utan också andra skador orsakade av farliga ämnen som transporterats till sjöss. Som skada anses personskador, saksador samt förlust eller skada till följd av förorening av miljön, varvid dock ersättning för försämring av miljön är begränsad till utebliven vinst samt rimliga åtgärder som faktiskt vidtagits eller ska vidtas för återställande av den skadade miljön. Även kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa skador är i princip ersättningsgilla.

Skadeståndsansvaret bärs av fartygets ägare, varmed i första hand avses den registrerade ägaren. Ansvaret är strikt – alltså oberoende av vållande på ägarens sida. Fartygsägaren går dock fri från ansvar i vissa särskilda undantagssituationer, såsom vid krigshändelser och andra fall av force majeure, avsiktlig skadegörelse av tredje man och vållande av en regering eller annan myndighet vid fullgörande av en skyldighet att svara för underhåll av fyrar och andra hjälpmedel för navigering. Dessutom går ägaren fri i vissa fall av underlåten information om den skadliga egenskapen hos transporterade ämnen som orsakat skadan. Vid medvållande av den skadelidande kan ägarens skadeståndsskyldighet jämkas. Ägaren kan göras ansvarig för skada som avses med konventionen endast enligt konventionens regler. Anspråk enligt konventionen eller på annan grund får inte göras gällande mot vissa kategorier – ägarens anställda, hans ställföreträdare, fartygsbesättningen, lotsen m.fl. personer som utför tjänster för fartyget, befraktare, redare och den som i

¹¹ Konventionen betecknar LNG som flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel.

¹² Konventionen betecknar LPG som flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar.

redarens ställe handhar fartygets drift; den som utför bärgning med vederbörligt samtycke eller vidtar förebyggande åtgärder, samt anställda och ställföreträdare för dessa kategorier. Undantag gäller dock vid uppsåt och viss grov vårdslöshet.

Fartygsägarens strikta ansvar är begränsat till ett belopp beroende på fartygets bruttodräktighet. Den högsta ersättning som fartygsägaren kan bli skyldig att betala för en och samma olycka är 100 miljoner särskilda dragningsrätter (SDR), vilket motsvarar ungefär en miljard svenska kronor. Har fartygsägaren själv orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet (recklessly) och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, gäller ingen begränsning av ansvaret.

Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som transporterar HNS-ämnen är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen samt ett certifikat som styrker detta. En skadelidande har rätt att rikta ersättningskrav direkt mot försäkringsbolaget eller den som annars ställt säkerhet för redarens ansvar.

Räcker inte fartygsägarens ansvar eller säkerhetsgarantin till för att betala full ersättning för uppkomna skador finns möjlighet till ytterligare ersättning från en internationell fond, HNS-fonden. Denna betalar kompletterande ersättning bl.a. då fartygsägaren är fri från ansvar för skadan eller denna överstiger begränsningsbeloppet. Undantagen från ersättningskyldigheten är färre än för fartygsägarens del; de avser huvudsakligen krigshandlingar och liknande samt vissa utsläpp från statsfartyg (se närmare art. 14.3), medan exempelvis skada till följd av naturkatastrof eller sabotage ersätts. Fonden kan betala ersättning också då den skadelidande inte har kunnat visa vilket fartyg som transporterat de ämnen som orsakat skada – förutsatt att det i vart fall är sannolikt att skadan orsakats av fartyg. Medvållande hos den skadelidande kan dock medföra jämkning även av fondens ansvar. – Fonden har regressrätt för utbetalda belopp bl.a. mot fartygsägaren eller dennes försäkringsbolag (se närmare art. 41).

Den sammanlagda ersättning som i anledning av en och samma olycka ska betalas av fartygsägaren (eller hans försäkringsbolag) och HNS-fonden uppgår maximalt till 250 miljoner SDR.

HNS-fonden finansieras genom att avgifter tas ut av den som i en konventionsstat tar emot HNS-gods efter sjötransport. I vissa fall när det gäller LNG-last skulle enligt 1996 års konvention avgift betalas av den som hade äganderätten till godset omedelbart före lossningen (en regel som ändrats genom 2010 års HNS-konvention, se 3.6 nedan). Den som tar emot HNS-ämnen respektive den som ägt en viss mängd LNG ska alltså betala en avgift till fonden, om det inträffat en olycka som motiverar ersättning till fonden. På detta vis kommer den ekonomiska risken för skadorna att fördelas mellan fartygsägarna och lastintressena. Beträffande skada genom olja, LNG och LPG finns särskilda konton som innebär att skada orsakad genom ett sådant ämne bara belastar dess konto, inte fonden i övrigt.

Konventionen innehåller vidare regler om bl.a. preskription¹³, behörig domstol, erkännande och verkställighet av domar samt villkor för ikraftträdandet. Den har ännu inte trätt i kraft, eftersom inte föreskrivet antal stater tillträtt den.

3.4 HNS-utredningens förslag

År 2005 uppdrog regeringen åt hovrättslagmannen Magnus Göransson att såsom särskild utredare ta fram ett underlag för bedömning om Sverige borde tillträda HNS-konventionen. I betänkandet Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92) fann utredningen att Sverige borde ansluta sig till 1996 års konvention, i huvudsak av följande skäl.

Kemikalietransporterna med fartyg ökade alltmer, och det hade förekommit olyckor med HNS-ämnen i såväl svenska som

¹³ Enligt art. 37 ska talan väckas sist tre år från tiden då den skadelidande fått eller borde ha fått vetskap om skadan eller i vart fall sist tio år från den olycka som orsakade skadan.

utländska vatten. Vissa hade inneburit risker för allvarliga katastrofer. Man hade beräknat en genomsnittlig olycksfrekvens med 18 olyckor per år världen över. Det var högst sannolikt att sådana olyckor skulle inträffa även i framtiden, däribland i Sverige. Även om risken för en olycka som förorsakar höga kostnader var relativt liten var HNS-konventionen tillkommen för att lösa de problem som kan inträffa i sådana fall.

Enligt utredningen kunde vissa skäl tala mot att tillträda konventionen. En skadelidande hade ändå goda möjligheter att få ersättning från redarens ansvarsförsäkring (P & I-försäkring), om också bara upp till fartygets begränsningsbelopp enligt 9 kap. sjölagen. Det ansågs rimligt att räkna med att domstolarna skulle ålägga den som drev transporter med så farliga ämnen ett i princip strikt ansvar. Genom att avstå från att tillträda HNS-konventionen skulle administrativa kostnader sparas. Svenska mottagare av HNS-gods skulle genom att slippa betala avgiften få en konkurrensfördel mot kolleger i andra länder som tillträtt konventionen. Å andra sidan hade Sverige vanligen anslutit sig till olika internationella konventioner, inte minst inom sjörettens område, och aktivt medverkat vid deras tillkomst. Det gällde bl.a. ansvarighets- och fondkonventionerna beträffande oljeskador, som hade stora likheter med HNS-konventionen. Sjöfartsnäringen hade en utpräglat internationell karaktär. En internationell reglering av de frågor som HNS-konventionen omfattade var därför att föredra framför en regional eller nationell reglering. Genom det strikta ansvaret, försäkringsplikten med direktkravs rätt och det på oljeskadeområdet tillämpade systemet med en uppdelning av ersättningsansvaret mellan fartygsägaren och en internationell fond finansierad av lastintressena skulle de skadelidande få en fullgod och snabb ersättning i de flesta fall. Genom försäkringsplikten för transportörerna skulle förutsättningarna för att få full ersättning vid en olycka öka, och kostnaderna för sanering m.m. skulle inte behöva belasta stat och kommun; staten skulle vid en olycka kunna få ersättning för uppkomna kostnader från försäkringen och fonden. Kostnaderna till HNS-fonden skulle komma att

fördelas globalt mellan industrier som var avgiftspliktiga för HNS-gods.

Utredningen fann det svårt att ange vilka ekonomiska konsekvenser ett tillträde till konventionen skulle innebära. Ansvar för ägare till svenskregistrerade fartyg skulle öka, men initialt torde detta inte innebära ökade försäkringspremier. Avgiftspliktiga industrier skulle omfattas av rapporterings- skyldighet med ökade kostnader som följd. De skulle också få bidra till HNS-fondens administrativa kostnader och stå för kostnader vid en eventuell olycka; i denna del var det svårt att göra en kostnadsuppskattning. Vad angår räddningsåtgärder, förväntades inte ett tillträde medföra några särskilda kostnader för Kustbevakningen. Inte heller handläggningen av HNS- ärenden ansågs medföra någon väsentlig kostnadsökning för dess del.

Utredningen kom efter en diskussion av alla dessa frågor till resultatet att Sverige skulle tillträda HNS-konventionen. Efter tillkomsten av konventionen beträffande skador orsakade av råolja och den senare konventionen angående skador orsakade av bunkerolja (se 4 nedan) var HNS-konventionen sista ledet i arbetet på att skapa ett heltäckande internationellt regelverk. Sverige borde inte ställa sig utanför systemet. För redarnas del var det ökade ansvaret genom konventionen helt marginellt. Beträffande industrins kostnader var det näst intill omöjligt att göra några bestämda förutsägelser, men svensk industri behövde inte räkna med att bära ett större ansvar än motsvarande industrier i konkurrentländer, snarare tvärtom. Inte heller ökade administrationskostnader framstod som någon hindrande faktor. Våra nordiska grannländer avsåg att ansluta sig till konventionen; skulle Sverige stå utanför innebar det ett brott mot en mer än hundraårig tradition av nordisk rättslikhet på sjörättsområdet. – Utredningen fann sammanfattningsvis att fördelarna med att tillträda HNS-konventionen med överväldigande styrka talade för en anslutning. Utredningens experter hade enhälligt ställt sig bakom denna rekommendation, varvid dock från industrins sida understrukits att en svensk anslutning borde anstå till dess våra

främsta konkurrentländer tillträtt konventionen. Utredningen utgick från att detta var en fråga som borde uppmärksammas av regeringen när det gällde att bestämma tidpunkten för ett svenskt tillträde.

Vad angick metoden för HNS-konventionens införlivande i svensk rätt fann utredningen angeläget att lagstiftningen skulle likna oljeskadebestämmelserna i så stor utsträckning som möjligt, vilket även skulle medföra att man behöll den nordiska rättslikheten på området. Det innebar att konventionens bestämmelser utom dem som gällde HNS-fonden skulle transformeras till svensk rätt genom att tas in i sjölagen, medan bestämmelserna om HNS-fonden skulle inkorporeras genom att det i en särskild lag om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen föreskrevs att de skulle direkt gälla för Sveriges del.

När det gällde lagstiftningens närmare utformning var enligt utredningen den till sin huvuddel förutbestämd genom att konventionens bestämmelser var tvingande. Regler om dessa frågor skulle enligt utredningens förslag tas in i 11 kap. sjölagen, som nu skulle få ny lydelse. På några punkter måste också kompletterande bestämmelser tas in i lagen – bl.a. om begränsningsfond, försäkringsskyldigheten om samt om forum och verkställighet. Vidare måste vissa straffbestämmelser införas.

Utredningsförslaget innebar sålunda en rätt för fartygsägaren att för varje olycka begränsa sitt ansvar till ett belopp motsvarande 10 000 000 SDR (se härom 22 kap. 3 § sjölagen) för ett fartyg vars dräktighet inte översteg 2 000, ett belopp som höjdes med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000; ansvaret skulle dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR. Liksom beträffande oljeskador förelåg inte rätt till ansvarsbegränsning om fartygsägaren vållade skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

En särskild fråga gällde lagens tillämpningsområde. Konventionen gav en stat möjlighet att undanta vissa mindre

fartyg från tillämpligheten, nämligen fartyg med en bruttodräktighet inte överstigande 200 som transporterade HNS-ämnen i förpackad form vid resor mellan hamnar och anläggningar i staten i fråga. Artikeln, som tillkommit på särskild begäran av de små östaterna i Stilla havet, syntes enligt utredningen inte komma att utnyttjas av övriga europeiska länder. Det ansågs svårt att motivera ett undantag med hänvisning till fartygets tonnage; även mindre fartyg kunde orsaka omfattande HNS-skador, och i så fall skulle HNS-konventionen garantera att den skadelidande verkligen fick ersättning. Det var också anledning att göra regelverket i förening med annan lagstiftning på området heltäckande. Utredningen ansåg inte att något undantag i fråga om det mindre tonnaget borde införas.

En annan fråga som utredningen tog upp avsåg vissa statsfartyg. Enligt artikel 4.4 i HNS-konventionen gällde inte konventionen för örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift. En fördragsslutande stat kan dock bestämma att konventionen ska gälla även för sådana fartyg. När det gällde oljeskada föreskriver 10 kap. 19 § sjölagen att lagen ska omfatta också oljeskada orsakad av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg såvitt angår bestämmelserna om strikt ansvar, grunder för ansvarsfrihet, kanalisering av ansvaret, ansvarsbegränsning, preskription och laga domstol, däremot inte oljeskadereglerna i övrigt. Utredningen ansåg att – i överensstämmelse med den danska och norska ståndpunkten – motsvarande borde gälla också i fråga om HNS-skador. Skador som orsakas av örlogsfartyg och andra statsfartyg – svenska eller utländska – skulle alltså omfattas av bestämmelserna i samma utsträckning som gäller för oljeskador, under förutsättning att skadorna uppkommit här i landet eller i den ekonomiska zonen eller om förebyggande åtgärder vidtagits för förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller i vår ekonomiska zon.

Enligt HNS-konventionen ska skador som går utöver fartygsägarens begränsningsbelopp kunna ersättas av HNS-fonden. I 1996 års text och utredningsförslaget föreskrivs att kostnaden för detta ska finansieras av sådana mottagare av HNS-gods som uppfyller konventionens krav på avgiftsplikt, varmed enligt denna text skulle likställas den som hade äganderätt till LNG-last omedelbart före lossning. Avgiften ska beräknas på grundval av den mängd HNS-gods som varje mottagare erhåller under ett kalenderår. Fonden måste därför ha kännedom om vem som är mottagare. Mottagarbegreppet kunde enligt 1996 års version bestämmas enligt två alternativ, varvid utredningen föredrog att som mottagare anse den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktigt gods lossat i en fördragsslutande stats hamnar eller terminaler; om denne handlar som mellanman för någon annan som är föremål för ett lands domsrätt skulle dock denne anses som mottagare, under förutsättning att mellanmannen till fonden uppgav vem som var huvudman. Vad gäller fallet när HNS-ämnen är i transit direkt från ett fartyg till ett annat inom ramen för en transport ska det anses avgiftspliktigt i konventionens mening först när det når den slutliga destinationen. Frågan vilka tidsramar som härvid borde gälla ansåg utredningen inte böra lämnas till varje fördragsslutande land att bestämma; den borde kunna lösas efter hand då problemet uppkom.

I fråga om begränsningsfond ansåg utredningen att samma regelverk borde gälla som vid oljeskador, något som stämde med den danska och norska inställningen.

Beträffande konventionens regler om krav på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet och certifikat föreslog utredningen att också dessa skulle tas in i 11 kap. sjölagen, efter mönster från oljeskadereglerna i 10 kap. Finansinspektionen skulle få i uppgift att utfärda certifikat för ägare av svenska fartyg och för fartyg som inte är registrerade i en konventionsstat och inte ägdes av en främmande stat. Om ett utländskt fartyg var registrerat i en konventionsstat och inte ägdes av en främmande stat skulle en behörig myndighet i den staten utfärda certifikat. Sjöfartsverket

skulle få i uppgift att kontrollera att skyldigheten att hålla försäkring eller ställa säkerhet fullgjordes och att certifikat medfördes på fartyget. – De närmare verkställighetsföreskrifterna rörande reglerna om försäkringsplikt skulle tas in i en förordning.

I fråga om forum föreslogs motsvarande regler som redan gällde för oljeskador enligt 10 kap. sjölagen. Det innebar att talan om ersättning för HNS-skada skulle få väckas i Sverige, om skadan uppkommit i landet eller i dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder vidtagits där för att förhindra eller begränsa skadan. Om en annan HNS-skada än föroreningsskada inträffat eller förebyggande åtgärder vidtagits uteslutande utanför Sverige skulle talan dock få väckas vid svensk domstol bara om *antingen* fartyget var registrerat i Sverige eller annars hade rätt att föra svensk flagg, eller ägaren hade sitt hemvist *eller* sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller begränsningsfond upprättats här.

Också i fråga om straff för överträdelse av konventionens regler föreslogs bestämmelser motsvarande dem som gäller för oljeskador.

I likhet med ansvarighetskonventionen beträffande oljeskador innehåller HNS-konventionen regler om skyldighet för mottagare m.fl. att betala avgift och rapportera om mottaget gods. Avgifterna ska tillfalla HNS-fonden. Enligt utredningsförslaget, som stämde med 1996 års konvention, skulle avgiften erläggas av den som under ett kalenderår tagit emot HNS-gods överstigande 150 000 ton såvitt angick beständig olja och 20 000 ton när det gällde icke beständig olja, LPG och andra HNS-ämnen; dessutom skulle avgift erläggas av den som omedelbart före lossningen hade äganderätten till LNG-last, oavsett lastens storlek. Avgift skulle även betalas av den som tillsammans med annan som han är i intressegemenskap med tagit emot en sammanlagd kvantitet som överstiger dessa gränser. Som förut nämnts föreslog utredningen att regler om HNS-fonden, inbegripet avgiftsskyldighet, skulle införlivas i

svensk rätt genom inkorporering av konventionens regler i denna del.

Mottagare av avgiftspliktigt HNS-gods skulle enligt förslaget lämna uppgifter om detta till Sjöfartsverket. Skyldigheten att rapportera skulle regleras i en ny lag om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen, som också innehöll regler om bötesstraff för den som underlåter att fullgöra skyldigheten eller uppsåtligen eller oaktsamt lämnar oriktig uppgift.

Tiden när författningsförslagen skulle börja gälla var beroende av när HNS-konventionen träder i kraft. Enligt utredningsförslaget skulle regeringen därför bemyndigas att bestämma tidpunkten för lagstiftningens ikraftträdande.

Rörande de ekonomiska konsekvenserna anförde utredningen i huvudsak följande. För fartyg som redan innehade P & I-försäkring fanns det inte skäl att befara att förslaget innebar några nämnvärda kostnadsökningar i fråga om försäkring. Med hänsyn till att eventuella höjningar kommer att baseras på frekvensen av inträffade olyckor, som dittills varit låg, behövde inte höjningarna bli särskilt stora. För fartyg som vid denna tid saknade en sådan försäkring kunde den obligatoriska försäkringsordningen däremot innebära ökade försäkringskostnader – hur stora kunde inte närmare preciseras. För fartygsägare som enligt förslaget skulle medföra ett certifikat, tillkom en administrativ avgift för certifikatet. De som tog emot viss mängd HNS-gods eller omedelbart före lossning i Sverige hade äganderätt till LNG-last skulle vidare åläggas att betala en avgift till HNS-fonden; storleken berodde delvis på antalet inträffade HNS-olyckor som föranledde att fonden utgav ersättning. Förslaget innebar nya arbetsuppgifter för Finansinspektionen, som hade att utfärda certifikat, och Sjöfartsverket, som bl.a. skulle bevaka dels att mottagare av HNS-gods och LNG-last avgav vederbörlig rapport till verket, dels lämna uppgifter till HNS-fonden. Certifikaten skulle komma att utfärdas mot avgift och inte belasta Inspektionen, medan Sjöfartsverkets ökade kostnader beräknades till ca 60 000 kr per år; de torde kunna

finansieras inom ramen för verkets befintliga anslag. Ökningen av mål vid domstolarna torde inte öka nämnvärt med förslaget.

Som tidigare nämnts innebär 2010 års konvention vissa ändringar i förhållande till den ursprungliga HNS-konventionen. De frågor som ändringarna kom att beröra diskuterades inte närmare i 2006 års betänkande.

3.5 Remissyttranden över SOU 2006:92

Betänkandet fick i allmänhet ett positivt mottagande.¹⁴ Svea hovrätt tillstyrkte i allt väsentligt utredningsförslaget. Förslaget tillstyrktes också av Justitiekanslern och Naturvårdsverket samt – med några kommentarer – av Domstolsverket, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Svenska Petroleum Institutet, Svenska Sjörettsföreningen, Sveriges dispaschör och Sveriges Redarförening. Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Räddningsverket, Sjöbefälsförbundet och Sveriges Fiskares Riksförbund hade ingen erinran mot förslaget. Plast- och kemiföretagen erinrade om att dess föregångare Kemikontoret ifrågasatt behovet av konventionen och delar av den tekniska utformningen; även sedan konventionen numera antagits fanns det starka konkurrensskäl att avvakta med ett tillträde tills man såg hur svensk industris viktigaste konkurrentländer kom att reagera. Enligt företagen kunde den lagtekniska modellen för en svensk anslutning i huvudsak tillstyrkas, medan det fanns brister i den ekonomiska analysen av konsekvenserna av ett tillträde. Stockholms universitet (institutet för sjörett och allmän transporträtt) framhöll att det inte varit självklart att problemen med ansvar för farligt gods skulle lösas enligt samma modell som vid oljeutsläpp och att en lämpligare modell än konventionens konstruktion var att det ansvar som inte skulle bäras av redaren placerats på avlastarna. Emellertid var någon ändring i ansvarsstrukturen numera inte tänkbar, och det var rättspolitiskt

¹⁴ En sammanställning av yttrandena finns i Justitiedepartementet.

olämpligt om Sverige skulle ställa sig utanför det internationella samarbetet på området. Även om institutet helst sett en annan lösning av ansvarskanaliseringen, hade det ingen invändning mot att frågan löstes försäkringsvägen på sätt som föreslagits.

Vissa andra invändningar mot förslaget detaljer ska beröras i det följande.

3.6 Ändringar av HNS-konventionen år 2010

Som nämnt skedde vissa ändringar av HNS-konventionen år 2010 i samband med en diplomatkonferens i London den 26–30 april 2010. Avsikten var att avhjälpa vissa brister i den ursprungliga konventionen. Det hade visat sig att skyldigheten att betala avgift till HNS-fonden för förpackat HNS-gods medfört praktiska svårigheter, särskilt när det gällde rapportering till vederbörande myndighet. Av sådana skäl slopades avgiftsskyldigheten för sådant gods, samtidigt som det strikta ansvaret enligt konventionen alltjämt ska tillämpas på skador som godset orsakar.

En följd av denna ändring var att ansvarsbeloppen för fartyg som transporterar förpackat gods med HNS-ämnen ansågs böra höjas. Härvid godtogs en kompromisslösning som innebar en höjning av beloppen med 15 %. Vidare ändrades bestämmelserna om avgiftsskyldigheten beträffande kondenserad naturgas (LNG). I 1996 års konvention föreskrevs som nämnt att avgiften i fråga skulle betalas av den som hade äganderätten till lasten omedelbart för lossningen. Enligt vad som beslöts vid 2010 års konferens skulle den fysiska mottagaren av LNG i princip vara ansvarig för avgiftsbetalningen till fonden, men ägaren och mottagaren skulle ha rätt att överenskomma om att ägaren skulle vara avgiftspliktig; fullgjorde inte denne sin betalningsskyldighet skulle skyldigheten i stället åvila mottagaren.

Dessutom infördes vissa nya bestämmelser om rapportering av mottaget HNS-gods samt om sanktioner mot stater som inte uppfyller denna rapporteringsskyldighet. Vid konferensen

överenskoms ytterligare om vissa närmast formella ändringar av konventionstexten. Konventionen, som efter ändringarna kallas 2010 års HNS-konvention, har nu den lydelse som framgår av bilaga 2. Någon officiell svensk översättning föreligger ännu inte. Den svenska översättning som också bifogas är bara avsedd som hjälp vid läsningen.

3.7 Konventionens genomförande i andra länder m.m.

HNS-konventionen, i dess version av 1996, genomfördes år 2005 samtidigt med bunkerkonventionen (se nedan 4.4) genom ändringar i den *danska søloven* (lov nr 599 af 24/06/2005). Reglerna i HNS-konventionen togs då upp i lagens kapitel 11 (§§ 211-229). Bestämmelserna om HNS-fonden införlivades delvis med dansk rätt genom inkorporering av konventionens bestämmelser i denna del.

I *Norge* föreslogs genom betänkandet Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods (NOU 2004:21) att HNS-konventionen skulle implementeras i norsk rätt genom att man i den norska *sjøloven* införde ett nytt kapitel 11 om ansvar for skade voldt av farlig gods. Bestämmelserna om HNS-fonden föreslogs även här bli inkorporerade i *sjøloven* på motsvarande sätt som i Danmark. Genomförandet av förslaget har emellertid fått anstå i avvaktan på de förhandlingar som numera resulterat i 2010 års konvention. Arbete med detta pågår inom justisdepartementet. Vid remissbehandling har allmänt tillstyrkts att Norge tillträder 2010 års HNS-konvention.

Konventionen har ännu inte genomförts i *finländsk* rätt.

I *Tyskland* avser man enligt uppgift att införliva 2010 års konvention med tysk lag, varvid vissa tillägsregler skulle ges bl.a. beträffande försäkringscertifikat och om rapporterings-skyldigheten. Lagstiftningen ska i stort sett följa mönstret då ansvarighetskonventionen implementerades i tysk rätt. – I

Nederländerna ämnar man också implementera konventionen genom särskild lagstiftning.

På grund av konventionens bestämmelser om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av domar fordras EU:s medverkan för att Sverige ska tillträda konventionen.¹⁵ Rådet har genom beslut den 18 november 2002 bemyndigat medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till HNS-konventionen av 1996 (2002/971EG). Man bör kunna utgå från att medlemsstaterna får ansluta sig också till 2010 års konvention, som inte innehåller några ändrade regler i de berörda frågorna.

3.8 Allmänna överväganden

Förslag: Sverige bör tillträda 2010 års HNS-konvention. Regeringen bör bemyndigas att bestämma tiden då lagstiftningen träder i kraft.

Enligt utredningsuppdraget ska denna promemoria utgå från förslagen i SOU 2006:92. Där diskuterades ingående frågan om Sverige borde tillträda 1996 års konvention. De väsentliga argumenten har redan återgetts (3.4 ovan). Utredningens resultat, att starka skäl talade för en anslutning till konventionen, synes väl underbyggt. Remissinstanserna har också allmänt instämt med utredningen i denna fråga.

Det kan tilläggas att ett tillträde till konventionen ansluter sig väl till miljöpolitiska tankegångar inom EU och i Sverige. Även om olyckor med HNS-ämnen hittills inte varit så många, framstår transporter av dessa ämnen som ett latent miljöhot. Sjöfarten innebär ju också särskilda miljörisiker genom att föroreningar typiskt sett drabbar strandmiljöer som ofta anses ha speciellt skyddsvärde (se t.ex. 7 kap. 13 § MB). P & I-försäkring, som redare i allmänhet tecknar, täcker redan idag ansvaret också

¹⁵ Se SOU 2006:92 s. 115.

för dessa skador. Det bör framhållas att konventionen inte bara gäller föroreningar av miljön utan också andra skador, t.ex. genom brand och explosion, som orsakas av farliga ämnen. I alla dessa fall är det oklart i vad mån ett strikt ansvar på någon grund kan gälla i sådana situationer (se 3.2 ovan). Det ligger i vart fall i linje med lagstiftarens allmänna inställning om Sverige nu föreskriver ett strikt ansvar också för föroreningar med HNS-ämnen, något som skulle klargöra rättsläget.

Vidare kan framhållas att ersättningsskyldigheten direkt tar sikte bl.a. på återställande av skadad miljö, oavsett hur skadan ekonomiskt kan värderas. Genom att konventionen på detta vis möjliggör att ersättning utgår även för miljöskador som inte utan vidare kan uppskattas i pengar ter sig dess regler särskilt värdefulla från miljörettslig synpunkt – låt vara att liknande reglering redan förekommer i fråga om oljeskador. Det föreslagna försäkrings- och fondsystemet innebär i alla händelser en långt bättre garanti än nuvarande ordning för att ersättning utgår i dessa fall och uppkomna miljöskador avhjälpas.

Också ett särdrag för HNS-skadorna har intresse i sammanhanget. Risken för personskada är betydligt större i dessa fall än vid oljeskador. Man kan säga, att med den traditionella inställningen i svensk skadeståndsrätt ansvaret för HNS-ämnen därför borde vara minst lika strängt som enligt ansvarighetskonventionen.

I fråga om skadestandsreglernas utformning är det viktigt att de så pass nära anknyter till sjölagens nuvarande regler om oljeskador. Det är inte något nytt regelsystem som föreslås gälla. Föroreningarna är naturligtvis delvis av annan art, men väsentligen samma bestämmelser blir ändå aktuella. Såvitt känt har inte oljeskadereglerna lett till några större problem vid lagstiftningens tillämpning.

Så långt talar vägande skäl av olika slag för betänkandets ståndpunkt. Frågan blir då om de ändringar som skett genom 2010 års konvention kan leda till andra slutsatser. Konventionen innebär i sak väsentligen följande avsteg från den ursprungliga texten.

Särskilda regler har getts om ansvarsbegränsning beträffande skador orsakade av HNS-ämnen i förpackad form, varmed här likställs dels fallet då skador orsakats av både sådana ämnen och HNS-ämnen i bulk, dels fallet då det inte är möjligt att bestämma om skadan orsakats både av ämnen i bulk eller ämnen i förpackad form. Ansvaret är då begränsat till 11 500 000 beräkningsenheter (SDR) för fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000, samt beträffande större fartyg med ett tillägg av 1 725 beräkningsenheter för varje ton från 2001 till 50 000 och 414 beräkningsenheter för varje ton utöver ett tonnage av 50 000, ansvarsbeloppet ska dock inte i något fall ska överstiga 115 000 000 beräkningsenheter. Ändringen innebar alltså en förhöjning av begränsningsbeloppen med 15 % för ämnen i förpackad form. (Se artikel 9 i 2010 års konvention.)

Motiveringen för denna ändring är framför allt att avgiftsskyldigheten för HNS-ämnen i förpackad form har slopats på grund av praktiska svårigheter att konstatera i vad mån sådant gods har mottagits och att rapportera mottagandet. För att principen om fördelning av ansvaret mellan sjöfartsverksamheten och lastintresset ska upprätthållas har redarens ansvar utvidgats för HNS-ämnen i förpackad form.

Vidare har föreskrivits beträffande avgifter för LNG-last att som huvudregel avgiften också här ska erläggas av mottagaren av lasten, men att genom avtal med den som omedelbart före lossningen var ägare till lasten denne i stället kan bli avgiftsskyldig, förutsatt att avtalet anmälades till vederbörande myndighet i staten i fråga. I den mån ägaren inte fullgör sin avgiftsplikt blir mottagaren skyldig att betala, med möjlighet till återkrav mot ägaren. (Se artikel 21.5 b i 2010 års konvention.) Bestämmelsen har tillkommit som en kompromiss; vissa stater ville helst behålla regeln i 1996 års HNS-konvention, där lastägaren var ensam ansvarig.

Nya bestämmelser har dessutom införts om sanktioner mot konventionsstater som inte fullgör sina skyldigheter att lämna uppgifter till fonden. De innebär i huvudsak att fonden inte ska betala ersättning för skada (frånsett för personskada och

dödsfall) till följd av olyckor som inträffar inom statens territorium eller ekonomiska zon tills skyldigheten uppfylls; om inte uppgiftsskyldigheten fullgörs inom ett år från anmaning vägras ersättning definitivt. (Se artikel 21*bis* i 2010 års konvention.)

Som en följd av dessa ändringar har i konventionen tagits in särskilda definitioner också av HNS-ämnen i bulk och i förpackad form, och definitionen av avgiftspliktigt gods (contributory cargo) har ändrats.

Det är svårt att se att dessa nyheter i 2010 års konvention skulle utgöra några vägande skäl mot ett tillträde. Vad först angår ändringarna i fråga om gods i förpackad form, innebär den en viss skärpning av fartygsägarens ansvar genom att beloppen för ansvarsbegränsning höjs. Ändringen innebar en kompromiss mellan vitt skilda ståndpunkter bland konventionsstaterna, vilken slutligen antogs vid en diplomatkonferens i april 2010. Den svenska delegationen hade till en början förordat en höjning med 20 % men efter ytterligare förhandlingar funnit 15 % godtagbart. Eftersom HNS-fonden alltjämt ska svara för ersättning överstigande ansvarsbeloppet får ändringen mindre betydelse från den skadelidandes synpunkt. Däremot kan den medföra en viss ökad belastning på rederinäringen; även om risken torde vara liten för så omfattande skador är det tänkbart att försäkringspremierna åtminstone på sikt kommer att höjas. Man kan räkna med att dessa kostnader delvis kommer att flyttas över på lastägare och mottagare. Å andra sidan kommer dessa inte att belastas med någon avgiftsskyldighet för godset i fråga, och dessutom slipper de kostnader för rapportering beträffande detta gods.

Konsekvenserna av dessa nya regler är visserligen svåra att överblicka. Bl.a. gör mängden av farliga ämnen som faller under konventionen det mer komplicerat att kalkylera skaderiskerna än när det gällde oljeskador. Man bör emellertid kunna utgå från att försäkringsbolagen kan beräkna risken utan större problem, och rimligen kan den inte medföra några mera betydande premiehöjningar – som nämnt är stora HNS-skador sällsynta.

Den förenkling av reglerna som ändringen innebär måste vidare betraktas som en vinst från både rättsteknisk och samhällsekonomisk synpunkt. Det är osannolikt att reformen i dess nuvarande utformning kommer att innebära så stora nackdelar för någon berörd part att de utgör någon väsentlig invändning mot att Sverige tillträder konventionen.

Också den nya ordningen beträffande avgiftsskyldigheten för LNG utgör en viss förenkling av regelsystemet. Genom möjligheten att avtala om avsteg från huvudregeln om mottagarens avgiftsskyldighet har systemet blivit mera flexibelt. Även om lastägaren kan vägra att överta avgiftsskyldigheten kan ändringen knappast anses innebära en ökad belastning av betydelse för industrier som tar emot kondenserad naturgas i sin verksamhet. I övrigt synes några vägande invändningar inte kunna göras mot ändringen.

Vad angår sanktioner mot stater som inte uppfyller sina förpliktelser att lämna uppgifter till HNS-fonden framstår skärpningen av reglerna som välmotiverad. Att märka är att den inte går ut över de skadelidande när ersättning framstår som mest angelägen – vid personskada och dödsfall. Inte heller denna ändring utgör något argument mot att tillträda konventionen.

Sammanfattningsvis kan sägas att skälen för att Sverige ska tillträda konventionen väger minst lika tungt som tidigare. Ett tillträde kan alltså förordas. Detta stämmer i vart fall med den danska och norska inställningen till 2010 års konvention (jfr 3.7 ovan). Med tanke på konkurrenssituationen för den svenska sjöfartsnäringen och industrin är det emellertid angeläget att ikraftträdandet av ett regelsystem av detta slag anpassas så att det sker ungefär samtidigt som i andra jämförbara konventionsstater – något som framhölls i 2006 års betänkande och i flera remissyttranden. Samma synpunkt gör sig gällande i fråga om 2010 års konvention. En lämplig tidpunkt kan inte för närvarande fastslås; eftersom utvecklingen beträffande 2010 års konvention är svår att överblicka. Regeringen bör därför bemyndigas att bestämma tiden för ikraftträdande av de nya lagreglerna.

3.9 Särskilda frågor om HNS-konventionen

Förslag: Undantag från lagstiftningens tillämpning bör bara ske beträffande mindre fartyg som inte för HNS-last. Bestämmelserna bör vara tillämpliga på statsfartyg i samma utsträckning som för närvarande gäller för oljeskada enligt 10 kap. sjölagen.

Skälen för förslaget

Vissa frågor om lagstiftningens tillämpningsområde, vilka inte påverkas av ändringarna i 2010 års konvention, har särskilt berörts vid remissbehandlingen av 2006 års förslag. Som nämnt innebär detta att inget undantag görs för mindre fartyg – även fritidsbåtar och fiskefartyg – som transporterar HNS-ämnen som gods. Också dessa ska alltså ha en obligatorisk ansvarsförsäkring mot HNS-skador. Kustbevakningen har satt i fråga om dessa fartyg bör åläggas en försäkringskyldighet med höga maximibelopp med tanke på riskerna då de tillfälligtvis brukas för transport av HNS som last – normalt mycket begränsade mängder. Stockholms universitet har framfört liknande synpunkter. Fiskeriverket har framhållit att de brukliga försäkringarna för fiskefartygen inte räckte till att uppfylla konventionens krav och att farligt gods normalt inte transporteras av fiskefartyg. – I sammanhanget bör nämnas att enligt det norska betänkandet Erstatningsansvar ved sjötransport av farlig gods (SOU 2004:21) fartyg vilka har en dräktighet av mindre än 500 och inte för HNS-gods som last är undantagna från försäkringsplikten (se § 219). Skälet är den ekonomiska börda som annars skulle läggas på fartygsägaren.¹⁶ Har fartyget HNS-last gäller däremot konventionsregeln.

Onekligen kan fördelarna med en försäkringsplikt mot dessa föga betydande skaderisker synas begränsade i förhållande till de nackdelar den innebär för fartygsägarna och från administrativ

¹⁶ Se NOU 2004:21 s. 34.

synpunkt. Samtidigt är att märka att försäkringsplikten bara skulle gälla då fartyget för HNS-gods, något som torde vara tämligen sällsynt beträffande dessa fartyg. Om någon gång en olycka skulle hända med ett sådant fartyg, bör den diskuterade ordningen ha stort värde för en skadelidande; även om en föreliggande försäkring skulle vara otillräcklig, kan denne kunna få ut ersättning från HNS-fonden. Denna synpunkt bör bli avgörande. I promemorian har föreslagits ett undantag motsvarande det norska – alltså bara beträffande fartyg som inte för HNS-last.

HNS-konventionen omfattar endast farliga ämnen som transporteras som last. I SOU 2006:92 berörs frågan om den svenska lagstiftningen också borde gälla skador orsakade av HNS-ämnen som funnits ombord på ett fartyg men inte direkt kan sägas utgöra last; på liknande sätt som bunkerkonventionen utvidgar ansvar för oljeskador till föroreningar genom bunkerolja och liknande (se 4.3 nedan) skulle det strikta ansvaret för HNS-ämnen utvidgas till föroreningsskador av nu angivet slag. Utvidgningen har antagits främst få betydelse för större fritidsbåtar. Utredningen fann att några särregler på området inte borde införas utan att frågan dessförinnan behandlades vid nordiska överläggningar.¹⁷ I sitt remissyttrande över förslaget tog Kustbevakningen upp samma fråga och ansåg att en mera heltäckande nationell reglering med strikt ansvar även för dessa HNS-skador borde övervägas; miljöriskerna och kostnaderna som skadorna föranledde var här desamma som i de fall konventionen reglerar.

Man kan hålla med om att goda skäl talar för ett strängare ansvar för HNS-ämnen över huvud taget. Särskilt kan man påminna om att HNS-ämnen på ett annat sätt än olja medför risker för personskador och även för sakskador av annan orsak än förorening. Som Kustbevakningen erinrat om tog lagstiftaren in en regel som på liknande sätt kompletterade ansvarighetskonventionen när det gällde oljeskador; också oljeskador som

¹⁷ Se härom SOU 2006:92 s. 138 f.

inte härrörde från tankbåtar skulle ersättas (10 kap. 19 § andra stycket sjölagen). Alltjämt saknas dock underlag för en så pass långtgående reform med verkningar bl.a. för fritidsbåttrafiken – en fråga som inte nämns i utredningsuppdraget. Våra nordiska grannländer synes inte ha för avsikt att införa en sådan utvidgning av redaransvaret, i varje fall inte för närvarande. Promemorian innehåller därför inte något förslag om detta. Däremot verkar det motiverat att ytterligare utreda frågan om en sådan utvidgning av ansvaret i svensk rätt, helst i samarbete med andra nordiska länder. Här förordas en sådan utredning.

Vad angår frågan om den nationella lagstiftningen om HNS-föreningar bör vara tillämplig på vissa statsfartyg, liksom för närvarande gäller beträffande oljeskador enligt 10 kap. sjölagen, framstår utredningens ståndpunkt som välmotiverad. Lagstiftningen bör alltså tillämpas på örlogsfartyg m.fl. på samma sätt som i fråga om oljeskador.

I det följande behandlas frågan hur en lagstiftning grundad på 2010 års konvention närmare ska genomföras i svensk rätt. Förslaget i betänkandet är visserligen tekniskt välgjort, men en del mindre ändringar bör övervägas i belysning av remissyttrandena, och de nya reglerna motiverar i alla händelser vissa ändringar i texten, mestadels av redaktionellt slag.

3.10 Lagstiftningens genomförande

Förslag: Regler om strikt ansvar för HNS-skador och försäkringsplikt m.m. ska tas in i sjölagen i ett särskilt kapitel – 11 kap. – med väsentligen samma uppbyggnad som nuvarande 10 kap. om oljeskador. Närmare bestämmelser om HNS-fonden ska däremot inkorporeras i svensk rätt genom att en särskild lag hänvisar till konventionen i dessa avseenden.

Förslaget i SOU 2006:92 går som nämnt ut på att, på liknande sätt som beträffande oljeskador, reglerna om skadeståndsansvar, försäkringsplikt och straff ska tas in i sjölagen; de konventionsregler som angår HNS-fonden ska däremot inkorporeras i svensk rätt genom en särskild lag, som hänvisar till konventionen i dessa delar. Metoden för införlivandet i svensk rätt har inte mött några invändningar vid remissbehandlingen av betänkandet. Lösningen framstår som tekniskt lämplig också för HNS-konventionens del. Det innebär att sjölagen beträffande fonden bara skulle hänvisa till en särskild lag och att denna i sin tur huvudsakligen skulle hänvisa till vissa artiklar i konventionen.

En följd av denna lagstiftningsteknik är att konventionens text blir avgörande inte bara beträffande de materiella reglerna om fondens civilrättsliga ställning – bl.a. om dess skyldighet att utge ersättning, om dess regressrätt, om dess rätt till avgifter med åtföljande rapporteringsskyldighet för mottagare m.fl. – utan också när det gäller åtskilliga definitioner av begrepp som används i konventionen. Det framstår sålunda som överflödigt att i sjölagen definiera t.ex. ”mottagare”, ”transit” och ”avgiftspliktigt gods”, vilka uttryck inte föreslagits ingå i dess lagtext. Från vissa synpunkter kunde det verka som en fördel att i svensk lag förtydliga en del oklara bestämmelser i konventionen (se t.ex. nedan om transitbegreppet), men med tanke på värdet av en enhetlig tillämpning av konventionen synes det mindre lämpligt att precisera regler och begrepp särskilt för Sveriges del.

I betänkandets lagtext kallas HNS-ämne ”farligt och skadligt ämne”. Eftersom ett farligt ämne också måste anses skadligt blir lagtexten mera lättläst och lika begriplig om den bara talar om ”farligt ämne”, något som för övrigt stämmer med det nämnda norska förslaget. Genom den föreslagna definitionen i 11 kap. 1 § sjölagen enligt betänkandets text klargörs ändå vad begreppet innebär.

Den lagtext som föreslås bli intagen i 11 kap. sjölagen är utförlig och lär inte vara alldeles lätt att tillämpa. Det är emellertid svårt att överföra konventionens ansvarsregler på ett enklare sätt till svensk rätt om man vill korrekt återge dess

innehåll. Ett särskilt skäl att följa förslaget text i väsentliga delar är att den så nära ansluter till reglerna om oljeskador i 10 kap. sjölagen. Det är en fördel om dessa relativt invecklade ansvarsfrågor regleras på så likartat sätt som möjligt. Att försöka ge gemensamma regler om skador genom olja och genom farliga ämnen synes dock väl komplicerat; i vart fall måste en rad särregler uppställas rörande den senare skadetyper. Metoden i betänkandet synes vara den lämpligaste.

En annan konsekvens av denna inställning blir att föreskriften om kanalisering av ansvaret till fartygsägaren och vissa andra kategorier i förslaget bör utformas på motsvarande sätt som beträffande oljeskador (10 kap. 4 §). Lagtexten föreskriver alltså att vissa anspråk ”inte får göras gällande”, om inte uppsåt eller grov vårdslöshet av visst slag föreligger hos svaranden – fartygsägaren eller vissa andra kategorier. Annars skulle talan tydligen inte få föras. Som framhållits i motiven till denna paragraf, innebär det att med ett svenskt synsätt frågor som typiskt sett hör till själva saken i stället skulle utgöra processförutsättningar. (Se härom prop. 1994/95:169 s. 60 ff.) Vid sjölagens tillkomst ansågs dock en sådan uppbyggnad av reglerna vara att föredra, främst med hänsyn till värdet av nordisk rättslikhet. Trots de komplikationer detta kan medföra – bl.a. synes underlåtenhet att beskriva en åberopad vårdslöshet på rätt sätt kunna medföra avvisning av talan – lär det inte finnas tillräckliga skäl att ge en regel av annat slag beträffande HNS-skador, något som också stämmer med betänkandets inställning. Även här kan värdet av nordisk rättslikhet åberopas.

HNS-konventionen, liksom också bunkerkonventionen, rör sig med ett begrepp ”grov vårdslöshet” som inte helt stämmer med det svenska: det tilläggs att den grovt vårdslöse ska ha haft insikt om att sådan skada som inträffat sannolikt skulle uppkomma. Detta krävs inte för att grov vårdslöshet ska ha förekommit enligt svensk rätt, även om insikt av detta slag ofta torde föreligga. Skillnaden motiverar att den svenska lagtexten följer konventionens formulering när begreppet används.

I promemorian har tagits in ett undantag utan motsvarighet i bestämmelserna om oljeskador eller i betänkandet. Enligt konventionen artikel 7.2d går fartygsägaren fri från ansvar bl.a. om avsändaren eller annan person underlåter att informera om den farliga eller skadliga egenskapen hos transporterade ämnen och detta har orsakat skadan helt eller delvis. Som framhållits i det norska betänkandet (NOU 2004:21 s. 31) riskerar den skadelidande i denna situation att bli utan ersättning, om inte talan kan riktas mot den som försummat information och därigenom vållat skadan. Det finns därför anledning att tillåta en sådan talan. I det norska förslaget förekommer en sådan regel (§ 214 tredje stycket), och motsvarande föreslås också för den svenska rättens del.

Vid tillämpning av konventionens regler kan frågan uppkomma när gods befinner sig i transit. Vid vidarebefordring från ett fartyg till ett annat (eventuellt genom en hamn eller terminal) ska godset sålunda inte anses som avgiftspliktigt förrän det når den slutliga destinationen, medan det inte anges någon tid för befordringen. Utredningen tog inte ställning till frågan hur länge gods på detta sätt skulle kunna anses vara i transit; det framhölls dock att den inte borde lämnas till varje konventionsstat att bestämma, utan problemet skulle kunna lösas efter hand som det aktualiserades. Mot denna ståndpunkt har Plast- och kemiföretagen invänt, att frågan hur långt uppehåll som kan göras i en transport utan att godset mister egenskapen av transitgods borde klargöras; sådana frågor kunde bli tämligen frekventa och dessutom av stor betydelse i enskilda fall. Om problemet har sådan vikt framstår det emellertid som mindre lämpligt att här föreslå en särskild lösning för Sveriges del, särskilt som denna inte skulle bli aktuell vid tillämpningen av den föreslagna texten i sjölagen utan bara vid tillämpning av konventionens regler om HNS-fonden. Någon uppgift om enhetlig internationell praxis i frågan har inte framkommit. Dessa frågor torde komma att behandlas av HNS-fondens församling. – Promemorian intar därför inte någon annan ståndpunkt än betänkandet.

I fråga om begränsningsfond saknas skäl att gå ifrån utredningens förslag.

Lagtexten bör alltså i stora drag bygga på betänkandet. Som förslaget är uppbyggt synes det emellertid lämpligt att på ett tydligare sätt skilja mellan å ena sidan farliga ämnen i bulk, å andra sidan farliga ämnen i förpackad form; de kommer ju nu att behandlas på olika sätt såvitt angår avgiftsskyldighet och ansvarsbegränsning. Liksom i konventionen bör båda begreppen definieras i kapitlets inledande paragraf.

En särskild fråga blir aktuell när det gäller införlivandet av konventionens regler om skadestånd, nämligen beträffande verkan av medvållande. Konventionen föreskriver här att skadeståndet kan jämkas eller falla bort vid uppsåt eller oaktsamhet av den skadelidande. När det gäller oljeskador, har någon särskild regel om medvållande inte ansetts behövlig i lagtexten; här kan tillämpas den allmänna bestämmelsen i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (SkL). I fråga om HNS-skador uppkommer den komplikationen, att – i motsats till vid oljeskador – även personskador kan få praktisk betydelse. SkL:s regel innebär här, att skadeståndet bara kan jämkas vid uppsåt eller grov vårdslöshet hos den skadelidande själv (i händelse av dödsfall endast vid uppsåt; se 6 kap. 1 § första stycket). Detta stämmer inte helt med konventionens regel, även om denna inte utesluter att fullt skadestånd utgår även vid oaktsamhet hos den skadelidande (*”the owner may be exonerated wholly or partially from liability”*). Man skulle kunna överväga att införa en bestämmelse beträffande HNS-skador om att skadeståndet kan jämkas efter skälighet vid medvållande på den skadelidandes sida, utan någon särskild regel om personskada. I så fall skulle emellertid ett stadgande om medvållande behöva tas in också beträffande oljeskador, både från oljetankers och genom bunkerolja, trots att personskador här saknar praktisk betydelse; annars kunde bristen på en sådan regel leda till motsatsslut vid dessa skadefall. Detta kan synas som ett väl långtgående ingrepp för att åstadkomma en fullständig överensstämmelse med den skälighetsbedömning som konventionen närmast tar sikte på. I

praktiken torde skillnaden inte få stor betydelse. Det kan nämnas att i 15 kap. sjölagen, som bl.a. rör personbefordran, hänvisning skett till 6 kap. 1 § utan att någon särregel föreskrivits (se 19 §). – Promemorian innehåller därför inte någon bestämmelse om verkan av medvållande; här får SkL:s regel tillämpas.

De övriga ändringar som skett i förhållande till den ursprungliga konventionen synes inte innebära större problem vid utformningen av den svenska lagtexten. Det blir huvudsakligen fråga om en direkt översättning av den nya konventionstexten, i den mån den inte inkorporeras i svensk rätt genom en hänvisning till konventionen. Bestämmelserna bör som föreslagits i betänkandet tas in i 11 kap. sjölagen. Den hänvisning till atomansvarighetslagen som nu finns i 11 kap. 1 § sjölagen torde kunna slopas. Ett undantag för skada orsakad av radioaktivt material (i artikel 4.3 (b) i konventionen) ska överföras till den svenska texten, och det finns ingen anledning att i lagtexten nämna de särskilda lagregler som finns just i denna fråga.

Vad angår den föreslagna lagen om uppgiftsskyldighet behöver den ändras i enlighet med de nya regler som 2010 års konvention innebär i denna del.

Vid remissbehandlingen av betänkandet har påpekats, i anslutning till en diskussion i det norska betänkandet NOU 2004:21 (s. 22), att vissa problem kan uppkomma i situationer som regleras av 1910 års sammanstöttningskonvention, som inte bygger på strikt redaransvar utan ansvar på grund av vållande; enligt artikel 42 i HNS-konventionen tillämpas denna inte i förhållande till stater som inte är parter till konventionen. Enligt Svea hovrätt bör övervägas att sammanstöttningskonventionen sägs upp från svensk sida. Här ska problemet bara nämnas; det synes inte möjligt att ta ställning till frågan om uppsägning i detta sammanhang.

Vissa ytterligare detaljfrågor behandlas i författningskommentaren.

3.11 Ekonomiska och andra konsekvenser

Tidigare har redogjorts för utredningens beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av att förslaget grundat på 1996 års konvention skulle genomföras. När det nu gäller införlivandet av 2010 års konvention, kan man konstatera att flertalet ändringar knappast kan väntas få så mycket större ekonomiska verkningar än vad som beräknades för det tidigare förslaget (se 3.4 ovan). Som redan antytts har risken för större föroreningskador orsakade av HNS-gods hittills visat sig begränsad; varken tänkbara premiehöjningar eller ökade uttag av avgifter till fonden kan antas uppgå till större belopp med det nya regelsystemet. När det gäller det höjda begränsningsbeloppet för skador orsakade av HNS-ämnen i förpackad form, kan höjningen visserligen som redan framhållits tänkas öka försäkringspremierna åtminstone på sikt – ovisst hur mycket. Kostnadsökningen för redarna kan emellertid enligt tankegångarna bakom den nya konventionen väntas bli delvis överflyttade på lastägare och mottagare. Mottagarna slipper samtidigt avgiftsskyldighet för förpackat HNS-gods. Vad angår mottagarna av LNG-last är det oklart i vad mån man kommer att avtala om att avgiftsskyldighet flyttas över till lastägarna, men oavsett vad som överenskommer torde verkningarna på parternas ekonomi inte bli så stora på sikt. Ökningen av certifikat – sådana ska ju nu krävas inte bara för oljetankers utan för alla möjliga fartyg – kan naturligtvis vålla vissa problem för myndigheterna, men ändringarna i 2010 års konvention har här knappast någon betydelse.

Allt som allt framstår de ekonomiska följderna av ändringarna som svåra att närmare bedöma, men som tidigare framhållits ter sig dessa nya konsekvenser av konventionens införlivande knappast så allvarliga att de utgör något större problem på något håll. Då förutsätts att ikraftträdandet av den nya lagstiftningen får vänta tills motsvarande ändring sker i jämförliga sjöfartsstat-er.

Enligt vad som förut utvecklats framstår förslaget som värdefullt från miljösynpunkt.

4 Bunkerkonventionen

4.1 Bakgrund

Föroreningar med olja är som bekant ett väsentligt hot mot havsmiljön och även mot miljön på stränderna. Även om de allvarligaste oljeföroreningarna har inträffat som följd av olyckor med tankfartyg, har även betydande miljösador inträffat som följd av andra fartygsolyckor, varvid bunkerolja – dvs sådan olja som används för fartygs drift – har läckt ut i havet. År 1997 kolliderade lastfartyget *Kure* med en docka i Kalifornien, vilket åstadkom saneringskostnader för 47 miljoner \$. År 1999 grundstötte ett annat lastfartyg, *New Carissa*, vid Oregons kust med omfattande skador orsakade av bunkerolja. Fartyget *Amorgos* grundstötte i Taiwan år 2001 med ett spill av omkring 1 000 ton bunkerolja, med stora skador för bl.a. fisket och turistbranschen. År 2004 gick *Selendang Ayu* på grund i Berings sund, likaså med stora föroreningsskador genom spill av bunkerolja. År 2007 kolliderade *Casco Busan* med Golden Gate-bron i San Francisco, med betydande föroreningsskador trots ett begränsat spill (mindre än 200 ton bunkerolja). Spillet av bunkerolja från fyra andra fartyg (*Don Pedro*, Ibiza 2007; *Fedra*, Gibraltar 2008; *Sierra Nevada*, Algeciras 2008; *Morning Sun*, Taiwan 2008), var ännu mindre (under 100 ton), men åstadkom ändå stora skador på miljö och egendom. År 2009 förlorade *Pacific Adventure* ett antal containrar utanför Queenslands kust, vilket ledde till ett spill av bunkerolja om 270 ton och förorenade en kuststräcka på 50 mil, med stora skador för fiske och turism. – För Sveriges del kan nämnas en fartygsolycka vid Västkusten i september 2011,

då *Golden Trader* sammanstötte med en fiskebåt, med ett större utsläpp av bunkerolja som följd; ca 644 m³ olja togs upp av Kustbevakningen. I övrigt har inga motsvarande olyckor i svenska farvatten rapporterats från senare år, men en mängd mindre oljeutsläpp har rapporterats; de flesta torde gälla bunkerolja. Enligt Kustbevakningen upptäcktes under tiden 1998-2006 i genomsnitt 275 oljeutsläpp; under åren 2007, 2008, 2009 och 2010 genomförde Kustbevakningen oljeskyddsoperationer i respektive 34, 35, 51 och 31 fall.¹⁸

Vid en internationell konferens antogs den 23 mars 2001 en konvention om ansvarighet och ersättning för skada genom förorening orsakad av bunkerolja (här kallad bunkerkonventionen). Konventionen kompletterar reglerna i 1992 års ansvarighetskonvention, vilken inte omfattar utsläpp av bunkerolja från andra fartyg än tankfartyg. Ansvarighetskonventionens regler återfinns som förut nämnts i 10 kap. sjölagen.

Bunkerkonventionen, som omfattar alla slag av fartyg, föreskriver ett strikt ansvar för föroreningsskador orsakad av bunkerolja. Den registrerade fartygsägaren är skyldig att hålla försäkring eller ställa annan säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen. En skadelidande har rätt att rikta skadeståndsanspråk direkt mot försäkringsgivaren (eller mot den som ställt säkerheten). Konventionen har hittills tillträtts av 60 stater – bland dem Danmark, Finland och Norge – och har trätt i kraft den 21 november 2008.

4.2 Gällande svensk rätt

Som redan nämnts (3.2 ovan) innehåller sjölagen särskilda regler om oljeskador i 10 kap. Fartygsägaren svarar oberoende av vållande för föroreningsskada orsakad av olja från ett fartyg som

¹⁸ Uppgifterna har hämtats från en artikel av Måns Jacobsson, *Bunkers Convention in force* (The Journal of International Maritime Law 2009 s. 21 ff.) samt för Sveriges del från material från Kustbevakningen och Transportstyrelsen.

konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast eller, om fartyget kan transportera även annan last, om skadan inträffat i samband med sådan oljetransport; vissa undantag gäller bl.a. för fall av force majeure (se närmare 10 kap. 2 och 3 §§). Vid olyckor med sådana fartyg kan ägaren bli ansvarig också för föroreningar genom bunkerolja. När en oljeskada orsakats i Sverige eller dess ekonomiska zon av ett annat fartyg än nu har sagts – alltså inget tankfartyg – eller när förebyggande åtgärder vidtagits där för att hindra och begränsa en sådan oljeskada, blir enligt 10 kap. 19 § andra stycket vissa ansvarsbestämmelser i kapitlet tillämpliga, bl.a. den nämnda regeln i 10 kap. 3 § om fartygsägarens strikta ansvar.¹⁹ Däremot är reglerna om kanalisering av ansvaret till ägaren inte tillämpliga vid dessa oljeskador, varför skadeståndstalan enligt SkL kan föras mot alla möjliga kategorier som varit inblandade i en fartygsolycka eller ett utsläpp. Regler om obligatorisk försäkring förekommer inte beträffande ansvaret enligt 19 § – däremot rörande ansvar för olja transporterad i bulk (se 10 kap. 12–17 §§). Ansvar som avses i 19 § andra stycket begränsas enligt de allmänna reglerna i 9 kap. sjölagen.

På detta vis torde de flesta skador som orsakats av bunkerolja omfattas av fartygsägarens strikta ansvar enligt 10 kap. 3 § eller åtminstone av ett ansvar på grund av vållande, antingen det grundas på sjölagen eller på SkL. Möjligheterna att vid sidan härav göra gällande strikt ansvar på grund av oskrivna rättsregler om farlig verksamhet torde vara mindre än när det gällde HNS-skador (jfr 3.2 ovan); användningen av bunkerolja lär knappast kunna betraktas som särskilt riskabel. Som nämnts på tal om sådana skador finns däremot en osäker möjlighet att göra en redare ansvarig för återställande av skadad miljö enligt regeln om avhjälpande i 2 kap. 8 § MB.

¹⁹ Dessutom bl.a. regler om preskription och forum.

4.3 Bunkerkonventionens närmare innehåll.

Reglerna i bunkerkonventionen, som utformats med ansvarighetskonventionen som förebild, innebär i huvudsak följande (se närmare *bilaga 3* till promemorian, där den svenska översättningen hämtats från den finländska propositionen i ämnet).

Med bunkerolja avses varje mineralolja som innehåller kolväte, inbegripet smörjolja, och som används eller avses bli använd för framdrivande av ett fartyg, samt rester av sådan olja (art 1.5).

Konventionen gäller för föroreningsskada (pollution damage), som fått samma definition som i ansvarighetskonventionen (artikel 1.9) och 10 kap. 1 § sjölagen samt i HNS-konventionen. Ansvar omfattar alltså bara ekonomiska skador på grund av föroreningar – utebliven vinst och skäliga återställningsåtgärder, inte andra skadeverkningar på grund av förstörd miljö, och vidare ersätts kostnader för förebyggande åtgärder.

Konventionen är tillämplig inom en stats territorium, inbegripet sjöterritoriet, och i dess exklusiva ekonomiska zon eller motsvarande område; i fråga om åtgärder för att förebygga eller minska föroreningsskada ska den tillämpas oavsett var dessa företagits (artikel 2). Också denna regel motsvarar vad som gäller enligt ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen.

Som nämnt gäller enligt bunkerkonventionen ett strikt ansvar för ägaren av det fartyg som oljan härrör från (artikel 3.1). Med fartygsägare avses då inte bara den registrerade ägaren utan också "bareboat charterer" och redare samt annan som i redarens ställe handhar fartygets drift²⁰ ("manager and operator of the ship"; se artikel 1.3). Här avviker reglerna från övriga nämnda konventioner. Är flera skadeståndsskyldiga gäller ett solidariskt ansvar för dem (artikel 3.2). Ansvar är dock uteslutet när det visas att (1) skadan berodde på krigshandling, fientligheter,

²⁰ Här används de formuleringar som förekommer i 10 kap. 4 § 2 st. c) sjölagen.

inbördeskrig, uppror eller en naturhändelse av exceptionell, oundviklig och oemotståndlig (irresistible) natur; (2) skadan helt orsakats av en handling eller underlåtenhet av tredje man som företagits med avsikt att orsaka skada; eller (3) skadan helt orsakats av försummelse eller annat rättsstridigt handlande av en regering eller annan myndighet med ansvar för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel, om det skett i utövning av denna skyldighet (se artikel 3.3). Om det styrks att en föroreningsskada helt eller delvis orsakats av den skadelidandes handling eller underlåtenhet med skadeavsikt eller av dennes oaktsamhet, kan fartygsägaren och med honom likställda helt eller delvis gå fria från skadeståndsskyldighet (artikel 3.4). Inget ersättningskrav för föroreningsskadan ska kunna framställas mot fartygsägaren och med honom likställda på annan grund än konventionen (artikel 3.5). Det finns dock inte något hinder mot regressanspråk från fartygsägarens sida oberoende av konventionen (artikel 3.6).

I artikel 4 anges en rad andra undantag från ansvaret. Konventionen är inte tillämplig på föroreningsskada som anges i ansvarighetskonventionen, vare sig ersättningsskyldighet föreligger enligt den konventionen eller ej (artikel 4.1).²¹ Konventionens regler är inte tillämpliga på krigsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som en stat äger eller disponerar och för tillfället använder bara i icke kommersiell verksamhet; en stat kan dock besluta att tillämpa denna konvention på fartyg av angivna slag, varvid den ska meddela generalsekreteraren härom med angivande av villkoren för sådan tillämpning (artiklarna 4.3 och 4.4). Beträffande statsfartyg använda i kommersiellt syfte ska staten ansvara utan att göra gällande invändningar grundade på dess suveränitet (artikel 4.4).

Om flera fartyg har varit inblandade i en olycka med föroreningsskada som följd, ska enligt artikel 5 ägarna till alla fartygen bli solidariskt ansvariga för alla skador som inte

²¹ Jfr härom Måns Jacobsson i *The Journal of International Maritime Law* 2009 s. 24 f., där även påpekas vissa komplikationer vid bunkeroljeskador i stater som inte är anslutna till ansvarighetskonventionen.

rimligen kan särskiljas, såvida inte ansvarsfrihet föreligger enligt artikel 3.

I bunkerkonventionen förekommer inga regler om kanalisering motsvarande vad som gäller enligt ansvars- och HNS-konventionerna. Eftersom den skadelidande i detta fall inte i sista hand kan begära ersättning från en fond när det inte går att få ut skadestånd från annat håll, ansågs det viktigt att bevara rätten att kräva skadestånd av alla som kunde göras ansvariga för skadan. Skadeståndsanspråk på grund av allmänna regler kan alltså riktas mot exempelvis besättningsmedlemmar, lotsar, bärgningsföretag eller den som annars sökt förebygga eller minska bunkeroljeskador. Konventionen förbjuder dock inte bestämmelser om kanalisering av ansvaret till fartygsägare och likställda. Vid 2001 års diplomatkonferens antogs en resolution som rekommenderade konventionsstaterna att i deras nationella lagstiftning införa regler som i viss utsträckning undantog personer som vidtog förebyggande åtgärder från ansvar.

Bunkerkonventionen innehåller inga särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning. Enligt artikel 6 ska inget i konventionen påverka rätten för fartygsägare, försäkringsgivare eller annan som ställer säkerhet att begränsa ansvaret enligt tillämpliga nationella eller internationella regler, såsom 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt ansvar.

I artikel 7 föreskrivs en plikt för den registrerade ägaren av fartyg med en dräktighet av över 1 000 att hålla försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, t.ex. bankgaranti eller liknande, för att täcka ansvaret för föroreningssskada med ett belopp motsvarande tillämpliga nationella eller internationella begränsningsregler men i varje fall inte utöver ett belopp beräknat enligt 1976 års begränsningskonvention (artikel 7.1). Om försäkringsplikten har uppfyllts ska behörig myndighet i fartygets registreringsstat utfärda ett certifikat som visar detta. Beträffande fartyg från andra än konventionsstater kan en konventionsstats myndighet utfärda sådant certifikat. Vissa formkrav gäller för certifikatet (se närmare artikel 7.2-7.4).

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia deponeras hos myndigheten som registrerat fartyget eller som annars utfärdat certifikatet (artikel 7.5). Försäkringen eller säkerheten anses inte uppfylla villkoren i artikeln om den kan upphöra tidigare än tre månader från det att meddelande om uppsägning har lämnats till fartygets registreringsmyndighet, dock inte om certifikatet har överlämnats till myndigheten eller ett nytt certifikat har utfärdats inom treårsperioden. Samma regler ska gälla i fråga om ändringar som medför att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller kraven i denna artikel (artikel 7.6). I övriga avseenden ska registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av försäkringscertifikat och för deras giltighet (artikel 7.7). En skadelidande har rätt till direktkrav mot försäkringsbolaget eller den som har ställt säkerhet för ägarens ansvar, varvid sådana invändningar kan göras som ägaren hade kunnat framställa. Ersättningen kan begränsas till det belopp som gäller för försäkringsskyldigheten. Vidare kan invändas att skadan vållats uppsåtligen av ägaren (artikel 7.10). En konventionsstat är skyldig att se till att föreskriven försäkring eller säkerhet gäller för varje fartyg med en dräktighet över 1 000 som anlöper eller lämnar en hamn på statens territorium eller tilläggsplats på dess sjöterritorium (artikel 7.12). Den får undanta från försäkringsplikten fartyg som uteslutande trafikerar statens eget sjöterritorium (artikel 7.15).

Ersättningskravet preskriberas om inte talan har väckts inom tre år från den dag skadan inträffade. Talan kan dock inte i något fall göras gällande senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan består av en serie händelser, från den första av dessa (artikel 8). Regeln stämmer med vad som gäller för oljeskador enligt 19 kap. 1 § sjölagen.

Talan om ersättning enligt konventionen får väckas i den konventionsstat inom vars territorium eller ekonomiska zon en föroreningskada har inträffat eller där det förelegat fara för att förorening skulle ske (artikel 9). En lagakraftvunnen dom av en behörig domstol i en konventionsstat ska erkännas och vara verkställbar i alla konventionsstater (såvida inte domen uppnåtts

genom svek eller svaranden inte fick rimlig tid och möjlighet att framställa sin sak; se artikel 10). Konventionen ska ersätta andra existerande konventioner i den utsträckning dessa är i konflikt med bunkerkonventionen (artikel 11).

Regler finns vidare om undertecknande och ratifikation av konventionen (artikel 12), om konventionens tillämpning i stater med mer än ett rättssystem (artikel 13) samt om ikraftträdande (artikel 14); som nämnt har den redan trätt i kraft. – Konventionen kan sägas upp när som helst med verkan ett år efter det att uppsägningshandlingen deponerats hos IMO:s generalsekreterare (artikel 15). Den kan ändras vid en konferens som ska påkallas av minst en tredjedel av konventionsstaterna (artikel 16). Bestämmelser finns slutligen om deponering av dokumentet om tillträde, om översändande till FN och om språk (artikel 17–19).

Som redan framhållits motsvarar konventionen i stora drag reglerna i ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen. Vissa olikheter gäller dock, bl.a. i fråga om ansvarssubjektet och möjligheten till kanalisering. Också annan än den registrerade ägaren kan sålunda bli ansvarig, och bestämmelserna hindrar inte att talan på grund av förorening med bunkerolja riktas mot andra än dem som har strikt ansvar enligt konventionen. Det är dock möjligt att föreskriva en kanalisering i nationell rätt liknande den som gäller enligt ansvarighetskonventionen. Väsentligt är att konventionen inte innehåller några regler om ersättningsfond.

4.4 Konventionens genomförande i andra länder m.m.

Våra nordiska grannländer har som nämnt tillträtt bunkerkonventionen.

I *Danmark* genomfördes konventionen redan år 2005 samtidigt med HNS-konventionen genom en lag om ändring av søloven (Lov nr 599 af 24/06/2005). Reglerna i bunkerkonventionen togs in i ett nytt kapitel 9 a, Om ansvar for

skade forvoldt af bunkerolie. Vissa ändringar skedde i kap. 10, som behandlar andra oljeskador. Kap. 9 a innehåller bl.a. bestämmelser om kanalisering till fartygsägaren och med denne likställda genom att krav på ersättning för föroreningsskada inte får göras gällande vare sig direkt eller regressvis mot vissa andra kategorier om inte skadan vållats med uppsåt eller grov oaktsamhet. Bestämmelserna gäller inte beträffande krigsfartyg och andra statsfartyg använda i statligt, icke kommersiellt syfte; emellertid är reglerna om strikt ansvar och kanalisering tillämpliga om föroreningsskada uppstått i Danmark eller i dansk exklusiv ekonomisk zon.

Bunkerkonventionen är likaledes införlivad med *norsk* rätt genom ändringar i den norska sjöloven år 2007 (lov 21/12 2007 nr 128) Genom lagändringen har reglerna om förorening genom bunkerolja införts i ett nytt avsnitt i kap. 10 (§§ 183–190), Ansvar for skade vid oljesøl (§§ 183–190), medan reglerna om andra oljeskador motsvarande ansvarighetskonventionens bestämmelser tagits upp i ett andra avsnitt av kapitlet, där vissa ändringar införts. Kanalisering av ansvaret till fartygsägaren och likställda har skett på samma sätt som i Danmark. I fråga om främmande statsfartyg som uteslutande används i icke kommersiellt syfte är reglerna inte tillämpliga, fränsett att bestämmelserna om strikt ansvar och kanalisering gäller när skada har uppstått i Norge eller i norsk ekonomisk zon eller åtgärder vidtagits för att avvärja eller begränsa sådan skada.

I *finländsk* rätt har konventionen genomförts genom ändringar i sjölagen 2008 (lag nr 686). Bestämmelserna har tagits in i ett nytt kapitel i lagen (10 a). Även här föreskrivs en kanalisering av ansvaret på motsvarande sätt som i Danmark och Norge. Kapitlet är inte tillämpligt på statsfartyg som uteslutande används för andra än kommersiella ändamål; vid föroreningsskada eller förebyggande åtgärder i Finland eller inom Finlands ekonomiska zon, gäller dock bestämmelserna om strikt ansvar, kanalisering, ansvarsbelopp och rätt till ansvarsbegränsning beträffande både finska och utländska fartyg.

I *Tyskland* är bunkerkonventionen direkt tillämplig, varvid dock vissa regler getts om försäkringsplikten. I *Nederländerna* har konventionen implementerats genom särskild lagstiftning.

Vad beträffar EU:s inställning, har Rådet genom beslut den 19 september 2002 bemyndigat medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till bunkerkonventionen (2002/762/EG).

4.5 Allmänna överväganden

Förslag: Sverige bör tillträda bunkerkonventionen.

Bunkerkonventionen framstår som en viktig komplettering av ansvarighetskonventionen. De skador reglerna gäller är av samma slag i de båda konventionerna. Visserligen har de föroreningsskador som föranletts av bunkerolja hittills inte haft någon katastrofal omfattning, men det står ändå klart att både från miljösynpunkt och med hänsyn till skyddet för de skadelidande ersättningsmöjligheterna bör förbättras. Bunkerkonventionen bygger liksom gällande rätt på ett strikt ansvar också för skador genom bunkerolja, men den ger en skadelidande större trygghet genom bestämmelserna om obligatorisk ansvarsförsäkring med rätt för den skadelidande att kräva försäkringsbolaget direkt på skadeståndet. Det internationella försäkringssystem som konventionen föreskriver förbättrar sålunda avsevärt den skadelidandes ersättningsmöjligheter särskilt när fartygsägaren inte kan utge skadestånd. Det kan naturligtvis ses som en brist i den skadelidandes skydd att inte konventionen på samma sätt som ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen ger möjlighet att i sista hand vända sig med ersättningskrav mot en fond; möjligheten att kräva vissa andra än ägaren på skadestånd ger inte samma trygghet för en skadelidande, särskilt då det gäller anonyma skador. En annan brist i skyddet utgör försäkringsbolagets

möjlighet att åberopa det nämnda undantaget för skada orsakad av ägarens uppsåtliga fel, men situationen lär ha ringa praktisk betydelse.²² Skyddet är alltså delvis ofullständigt. Trots allt ter sig dock bunkerkonventionens tillkomst som ett väsentligt framsteg från de skadelidandes synpunkt. Den är också ett viktigt led i skyddet av miljön mot föroreningar.

För sjöfarten lär konventionen inte innebära någon ytterligare belastning av större betydelse. Som nämnt gäller redan idag ett strikt ansvar också för skador genom bunkerolja (se 10 kap. 19 § sjölagen). Vidare har redare även nu i allmänhet ansvarsförsäkring som också täcker ansvar för sådan skada. Att det fåtal fartygsägare som saknar sådan försäkring nu skulle åläggas en försäkringsplikt kan inte anses som någon olägenhet ens från deras egen synpunkt; ett försäkringsskydd av detta slag måste anses vara i deras intresse i vart fall på längre sikt. Genom att konventionen saknar regler om bidrag till fonder kommer de omedelbara kostnaderna vid bunkeroljeskador att få mindre ekonomisk betydelse än vid annan oljeskada. Inte heller lär konventionen medföra några större administrativa kostnader för berörda företag. De nya reglerna om certifikat beträffande ansvarsförsäkring m.m. kan visserligen medföra vissa administrativa besvär, men om bestämmelserna samordnas med motsvarande bestämmelser enligt ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen, eventuellt genom att gemensamma certifikat utfärdas, bör de inte få större betydelse. Det kan naturligtvis medges att de dubbla konventionerna om förorening med olja, vilka inte helt överensstämmer med varandra och med HNS-konventionen, kan göra rättsläget i viss mån svåröverskådligt och komplicerat; något liknande gäller dock redan idag, och för övrigt bör man genom en lämplig utformning av lagreglerna kunna i viss mån underlätta tillämpningen.

Slutligen kan framhållas att bunkerkonventionen har tillträtts av åtskilliga jämförliga stater; inte minst med tanke på nordisk rättslikhet är det av vikt att inte Sverige ställer sig utanför. Några

²² Jfr uttalanden i den norska propositionen (Ot.prp. nr. 77 (2006-2007) s. 18, jfr s. 11).

särskilda problem från konkurrenssynpunkt torde ett tillträde inte medföra, i motsats till vad som gällde beträffande HNS-konventionen (se 3.8 ovan).

Allt som allt talar liknande skäl som anförts för ett tillträde till HNS-konventionen också för att Sverige bör tillträda bunkerkonventionen. Om det lämnas åt regeringen att bestämma när lagstiftningen om HNS-konventionen ska träda i kraft, bör lämpligen detsamma gälla i fråga om bunkerkonventionen.

4.6 Särskilda frågor rörande bunkerkonventionen

Förslag: Ansvar ska liksom vid andra oljeskador kanaliseras till fartygsägaren, varvid dock i enlighet med bunkerkonventionen denne ska jämföras med redare som inte är ägare, befraktare och den som i redarens ställe handhar fartygets drift. Något undantag ska inte införas beträffande fartyg i inrikes fart. I fråga om statsfartyg bör samma regler gälla som vid andra oljeskador. Beträffande direktkrav mot ansvarsförsäkringen ska motsvarande regler ges som enligt konventionen.

Som nämnt förekommer vissa särregler i bunkerkonventionen som kräver närmare diskussion.

Med fartygets ägare likställs enligt konventionen vissa andra ansvarssubjekt: skeppslegotagare (bareboat charterer) och annan som driver rederiverksamhet (vilket får anses motsvara konventionens uttryck "operator of the ship"²³). Dessutom nämns "the manager of the ship", vilket kan översättas med "den som förfogar över fartyget" (jfr § 183 st. 5 i den norska sjölagen: "disponent").²⁴ Vad som avses är väsentligen de kategorier som omtalas i 10 kap. 4 § sjölagen, fast med en något avvikande

²³ Se Peter Wetterstein, Redarens miljöskadeansvar (2004) s.116 f.

²⁴ Jfr Ot.prp. nr 77 (2006-2007) s. 20.

terminologi ("en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift"). På detta sätt skiljer sig bunkerkonventionen från ansvarighetskonventionen, liksom också från HNS-konventionen.

Ett argument för denna utvidgning av den ansvariga kretsen har varit att den skadelidande kan behöva göra gällande skadeståndskrav även mot andra än ägaren, ifall denne eller dennes försäkring inte kan utge full ersättning (jfr nedan om kanalisering); något fondsystem förekommer ju inte i bunkerkonventionen. Ansvarighetskonventionen har kritiserats just för att den innebär en viss obalans genom att ansvaret enbart läggs på den registrerade fartygsägaren, som ofta inte har någon kontroll över transporten.²⁵ Den risk bunkeroljan innebär är ju också anknuten inte till fartygets last utan till oljans användning i sjöfart. – Utvidgningen kan visserligen ställa till en del problem vid tillämpning av andra regler i konventionen (se nedan), men som framgår av fortsättningen bör de bli begränsade – något som också utvecklats bl.a. i den norska propositionen om bunkerkonventionen (Ot.prp.nr.77, 2006-2007, s. 12 ff.). De kan inte ses som något allvarligt hinder för att konventionen ska tillträdas.

Beträffande begreppet grov vårdslöshet kan hänvisas till vad som sagts i frågan på tal om HNS-konventionen (3.10 ovan).

Som framgått innehåller bunkerkonventionen i motsats till ansvars- och HNS-konventionerna ingen regel om kanalisering till fartygsägaren (och likställda). Talan kan alltså föras om skadestånd också mot andra berörda personer – besättning och andra medhjälpare till redaren, lotsar, bärgningsföretag m.fl. Också detta sammanhänger med att någon ersättningsfond inte införs som kan betala skadestånd utöver de föreskrivna begränsningsbeloppen. Konventionen tillåter visserligen att regler om kanalisering intas i nationell lagstiftning, men denna kan inte frita dem som enligt det sagda är likställda med

²⁵ Se Peter Wetterstein, a.a. s. 113 f. och 116 med hänvisningar. Jfr vidare Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar (1985) s. 93 ff. (identifikation vid ansvarsbegränsning).

fartygsägare från ansvar, eftersom konventionen direkt föreskriver att de svarar för skador av det aktuella slaget. En kategori som det däremot ansetts vara skäl att särskilt skydda är personer som utför åtgärder för att förebygga eller begränsa föroreningsskador; det finns en risk att hotet att bli skadeståndsskyldiga avskräcker dem från att ingripa. (Se om resolutionen vid 2001 års diplomatkonferens 4.3 ovan). Vidare kan ett skadestånd drabba anställda hårt; enligt svensk rätt kan de dock åberopa regeln i 4 kap. 1 § SkL, som kräver synnerliga skäl för att arbetstagare av alla kategorier ska bli ansvariga på grund av eget vållande. Dessa persongrupper skyddas enligt 10 kap. 4 § sjölagen, jämte bl.a. avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare samt som huvudregel också bärgare; undantag sker för uppsåt och viss grov vårdslöshet hos svaranden. – Krav mot de angivna kategorierna personerna torde dock ha begränsad betydelse i praktiken.

I den danska och den finländska sjölagen har regler om kanalisering införts, och i Norge har man efter viss tvekan valt samma lösning. Goda skäl – inte minst värdet av nordisk rättslighet talar för samma lösning för Sveriges del. Reglerna om ansvarsfrihet bör inte inskränka sig till dem som företar förebyggande eller skadebegränsande åtgärder utan avse samma rättssubjekt som vid andra oljeskador (10 kap. 4 §), dock med det angivna undantaget för personer likställda med ägaren. Även vid bunkeroljeskador bör under alla förhållanden skadeståndskrav vara möjliga mot den som vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Konventionen tillåter att undantag görs för fartyg som enbart går i inrikes fart. Också dessa kan emellertid orsaka föroreningar med bunkerolja, och tillräckliga skäl finns knappast för att de skulle undgå ansvar enligt den nya lagstiftningen. Något sådant undantag har inte tagits upp i förslaget. Inte heller finns det anledning att inskränka de nationella reglerna om kanalisering till fartyg i utrikes fart.

Enligt bunkerkonventionen undantas från dess tillämpning krigsfartyg och vissa andra fartyg som används i statlig, icke kommersiell verksamhet, varvid dock en konventionsstat kan föreskriva att reglerna tillämpas också på sådana statsfartyg. I den danska lagstiftningen undantas både danska och utländska statsfartyg från ansvaret; dock gäller det strikta ansvaret om de orsakar skada genom bunkerolja i Danmark eller i exklusiv dansk ekonomisk zon. De finländska och norska sjölagarna innehåller en motsvarande regel. Vad Sverige angår gäller enligt 10 kap. 19 § ett undantag med samma innehåll i fråga om andra oljeskador än genom bunkerolja. Det kunde kanske verka motiverat med ett mera omfattande statsansvar vid bunkeroljeskador än vid andra oljeskador, eftersom statsfartyg typiskt sett bara orsakar skada av det förra slaget. Å andra sidan är det naturligt att liksom i andra nordiska länder ta upp samma skadeståndsregler som för närvarande gäller i fråga om annan oljeskada. Att inte regler om försäkringsplikt ska gälla är självklart när det är fråga om statligt ansvar. Övervägande skäl talar för att ta upp samma regler om statsansvar som i övriga nordiska länder. Vad som bör undantas från regelsystemet såvitt angår svenska och utländska statsfartyg är alltså försäkringsplikten och därtill anslutande regler.

Vad försäkringsfrågan angår innehåller som nämnts på tal om HNS-skadorna Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG (försäkringsdirektivet) vissa regler om obligatorisk ansvarsförsäkring; de ska visserligen inte påverka de system som är i kraft i den berörda medlemsstaten, men eftersom inte bunkerkonventionen tillträtts av Sverige blir det nödvändigt att också beträffande bunkeroljeskador ta hänsyn till vad som föreskrivs i direktivet. Det innebär att beträffande många fartyg försäkringsplikt kommer att gälla enligt flera olika regler.

Särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning saknas som sagt i bunkerkonventionen. I stället gäller allmänna regler om detta. Om Sverige tillträder konventionen skulle alltså bestämmelserna i 9 kap. sjölagen bli tillämpliga, och den obligatoriska ansvarsförsäkringen skulle då täcka skadeståndsansvaret i denna utsträckning, med rätt till direktkrav för den

skadelidande. Liksom vid HNS-skador är skyddet starkare för den skadelidande än reglerna i försäkringsavtalslagen (2005:104; FAL) genom att inte försäkringsbolaget kan göra invändningar mot ersättningskravet som är grundade på försäkringsavtalet. – Man får emellertid räkna med att vissa andra länder har reglerat begränsningsfrågan på avvikande sätt. Om ett högre belopp gäller för deras del finns det risk att den obligatoriska försäkringen, som ska avse det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 § sjölagen, inte räcker till. Fartygsägaren har därför anledning att komplettera denna försäkring med en frivillig ansvarsförsäkring. I Norge har man med tanke på denna situation valt att föreskriva ett direktkrav med samma innehåll också beträffande denna frivilliga försäkring (se § 188 tredje stycket i den norska sjöloven och Ot.prp. nr 77, 2006-2007, s. 17). Att märka är emellertid att i norsk försäkringsrätt en rätt till direktkrav gäller generellt, medan den svenska lagen bara föreskriver direktkrav vid obligatorisk försäkring och i några andra särskilda fall (se 9 kap. 7 § FAL). Även om denna restriktiva hållning kan sättas i fråga torde en utvidgad rätt till direktkrav vid frivillig försäkring förutsätta en mera allmän översyn av FAL:s regler i frågan. Situationen kan för övrigt antas få ringa praktisk betydelse. I promemorian föreslås därför inte någon regel motsvarande den norska. – Inte heller finns det anledning att i den svenska lagen föreskriva obligatorisk tilläggsförsäkring för de fall där högre ansvarsbelopp än enligt 9 kap. 5 § sjölagen gäller; här stämmer den svenska ståndpunkten med vad som gäller i övriga nordiska länder.

Med tanke på att de flesta regler i bunkerkonventionen motsvarar bestämmelserna i ansvarighetskonventionen och 10 kap. sjölagen är det en fördel om lagstiftningen så nära som möjligt ansluter till reglerna om andra oljeskador. I och för sig verkar det möjligt att inarbeta reglerna i nuvarande 10 kap. sjölagen utan större ändringar i bestämmelsernas uppbyggnad. Ett annat alternativ är att i en andra del av kapitlet ta upp fullständiga, eller så gott som fullständiga regler om skadestånd och försäkring i fråga om bunkerolja. Eftersom en sådan

reglering kan bli mera överskådlig – bestämmelserna är inte alldeles lätta att få grepp om – har lagtexten i promemorian utformats på detta sätt, något som i huvudsak stämmer med lösningen i andra nordiska länder.

4.7 Ekonomiska och andra konsekvenser

Om bunkerkonventionen genomförs i svensk rätt innebär detta inte någon väsentlig ändring i fråga om fartygsägarens ansvar; som framgår svarar han redan strikt för skada orsakad av bunkerolja. Genom att konventionen föreskriver ett ansvar också för andra än fartygsägaren – redare m.fl. – kommer även dessa att solidariskt med ägaren belastas med ett strikt ansvar. Vad angår föreskriften om obligatorisk försäkring, finns redan idag för de allra flesta fartyg en ansvarsförsäkring som täcker skada av detta slag, och för det fåtal redare m.fl. som hittills valt att inte försäkra sig får ett sådant försäkringsskydd få en försäkring anses vara också i deras eget intresse (se 4.5 ovan). Att andra kategorier än ägaren skyddas av ansvarsförsäkringen lär inte innebära någon nämnvärd ändring av den försäkrade risken – skadeståndet blir ju inte större därför att flera ansvarar – och kan inte väntas medföra någon premiehöjning av betydelse.

Kravet att ett certifikat om försäkring ska utfärdas kan medföra vissa avgifter för den registrerade fartygsägaren och leda till något merarbete genom att myndigheterna ska underrättas om att försäkring föreligger. Merkostnaden kan emellertid antas vara obetydlig. För den myndighet som utfärdar eller bekräftar certifikat kan administrationen öka, men om kostnaderna täcks av en avgift blir också här de ekonomiska konsekvenserna obetydliga. Med en rationell hantering och samordning av arbetet med certifikat enligt ansvarighets-, HNS- och bunkerkonventionerna bör kostnaderna kunna nedbringas. På liknande sätt kan samordnas den kontroll – i regel stickprovvis – som kan behövas beträffande sådana utländska fartyg som ska

inneha certifikat av olika slag; några större utgiftsökningar kan inte väntas genom att bunkerkonventionen tillträds.²⁶

Från miljösynpunkt framstår också denna konvention som ett framsteg.

²⁶ Jfr från de norska förarbetena Ot.prp. nr. 77 (2006-2007) s. 18.

5 Författningskommentarer

5.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

10 kap.

1 §

I detta kapitel avses med

olja: mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,

bunkerolja: olja, inbegripet smörjolja, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift och alla rester av sådan olja,

oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

bunkeroljeskada: oljeskada orsakad av förorening genom bunkerolja som har läckt ut eller tömts från ett fartyg,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en oljeskada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare,

1969 års ansvarighetskonvention: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention som den har ändrats i London den 19 november 1976,

1992 års ansvarighetskonvention: 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet,
bunkerkonventionen: 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja,
konventionsstat: vid tillämpning av 2–19 §§ en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention; vid tillämpning av 20–32 §§: en stat som har tillträtt bunkerkonventionen.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

Flertalet av de definitioner som paragrafen innehåller är oförändrade. I definitionen av olja har dock utgått att oljan ska vara beständig, för att begreppet ska kunna användas också när det gäller bunkerolja; i stället har i 10 kap. 2 § angivits att bestämmelserna i 2–19 §§ bara är tillämpliga på beständig olja. Vidare har tillagts vissa ytterligare definitioner som föranletts av att kapitlet föreslås innehålla också särskilda regler om skada genom bunkerolja. Sålunda definieras bunkerolja i enlighet med bunkerkonventionen, och dessutom har det ansetts lämpligt att använda termerna bunkeroljeskada och bunkerkonventionen i lagtexten för att inte göra den alltför tungläst. I paragrafen har också definitionen av konventionsstat ändrats så att den i reglerna om bunkeroljeskada syftar på stater som tillträtt bunkerkonventionen.

Definitionen av oljeskada är däremot oförändrad; den omfattar på detta vis också skada genom bunkerolja och innebär samma begränsning i fråga om ersättningsgill skada som tidigare. Att definitionen samtidigt dels beskriver de faktiska förhållandena vid skadan, dels anger de ekonomiska följder som skadeståndet ska omfatta är ett föga tillfredsställande sätt att reglera en skadestandsfråga, vilken sällan används i svensk lagstiftning. Eftersom definitionen redan nu används i 10 kap. 1 § beträffande andra oljeskador – för övrigt på liknande sätt som i HNS-konventionen – har mönstret dock följts beträffande både bunkeroljeskador och HNS-skador (se om dessa 11 kap. 1 §).

Definitionerna av oljeskada och bunkeroljeskada förutsätter att skadan uppkommit genom förorening. Orsakar oljan exempelvis brand eller explosion utan att föroreningsskador uppkommer är inte 10 kap. tillämpligt.

Regler om annan oljeskada än bunkeroljeskada

2 §

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och orsakats av *beständig olja från* ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *ska dessa bestämmelser* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *ska* bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om tillämplighet *av* 2–18 §§ på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada *ska* betalas enligt 2–19 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

I paragrafen har tillämpningsområdet för reglerna i 2–19 §§ angetts väsentligen på samma sätt som tidigare. För att inte vidga

bestämmelsernas nuvarande tillämpningsområde har vidare tillagts att skadan ska ha orsakats av beständig olja; definitionen i 10 kap. 1 § omfattar ju enligt förslaget även annan olja (se kommentaren till den paragrafen).

4 §

Anspråk på ersättning för en oljeskada får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i 2–19 §§.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

e) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Vad som har betalats i ersättning för en oljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen har, liksom åtskilliga andra i nuvarande 10 kap., ändrats redaktionellt sedan även regler om bunkerolja införts i 10 kap.

5 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Ar dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 89 770 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga

om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

6 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet *ska* räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *första stycket ska* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden *ska* bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § *ska* i stället gälla verkan som avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *ska* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

7 §

En begränsningsfond som avses i 6 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

8 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare *ska* sättas av för att han senare *ska* kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för detta från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

12 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *ska* ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket *ska* godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet *ska* medföras ombord på fartyget.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

13 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *ska* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som

täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget *ska* ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, *ska* det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

15 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Paragrafen har ändrats redaktionellt (se ovan om 10 kap. 4 §).

17 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i 2–19 §§ finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Paragrafen har ändrats redaktionellt sedan även regler om bunkerolja införts i 10 kap.

18 §

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

Paragrafen har ändrats redaktionellt sedan en ny paragraf (5 a §) införts i 21 kap.

19 §

Bestämmelserna i 2–18 §§ gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *annan oljeskada än bunkeroljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

I paragrafens *första stycke* ges nu regler om annan oljeskada än bunkeroljeskada när den orsakats av vissa statsfartyg. De är i sak oförändrade. I *andra stycket* regleras situationen när oljeskada orsakats av ett fartyg som inte utgör ett tankfartyg enligt 10 kap. 2 § första stycket. I motsats till tidigare omfattar emellertid andra stycket i promemorians förslag inte bunkeroljeskada, som ju regleras särskilt i 20–32 §§. Bestämmelsen får därför ett mycket begränsat tillämpningsområde; den kan dock tänkas bli åberopad t.ex. när olja transporterats i tunnor eller containrar.

Regler om bunkeroljeskada

Tillämpningsområde m.m.

20 §

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas på bunkeroljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa

oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna gäller dock inte sådana oljeskador som avses i 2 § första stycket.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

Vid tillämpning av 21–24 och 28 §§ likställs med ägare av ett fartyg en redare som inte är ägare, en befraftare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.

I fråga om tillämplighet av bestämmelserna om bunkeroljeskada på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller 32 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt 20–32 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Paragrafen, liksom hela den senare delen av 10 kap. (20–32 §§), är ny enligt promemorians förslag (något som inte särskilt anmärks i kommentaren till de följande paragraferna). Den motsvarar delvis artikel 2 i bunkerkonventionen.

I paragrafen anges tillämpningsområdet för reglerna om bunkeroljeskada, ett begrepp som definieras i 10 kap. 1 §. Bestämmelserna tillämpas inte på sådana oljeskador som avses i 2 § första stycket. För sådana skador tillämpas 2–19 §§.

Första stycket anger att bestämmelserna i återstoden av kapitlet tillämpas i Sverige och i annan konventionsstat samt i staternas ekonomiska zon, samt att de också reglerar ansvaret för förebyggande åtgärder. Av definitionen av bunkeroljeskada i 10 kap. 1 § framgår att uttrycket bara betecknar skada genom förorening. Vidare undantas sådana oljeskador som avses i 2 § första stycket. Om dem gäller 2–18 §§ och 19 § första stycket. Undantaget stämmer med vad som stadgas i artikel 4.1 i bunkerkonventionen.

Andra stycket innebär viss utvidgning av tillämpningen på internationellt vatten utöver vad som sägs i första stycket.

Av *tredje stycket* framgår den särregel som gäller för bunkeroljeskadornas del, att vissa kategorier likställs med fartygsägare vid tillämpning av bestämmelserna om ansvar m.m. – däremot inte i fråga om försäkringsplikt. Dessa kategorier anges på samma sätt som i 10 kap. 4 § andra stycket c sjölagen. Beskrivningen kan synas i någon mån avvika från konventionens uttryck i artikel 1.3 ("bareboat charterer, manager and operator of the ship"), särskilt genom att "befraktare" kan vara ett vidare begrepp än "bareboat charterer". Man får emellertid anta att med bunkerkonventionens uttryck avses detsamma som enligt ansvarighetskonventionen, och då bör också samma formulering användas i svensk lagtext. En skillnad mot 10 kap. 4 § är i alla händelser att krav enligt 10 kap. 21 § är möjliga också mot de angivna kategorierna. Enligt konventionen är dessa solidariskt ansvariga med ägaren (artikel 3.2); eftersom detta ändå gäller enligt allmänna principer (se 6 kap. 4 § SkL) behövs ingen uttrycklig regel i sjölagen om frågan (jfr 1 kap. 1 § SkL).

I övrigt stämmer paragrafen med vad som gäller för andra oljeskador enligt 10 kap. 2 §. *Fjärde stycket* hänvisar beträffande ansvaret för vissa statsfartyg till 32 §, som har samma innehåll som nuvarande 10 kap. 19 § första stycket. *Femte* och *sjätte stycket* motsvarar i sak 10 kap. 2 § fjärde, femte och sjätte stycket. Av *sjätte stycket* första meningen framgår att konventionens regler ska tillämpas oavsett om internationellt privaträttsliga regler i ett land skulle leda till annat. Konventionens regler är ju väsentligen tvingande och tillåter då inte att något land reserverar sig för att tillämpa egna bestämmelser i någon fråga.

Skadestånd

Ansvar för en bunkeroljeskada

21 §

En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ansvar enligt första stycket inträder dock inte om det visas att skadan

1. har orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller

2. i sin helhet har vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrrar eller andra hjälpmedel för navigering.

Paragrafen motsvarar artikel 3 i bunkerkonventionen. Den reglerar skadeståndsansvaret för bunkeroljeskada på samma sätt som enligt 10 kap. 3 § gäller för andra oljeskador. I motsats till artikel 3 i bunkerkonventionen innehåller paragrafen inte någon regel om jämkning av skadan vid medvållande. Liksom då det gällt andra oljeskador har det ansetts mindre lämpligt att ta in en uttrycklig regel om detta vid ansvar i en viss situation, något som kan leda till motsatsslut i andra fall (se 3.10 ovan). I stället tillämpas den allmänna regeln i 6 kap. 1 § SkL, eftersom inga avvikande bestämmelser förekommer beträffande bunkeroljeskador (jfr även här 1 kap. 1 § SkL).

I konventionen förekommer regler om solidariskt ansvar vid olyckor med två eller flera fartyg. Som nämnt följer också detta redan av allmänna skadeståndsregler (6 kap. 4 § SkL). En uttrycklig bestämmelse i sjölagen har också i detta fall ansetts överflödig.

Något undantag från ansvaret sker inte i fråga om mindre fartyg; däremot är fartyg med en dräktighet av högst 1 000 befriade från försäkringsplikt (se 10 kap. 25 § första stycket).

Kanalisering av ansvaret och regressrätt

22 §

Anspraak på ersättning för en bunkeroljeskada får göras gällande mot fartygsägaren eller annan som avses i 20 § tredje stycket endast med stöd av bestämmelserna i 20–32 §§.

Anspraak som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,

b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,

c) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

d) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,

e) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

f) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–e.

Vad som har betalats i ersättning för en bunkeroljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller d–f, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen innebär att skadeståndsansvaret för bunkeroljeskada i princip kanaliseras till fartygsägaren och sådana kategorier som enligt 10 kap. 20 § tredje stycket likställs med denne (vilket för tydlighetens skull uttryckligen anges i paragrafen). En sådan kanalisering föreskrivs inte men tillåts enligt bunkerkonventionen. Ersättningskrav på grund av sådan skada kan framställas endast med stöd av kapitlets bestämmelser, inte exempelvis på grund av SkL.²⁷ Det är alltså fråga om en processuell regel av samma slag som förekommer i 10 kap. 4 §

²⁷ Troligen gäller detsamma om det speciella avhjälpandeansvaret enligt 2 kap. 8 § MB, jfr Bengtsson, Skadestånd för miljöskada s. 112 f.

sjölagen (se härom prop. 1994/95:169 s. 60 ff.). De likställda kategorierna har angetts på samma sätt som i 10 kap. 4 § c sjölagen (se härom kommentaren till 10 kap. 20 § tredje stycket). Som framhållits i allmänmotiveringen (3.10 ovan) kan det med ett svenskt synsätt synas mindre tillfredsställande att en materiell fråga om skadestånd ska avgöras genom tillämpningen av en processuell bestämmelse, något som kan motivera en generös tolkning av de grunder en skadelidande anför för skadeståndsansvar.

Skadeståndskrav mot dem som omtalas i andra stycket får göras gällande endast vid uppsåt eller grov vårdslöshet hos den ansvarige. Detsamma gäller regresskrav, utom mot avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare; mot dessa kan återkrav framställas på grundval av exempelvis SkL eller kontraktsrättsliga regler. Det stämmer med vad som enligt 10 kap. 4 § gäller för andra oljeskador (jfr prop. 1994/95:169 s. 60).

Frågan, i vad mån ägaren och likställda i detta sammanhang kan identifieras med anställd eller andra medhjälpare, bör bedömas på samma sätt som för närvarande gäller enligt motsvarande bestämmelse i 10 kap. 4 §. I motsats till 9 kap. 4 § talas där inte om att vederbörande "själv" har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, men sannolikt är inte möjligheten till identifikation större i detta fall. Man får i alla händelser anta att juridiska personer i sammanhanget identifieras med personer i organställning. I vad mån även andras uppsåt eller vårdslöshet kan tillräknas en svarande är i viss mån oklart och får lämnas till rättstillämpningen.²⁸ – Med "ställföreträdare" för ägaren lär i detta sammanhang inte avses sådana ansvariga som nämns i 10 kap. 20 § tredje stycket.

Beträffande paragrafen kan i övrigt hänvisas till kommentaren till den liknande bestämmelsen i 11 kap. 5 § i promemorians förslag.

²⁸ Jfr Wetterstein, Redarens miljöskadeansvar (2004) s. 297 ff., där identifikationsfrågan utförligt behandlas beträffande olika situationer.

Ansvarsbegränsning

23 §

Bestämmelserna i 20–32 §§ påverkar inte rätten för fartygsägaren eller annan att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap.

I enlighet med bunkerkonventionen (se artikel 6) hänvisar paragrafen beträffande bunkeroljeskador till allmänna bestämmelser om ansvarsbegränsning (se 9 kap. sjölagen). Några särskilda regler om ansvarsbegränsning och begränsningsfond förekommer alltså inte i fråga om dessa skador, i motsats till vid andra oljeskador och vid skada genom farliga ämnen.

Preskription

24 §

Om preskription av fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Enligt paragrafen blir reglerna i 19 kap. 1 § om preskription av skadeståndskrav på grund av oljeskador tillämpliga också beträffande skador genom bunkerolja.

Försäkring

Försäkringsplikt för svenska fartyg

25 §

Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet av mer än 1 000 ska ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i första stycket.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget.

Paragrafen innehåller allmänna regler om försäkringsplikt för svenska fartyg. De har utformats på delvis liknande sätt som beträffande andra oljeskador; i 10 kap. 12 § dras dock gränsen för försäkringsplikten vid 2 000 ton olja som bulklast.

Enligt *första stycket* gäller försäkringsplikten bara för ägare av fartyg med en dräktighet av mer än 1 000, med undantag för staten. Även mindre fartyg har däremot ett strikt ansvar enligt 10 kap. 21 § och det finns följaktligen anledning att teckna frivillig ansvarsförsäkring för dem. *Andra stycket* kräver godkännande av regeringen eller annan myndighet – enligt förslaget Finansinspektionen – beträffande ansvarsförsäkring eller säkerhet. *Tredje stycket* ger vissa bestämmelser om certifikat och deras innehåll; närmare föreskrifter om detta finns i artikel 7.2–7.5 i bunkerkonventionen. Avsikten är att sådana bestämmelser ska meddelas i förordning. Certifikatet bör utfärdas av Finansinspektionen (se härom kommentaren till 11 kap. 13 § nedan).

Försäkringsplikt för utländska fartyg

26 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som överstiger 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 20–32 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första

stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Också denna paragraf, rörande försäkringsplikt för utländska fartyg, har utformats efter mönster av vad som gäller för andra oljeskador (se 10 kap. 13 §).

Krav mot försäkringsgivaren

27 §

En försäkring som avses i 25 eller 26 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare och de som avses i 20 § tredje stycket inte är ansvariga eller om någon av dessa har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han hade kunnat åberopa mot ägaren.

Paragrafen motsvarar artikel 7.10 i konventionen. Där föreskrivs en rätt till direktkrav mot försäkringsgivare, utformad på liknande sätt som vid andra oljeskador (se 10 kap. 14 §). Med fartygsägaren likställs även här de som enligt 20 § 3 st. svarar på samma sätt som ägare (något som för tydlighetens skull anges direkt i paragrafen). Det innebär bl.a. att uppsåt hos någon av dem befriar försäkringsgivaren från ansvar på samma sätt som uppsåt hos ägaren. I övrigt kan försäkringsbolaget inte åberopa någon omständighet som befriar bolaget från att infria ägarens skadeståndsskyldighet, t.ex. invändningar grundade på försäkringsavtalet. Här avviker sjölagens reglering från bestämmelsen

om direktkrav i 9 kap. 7 § FAL, som bara tillåter direktkrav ”enligt försäkringsavtalet”. Däremot bör 9 kap. 7 § tredje och fjärde stycket kunna tillämpas också i den aktuella situationen.

28 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Paragrafen stämmer med vad som redan gäller om ansvarsförsäkring mot andra oljeskador än bunkeroljeskador (se 10 kap. 15 §) och har avfattats i enlighet härmed. Den innebär att försäkringen liksom annan ansvarsförsäkring i princip gäller till förmån för den försäkrade; försäkringsbolaget kan alltså inte kräva tillbaka utgiven ersättning från fartygsägaren eller de kategorier som i detta sammanhang likställs med ägaren (jfr 10 kap. 20 § tredje stycket).²⁹ Vid uppsåtligt skadevållande av ägaren m.fl. är ju bolaget inte skyldigt att utge någon ersättning alls (se 10 kap. 27 § andra stycket), varför regressrätten inte blir aktuell. – Som framgår av lagtexten är dock regeln dispositiv; bolaget kan alltså förbehålla sig regressrätt mot fartygsägaren och likställda i större eller mindre utsträckning. FAL innebär inget hinder mot att försäkringen på detta sätt enbart skyddar tredje man. Regeln avser även försäkring som tecknas hos utländsk försäkringsgivare, även om enligt andra privaträttsliga regler lagen i försäkringsbolagets land skulle ha tillämpats (jfr 10 kap. 20 § sjätte stycket). Också i detta hänseende kan dock annat avtalas.

²⁹ En något tydligare formulering hade varit: ”Om inte annat har avtalats, får försäkringsgivaren inte av fartygsägaren eller dem som avses i 20 § tredje stycket återkräva skadestånd som försäkringsgivaren utgett enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.” Här har dock paragrafen avfattats på samma sätt som motsvarande regel i 10 kap. 15 §.

*Annan säkerhet**29 §*

Vad som föreskrivs i 27 § om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 25 eller 26 §.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 16 §. Den innebär att rättsförhållandet vid ett avtal om säkerhet till stor del regleras genom tvingande bestämmelser på ett sätt som annars är typiskt för ansvarsförsäkring. Inte heller i detta fall kan mot direktkrav åberopas något undantag i avtalet om säkerhet som minskar den skadelidandes rätt till ersättning (frånsett uppsåt hos den ansvarige, se 27 § andra stycket).

*Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.**30 §*

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i fråga om bunkeroljeskada finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 17 §.

*Om laga domstol m.m.**31 §*

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för bunkeroljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

Paragrafen motsvarar 10 kap. 18 §.

Övriga bestämmelser

32 §

Bestämmelserna i 20–31 §§ gäller inte i fråga om en bunkeroljeskada orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en bunkeroljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 20 § fjärde stycket och 21–23 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 kap. 19 § första stycket. Den föreskriver samma ansvar för bunkeroljeskada orsakad av statsfartyg som gäller beträffande andra oljeskador.

12 kap.

1 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § eller 11 kap. 7 §.

Genom en ändring i andra stycket har reglerna om begränsningsfond vid oljeskador gjorts tillämpliga också på en sådan begränsningsfond som upprättas i anledning av HNS-skador.

19 kap.

1 §

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön eller på sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 11 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek; fordran

upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

3. fordran på ersättning för sammanstötning: inom två år från den dag skadan inträffade,

4. fordran på belopp som någon betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,

5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,

6. fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerarbefordran: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

7. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som *ska* fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

9. fordran på ersättning för en oljeskada enligt bestämmelserna i 10 kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa, *och*

10. fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt bestämmelserna i 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet. Talan får dock inte i något fall väckas senare än tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den senaste av dessa.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen

hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet. Har en fordran som avses i första eller andra stycket kommit under behandling av dispasschör, anses talan om fordringen väckt. Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i första stycket 1–8 är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst. Om avtalet gäller preskription i något annat fall än som avses i första stycket 1 eller 2, har det inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. En sådan preskriptionstid får inte i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

Enligt den nya punkt 10, som stämmer med artikel 37 i HNS-konventionen, föreskrivs en särskild preskriptionsregel för skadeståndskrav på grund av HNS-skador; den avviker från preskriptionen beträffande oljeskador genom att den yttersta preskriptionsfristen förlängts till tio år. Krav som framställs utom rätta medför inte preskriptionsavbrott i fråga om skadestånd enligt kapitlet.

20 kap.

15 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 *eller* 11 kap. om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i 10 kap. *eller* 11 kap. föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa

säkerhet inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12, 13, 25 eller 26 § eller i 11 kap. 13 eller 14 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Paragrafen har ändrats genom att straffbestämmelser som tidigare gällt om åsidosättande av vissa skyldigheter i fråga om oljeskador nu gjorts tillämpliga på motsvarande skyldigheter beträffande HNS-skador. *Första stycket* avser fartygsägarens skyldighet att ta försäkring eller ställa säkerhet. Om ägaren är en juridisk person är straffbestämmelsen tillämplig på den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt hänseende. Enligt *andra stycket* kan även andra än fartygsägaren bli ansvariga, i detta fall för användning av ett fartyg trots att föreskriven försäkring eller säkerhet inte föreligger. En särskild straffbestämmelse ges i *tredje stycket* för befälhavare som underlåter att medföra certifikat enligt lagens regler.

Straffbestämmelserna gäller också för utländska fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn, såvida underlåtenhet att uppfylla de föreskrivna skyldigheterna förekommit i Sverige (jfr 11 kap. 14 §).

21 kap.

5 a §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen enligt 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan har uppkommit utanför Sverige, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och

a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, har rätt att föra svensk flagg, eller

b) ägaren har sitt hemvist eller sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller

c) begränsningsfond enligt 11 kap. 7 § har upprättats i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada orsakad av farliga ämnen som uppkommit på grund av samma olycka väckas här.

Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skador som har uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 7 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap. (artikel 38 HNS-konventionen) och 21 kap. 5 § sjölagen.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 38 i HNS-konventionen, innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet att pröva en talan om ersättning för HNS-skada. Första stycket föreskriver i enlighet med konventionen en utvidgning av behörigheten jämfört med vad som gäller för oljeskador (jfr 21 kap. 5 §). Bestämmelsen har formulerats i närmare anslutning till konventionen än enligt betänkandets lagtext. I övrigt stämmer bestämmelserna med vad som gäller om oljeskador.

6 §

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller skada orsakad av farliga ämnen meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen respektive den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen ska, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 §, 11 kap. 10 § eller 5 § och 5 a § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan ska fogas

1. domen i original eller i kopia som bestyrkts av en myndighet,

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna HNS-konventionen* samt att domen har vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna *ska* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet.

Beviset *ska* vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Är en handling i ärendet skriven på ett annat främmande språk än danska eller norska, *ska* handlingarna åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *ska* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av en svensk notarius publicus.

En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökan.

Bifalls ansökan, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftgående dom, om inte Högsta domstolen bestämmer annat sedan hovrättens beslut överklagats.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 40 i HNS-konventionen, ger regler om verkställighet av en utländsk dom i överensstämmelse med vad som gäller om oljeskada. I konventionen görs uttryckligt undantag för en dom som erhållits genom svikligt förfarande eller om svaranden inte getts skäligt rådrum eller inte haft skäliga möjligheter att utföra sin talan. Med tanke på den allmänna princip som gäller i svensk rätt att utländsk dom inte behöver verkställas om avgörandet är uppenbarligen oförenligt med rättsordningen i verkställandelandet (*ordre public*) har det ansetts överflödigt att införa detta undantag i lagtexten (jfr SOU 2006:92 s. 195 f).

7 §

Har i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *respektive i 11 kap. angivna HNS-konvention* en begränsningsfond upprättats i en annan stat, som har tillträtt den konventionen, enligt lagen i den staten och har en ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt 10 kap. *respektive 11 kap.* väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *ska* domstolen i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den

främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Paragrafen, som stämmer med artikel 38.5 i HNS-konventionen, utvidgar reglerna om begränsningsfond vid oljeskador till att gälla också begränsningsfond enligt HNS-konventionen.

5.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009)

9 kap.

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,

4. en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg,

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen,

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader, och

7. en fordran med anledning av skada orsakad av farliga ämnen vilken omfattas av 11 kap. 1 och 2 §§.

I paragrafen har tillagts punkt 7, som innebär att kapitlets regler om ansvarsbegränsning inte gäller för HNS-skador.

11 kap. Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med farliga ämnen:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilag I till bilaga I 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention

till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bilaga II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden) i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) i gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i gällande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C (uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulklaster (BC-koden) i gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) i dess år 1996 gällande lydelse när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g,

farligt bulkämne: sådant farligt ämne som avses i a–c och e–h,

farligt förpackat ämne: sådant farligt ämne som avses i d,

skada: dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga ämnen, dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller som planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

olycka: sådan händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar en skada med farliga ämnen eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om en sådan skada,

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada med farliga ämnen och som vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

ägare av fartyg: den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget; i fråga om ett fartyg som ägs av en stat och som brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare,

sjötransport: tiden från det att de farliga ämnena kommer i kontakt med fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara vid någon del av fartygets anordningar. Om inte någon av fartygets anordningar används börjar respektive slutar tidsperioden när de farliga ämnena korsar fartygets reling,

HNS-konventionen: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella fonden för farliga ämnen,

konventionsstat: en stat som tillträtt HNS-konventionen.

Är det inte möjligt att tillförlitligt särskilja skada orsakad av farliga ämnen från skada orsakad av andra omständigheter, anses all skada orsakad av de farliga ämnena. Det gäller inte om skadan omfattas av 10 kap. 1 § sjölagen eller är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods i gällande lydelse, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulklaster, i gällande lydelse.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

Paragrafen innehåller definitioner av vissa väsentliga begrepp i kapitlet.

Första stycket inleds med en definition av begreppet "farliga ämnen" (enligt lagtexten i SOU 2006:92, som här stämmer med konventionstexten, "farliga och skadliga ämnen"). Eftersom konventionen omfattar åtskilliga tusental av sådana ämnen är en uppräkningslista i lagtexten inte möjlig. Genom att lagtexten i stället hänvisar till relevanta konventioner och protokoll säkerställs att lagens tillämpningsområde här är korrekt angivet även om konventionerna eller protokollen skulle komma att ändras. Någon lagändring behöver inte bli aktuell av sådan anledning.

I likhet med 2010 års konvention innehåller paragrafen vidare definitioner av farligt bulkämne (bulk HNS) och farligt förpackat ämne (packaged HNS).

Definitionen av "skada" innebär samtidigt en begränsning av vad som är ersättningsgill skada enligt kapitlet. Som framgår är detta bara vissa angivna följder av en förorening med farligt ämne. Väsentligen är det fråga om ekonomisk skada; ideella skador torde ersättas som följd av personskada och dödsfall (jfr 5 kap. 1 och 2 §§ SkL), däremot inte sådana följder av förstörd miljö som inte utgör utebliven vinst eller rimliga kostnader i anledning av skadan. Skador exempelvis på biologisk mångfald och liknande miljövärden som är svåra att värdera i pengar torde ersättas i den utsträckning de har återställts eller kan återställas förutsatt att kostnaderna framstår som rimliga.

"Olycka" (incident) innebär som framgår inte bara en eller flera händelser som orsakar en skada utan också sådana som medför en allvarlig och överhängande skaderisk.

Också definitionen av "förebyggande åtgärd" innebär en begränsning som inte framgår av själva termen: det krävs att åtgärden ska vara skäligen påkallad i anledning av en inträffad olycka.

Med "ägare av fartyg" menas bara registrerad ägare. Till skillnad från vad som gäller vid skador genom bunkerolja likställs inte ägaren med vissa andra kategorier (jfr 10 kap. 20 § tredje stycket i lagförslaget).

I motsats till betänkandets lagtext innehåller inte paragrafen någon definition av "mottagare", vilket uttryck inte används i någon paragraf i kapitlet. Av samma skäl har inte tagits in någon definition av "avgiftspliktigt gods". När dessa uttryck blir aktuella vid tillämpning av reglerna om avgift till fonden (se lagen om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen, med hänvisning till konventionens regler) blir det konventionens definitioner som används.

Liksom i 2006 års betänkande har i lagtexten också tagits in definitioner av uttrycken "HNS-konventionen", "HNS-fonden" och "konventionsstat" i syfte att förenkla texten.

Efter påpekande vid remissbehandlingen av betänkandet har beträffande en rad författningar uttrycket ”som den har ändrats” ersatts med det mera preciserade ”i gällande lydelse”.

I *andra stycket* har införts en särskild regel, motsvarande en bestämmelse i artikel 1.6 i 2010 års HNS-konvention, om situationen då skada orsakad av farliga ämnen inte går att särskilja från annan skada. I så fall anses all skada orsakad av farligt ämne, varför den faller under kapitlets regler – dock inte om det är fråga om oljeskada omfattad av 10 kap. 1 § eller av radioaktivt material av visst slag.

Tredje stycket motsvarar konventionens definition av ”fartyg” (där det talas om ”any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever”).

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på skador som vid sjötransport med farliga ämnen som last har uppkommit

- 1. i Sverige eller i en annan konventionsstat;*
- 2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, om skadan har uppkommit genom förorening av miljön; och*
- 3. utanför Sverige på annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett farligt ämne som har transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra svensk flagg.*

Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i 1–3 ovan.

Vad som i första stycket sägs om ekonomisk zon gäller även i fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialvatten som i enlighet med folkrättens regler har bestämts av den staten och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts.

I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 20 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av skador med farliga ämnen ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 3 i HNS-konventionen, anger kapitlets tillämpningsområde. Efter påpekande vid remissbehandlingen har lagtexten i *första* och *andra stycket* utformats i närmare anslutning till konventionstexten än i betänkandet. Av första stycket punkt 1 och 3 framgår att även andra skador omfattas än föroreningskadorna, t.ex. brand och explosion som orsakats av ett farligt transporterat ämne. Enligt definitionen av skada i 11 kap. 1 § tillämpas dock inte reglerna vid skada på egendom som uppkommer på fartyget i fråga, däremot på personer ombord på fartyget. Något undantag görs inte för mindre fartyg.

Enligt *femte stycket* kan den ansvarige inte undgå sitt strikta ansvar genom att hänvisa till att åtgärderna påkallats av annan lag eller författning – en naturlig princip vid strikt ansvar. *Sjätte stycket* första meningen innebär att kapitlets bestämmelser ska gälla i alla fall då svensk domstol är behörig att pröva talan om ersättning för HNS-skada, även om enligt andra privaträttsliga regler utländsk lag skulle ha tillämpats (se kommentar till 10 kap. 20 § sjätte stycket). Andra meningen motsvarar 10 kap. 2 § sjätte stycket. Det lär få särskild betydelse beträffande konventionens förhållande till 1976 års begränsningskonvention.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte

1. på sådan skada som utgör oljeskada enligt 10 kap. 1 § första stycket,

2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, i gällande lydelse, eller i koden för säker hantering av fasta bulklastar, i gällande lydelse,

3. på fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare, eller

4. i den omfattning de är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 4 i HNS-konventionen, anger vissa undantag från tillämpningen av reglerna i 11 kap. Första punkten undantar oljeskador enligt definitionen i 10 kap. 1 §; det gäller också bunkeroljeskada sådan denna definieras i samma paragraf. Andra punkten undantar skada genom radioaktivt material. Atomskador bl.a. vid transport regleras i atomansvarighetslagen (1968:45), den ska ersättas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, som ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Tredje punkten undantar vissa fordringar grundade på transportavtal ("arising out of any contract for the carriage of goods and passengers"). Om en skada bortsett från transportavtalet skulle ha ersatts på grund av fartygsägarens strikta ansvar enligt konventionen, kunde ordalagen tyda på att detta ansvar skulle gälla; i allmänhet torde detta vara fördelaktigare för den skadelidande. Å andra sidan stämmer det bättre med den svenska inställningen till sådana s.k. konkurrerande ansvarsgrunder att anse fordringen grundad på avtalet, i varje fall när skada på egendom föranletts av att den befunnit sig ombord med anledning av ett sådant avtal.³⁰ Denna situation torde ha begränsad praktisk betydelse; konventionen tar ju sikte på sådana skador bara när de uppkommer utanför fartyget (se definitionen av "skada" i 11 kap. 1 §). När det gäller personskada, som ersätts också när personen befinner sig ombord på det transporterande fartyget, är frågan mera tveksam; meningarna synes delade om hur undantaget ska tolkas i detta fall. Exempelvis vid bränder eller explosion som det farliga ämnet orsakar passar knappast den vanliga invändningen mot tillämpning av strikt ansvar mot medkontrahenter att denne får anses ha tagit risken för skador som kontraktsförhållandet typiskt sett kan medföra. – I alla händelser torde dock

³⁰ Jfr Bengtsson & Strömbäck, Skadeståndslagen. En kommentar (4 uppl. 2011) s. 34 med hänvisningar; uttalandena tar dock sikte framför allt på möjligheten att åberopa SkL i kontraktsförhållanden. Rörande strikt ansvar för miljöskador i kontraktsförhållanden, se NJA 2003 s. 384 och Bengtsson, Skadestånd för miljöskada s. 108 f.

bestämmelserna om befodringsavtal, som innebär ett s.k. presumtionsansvar för redaren,³¹ i regel ge passagerare på fartyget ett tillfredsställande skydd (jfr 15 kap. 17 och 20 §§).

Vad angår frågan i vad mån ett krav enligt fjärde punkten kan anses oförenligt med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem ("the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes"), torde inte den omständigheten att den skadelidande är skyddad genom sådan lagstiftning påverka ansvaret mer än att avräkning görs för vad som utgår från arbetskadeförsäkring eller annan socialförsäkring för samma ekonomiska skada.

Skadestånd

Ansvar för en skada orsakad av farliga ämnen

4 §

En skada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

1. orsakats av en krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller

2. i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

3. i sin helhet orsakats genom fel eller försummelse av en svensk eller utländsk myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller

4. orsakats genom underlåtenhet av avsändaren eller annan person att upplysa om den farliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har förorsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte tagit en försäkring som nämns i 13 eller 14 §. Detta gäller dock bara om varken fartygsägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farlighet.

³¹ Alltså skadeståndsansvar om inte svaranden bevisligen är fri från vållande.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 7 p. 1–3 i HNS-konventionen, reglerar fartygsägarens strikta ansvar och de omständigheter som kan befria honom från ansvaret. *Första stycket* ger i första meningen uttryck för ett sådant ansvar. Också andra meningen torde vara förenligt med allmänna principer om strikt ansvar. Bestämmelsen får läsas tillsammans med definitionen i 11 kap. 1 § av ”olycka”, vilken kan bestå av en serie händelser med ”samma ursprung”; det är då rimligt att den som var fartygsägare vid händelsernas ursprung också svarar för senare händelser, som får anses stå i orsakssammanhang med ursprunget. En annan sak är att även andra fartygsägare kan tänkas bli solidariskt ansvariga för senare händelser där fartyget medverkat – en fråga som inte behandlas i lagtexten.

Andra stycket anger i fyra punkter grunderna för att befria ägaren från det strikta ansvaret. Punkterna 1–3 har en motsvarighet i bestämmelserna om oljeskada i 10 kap. 4 §, däremot inte punkt 4.

Punkt 1 nämner vissa omständigheter som brukar betecknas som force majeure och utgör vanliga befrielsegrunder vid ansvar av detta slag. I motsats till reglerna i de följande punkterna krävs inte att skadan ”i sin helhet” orsakats av de angivna omständigheterna; att exempelvis besättningens vårdslöshet medverkat till en skada, som till väsentlig del orsakats exempelvis av en naturkatastrof, lär inte hindra att ägaren går fri.³² Har vårdslösheten föranlett skadehändelsen och naturkatastrofen bara förvärrat följderna, torde däremot fartygsägaren bli ansvarig (i den mån adekvat orsakssammanhang kan anses föreligga med följdskadorna).

Punkt 2 tar sikte på sabotagehandlingar och liknande skadeorsaker. Att märka är att skadan ”i sin helhet” ska ha orsakats av tredje man; har ägaren medverkat t.ex. genom bristande uppsikt från ägarens sida är han inte befriad från

³² Jfr Wetterstein, Redarens miljöskadeansvar s. 77.

ansvar. Som ”tredje man” (”a third party”) kan inte betraktas ägarens anställda eller andra medhjälpare.

Punkt 3 gäller vissa försummelser av myndigheter, vilka också här i sin helhet ska ha orsakat skadan (jfr NJA 1983 s. 3).

Punkt 4 innebär, att om till skadan medverkat att avsändaren eller någon annan brustit i information om ämnets farlighet fartygsägaren undgår ansvar, förutsatt att han och hans medhjälpare för sin del inte känt eller bort känna till farligheten; fartygsägaren har bevisbördan för detta. Det krävs orsaks-samband mellan informationsbristen och skadan; hade denna inträffat även om vederbörlig information hade lämnats – det hade t.ex. inte varit möjligt att vidta åtgärder mot risken – ansvarar ägaren. Har bristen i varje fall delvis orsakat skadan, går dock fartygsägaren fri.

Att märka är att även om ägaren inte kan frita sig på någon av de grunder som anges i andra stycket skadeståndet kan jämkas på grund av medvällande. Någon särskild medvällanderegler har dock inte ansetts behövlig (se härom 3.10 ovan). I stället tillämpas bestämmelsen i 6 kap. 1 § SkL, eftersom inte någon avvikande bestämmelse förekommer beträffande HNS-skador (jfr 1 kap. 1 § SkL).

5 §

Anspråk på ersättning för skada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.

Anspråk som avses i första stycket får göras gällande mot någon av följande personer endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma:

- a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för honom eller besättningsmedlemmar,*
- b) en lots eller annan person som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlem,*
- c) en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift,*
- d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,*
- e) den som utför bärgning med fartygsägarens, redarens eller befälhavarens samtycke eller på order av en myndighet,*

- f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller
g) anställda hos eller ställföreträdare för personer som nämns i b–f.

Anspråk enligt första stycket får dock framställas mot en avsändare, avlastare eller lastägare som har underlåtit att ge upplysningar om farliga ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är utan ansvar för skadan enligt 4 § andra stycket 4.

Vad som har betalats i ersättning för en skada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilket anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen, som delvis motsvarar artikel 2 p. 4–6 HNS-konventionen, innehåller bestämmelser om s.k. kanalisering av skadeståndet enligt kapitlet. Enligt *första stycket* får skadeståndsanspråk på grund av HNS-skada inte göras gällande mot fartygsägaren på annan grund än kapitlets regler. Skadeståndstalan kan exempelvis inte grundas på reglerna i SkL eller allmänna icke lagfästa principer om strikt ansvar. Det är alltså fråga om en processuell regel av samma slag som 10 kap. 22 § första stycket i promemorians lagförslag. Rörande tillämpningen kan hänvisas till kommentaren till den bestämmelsen.

Andra stycket begränsar möjligheten att kräva skadestånd av andra kategorier än fartygsägaren, såvida inte skadan vållats uppsåtligen eller med kvalificerad grov vårdslöshet ("recklessly and with knowledge that such damage would probably result"). Bestämmelserna a), b) och c) motsvarar konventionens regler i artikel 7 punkt 5 (a)–(c). Enligt d) utesluts dessutom talan mot samma kategorier som anges i 10 kap. 4 § andra stycket d) sjölagen. I bestämmelsen e) undantas bärgare på samma sätt som enligt 10 kap. 4 § andra stycket e); regeln utgör såttillvida en utvidgning av konventionens motsvarande undantag som den nämner samtycke även av andra personer än ägaren. Bestämmelsen f) utesluter ansvar för alla som vidtar förebyggande åtgärder (varvid torde förutsättas att det är just dessa åtgärder som orsakat skadan). Undantaget i g) omfattar inte bara besättnings-

medlemmar utan också andra anställda eller ställföreträdare för de angivna kategorierna.

Tredje stycket saknar motsvarighet i betänkandet. Bestämmelsen sammanhänger med regeln om ansvarsfrihet i 11 kap. 4 § (se 3.10 ovan). Om avsändaren, avlastaren eller lastägaren skulle gå fri trots försummelse att ge vederbörliga upplysningar om det farliga ämnet skulle den skadelidande i regel sakna möjlighet att kräva skadestånd från något håll. Däremot nämns inte lastmottagaren, eftersom denne normalt inte har någon informationsplikt i detta sammanhang (jfr 11 kap. 4 § andra stycket 4 p.).

Enligt *fjärde stycket* begränsas också rätten till återkrav mot de angivna personerna utom redare, befraktare eller person som sköter driften i redares ställe. Även i detta fall kan dock ansvar utkrävas av den som vållat skadan uppsåtligen eller genom kvalificerad grov vårdslöshet.

Konventionen innehåller i detta sammanhang en bestämmelse om ansvaret då flera fartyg med last av farliga ämnen är inblandade i en olycka (art. 8). Dess innehåll motsvarar vad som enligt svensk rätt ändå skulle följa av allmänna skadeståndsprinciper (jfr om solidariskt ansvar 6 kap. 4 § SkL), och det har därför ansetts överflödigt att ta in en motsvarighet här.

Ansvarsbegränsning

6 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar för skada genom farligt bulkämne enligt detta kapitel till ett belopp motsvarande 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

Fartygets ägare har vidare rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för skada orsakad av farligt förpackat ämne till 11 500 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till

50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Vad som sägs i andra stycket gäller också om en skada har blivit orsakad av både farligt bulkämne och farligt förpackat ämne eller av någotdera ämnet, oklart vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om han har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen, som motsvarar artikel 9 p. 1 och 2 i 2010 års HNS-konvention, föreskriver ansvarsbegränsning för skada dels genom farligt bulkämne, dels genom farligt förpackat ämne. Tredje stycket ger en regel för situationen där det är oklart i vad mån farligt bulkämne eller farligt förpackat ämne bidragit till skadan. I så fall utgår man från den ansvarsbegränsning som gäller för farligt förpackat ämne.

I femte stycket hänvisas beträffande särskilda dragningsrätter (SDR) till 22 kap. 3 § sjölagen. Som framgår där avses de beräkningsenheter som används av Internationella valutafonden, varvid omräkning sker till svenska kronor enligt vad som sägs i 22 kap. 3 § andra stycket.

I sjätte stycket görs ett undantag för rätten till begränsning när fartygsägaren har vållat skadan uppsåtligen eller med kvalificerad grov vårdslöshet. Regeln motsvarar vad som gäller om oljeskador enligt 10 kap. 5 § andra stycket sjölagen och torde böra tolkas på samma sätt.

Begränsningsfond

7 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 6 § finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 a §.

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden ska bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § ska i stället gälla verkan som avses i 10 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Paragrafen, som motsvarar delar av artikel 9 i HNS-konventionen, innehåller bestämmelser om upprättande av en begränsningsfond som förutsättning för ansvarsbegränsning. Som framgår av *första stycket* kan en sådan fond också upprättas i en annan konventionsstat enligt bestämmelser i den statens lagstiftning. Om en olycka har orsakat skada i flera konventionsstater kan enligt konventionen talan väckas i samtliga dessa stater. För att begränsningsfond ska få upprättas i en stat krävs endast att talan om ersättning kan väckas i den staten.

Fjärde stycket hänvisar beträffande förfarandet när en begränsningsfond upprättas till 12 kap., som för närvarande gäller fonder upprättade enligt 9 kap. 7 § (globalfond) och delvis även fonder upprättade enligt 10 kap. 6 § (oljeskador). Som framgår gäller dock vissa särskilda regler beträffande fonder avseende HNS-skador.

Fördelning av en begränsningsfond

8 §
En begränsningsfond som avses i 7 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Vid fördelning av fonden har anspråk i anledning av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den

del anspråken överstiger två tredjedelar av den totala summan som bestämts enligt 7 §.

Paragrafen, som motsvarar artiklarna 9.4 och 11 HNS-konventionen, innehåller regler om nedsättning av skadestånd när ansvarsbeloppet inte räcker till full ersättning åt samtliga skadelidande. *Första stycket* föreskriver liksom 10 kap. 7 § en proportionell nedsättning i förhållande till ersättningsbeloppen. Enligt *andra stycket*, som saknar motsvarighet beträffande oljeskador, har skadeståndsanspråk på grund av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock med viss begränsning. Sådana anspråk kan få praktisk betydelse vid skador genom farliga ämnen.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

9 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga ämnen inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller någon annan göra sannolikt att han senare blir skyldig att betala ersättning som han, om ersättningen hade betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat kräva åter från fonden enligt första stycket, kan domstolen bestämma att medel tills vidare ska sättas av för att han senare ska kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder, har han samma rätt till ersättning för dessa från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

Paragrafen motsvarar artikel 9.5–8 i HNS-konventionen. *Första stycket* föreskriver regressrätt mot fonden; den som före fondens fördelning betalat ersättning för en HNS-skada inträder i den skadelidandes rätt enligt bestämmelser i 11 kap. eller i motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat (vilken kan tänkas innebära mera generösa ersättningsregler). Han har då

rätt att kräva samma belopp av begränsningsfonden. I *andra stycket* behandlas fallet där sådan ersättning ännu inte betalats men fartygsägaren eller någon annan sannolikt senare blir skyldig att betala ersättning som han skulle kunnat kräva tillbaka från fonden enligt första stycket; i så fall kan domstolen låta sätta av medel avsedda för ett sådant framtida återkrav. – *Tredje stycket* handlar om utgifter och förluster ("sacrifices") som fartygsägaren frivilligt har ådragit sig för att hindra eller minska skador genom farliga ämnen. Krav att få dessa ersatta ska likställas med andra ersättningskrav, såvitt beloppen är skäliga, något som sägs uttryckligen i konventionen men i den svenska lagtexten framgår av definitionen av förebyggande åtgärder i 11 kap. 1 § ("åtgärd som varit skäligen påkallad").

Verkan av en begränsningsfond

10 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 7 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i ett fall som avses i första stycket egendom som tillhör ägaren blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, ska åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska första och andra styckena gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut vad som svarar mot hans fordran.

Paragrafen motsvarar artikel 10 i HNS-konventionen och innehåller samma regel som för oljeskada gäller enligt 10 kap. 9 § sjölagen: har en begränsningsfond upprättats är annan egendom tillhörande fartygsägaren fredad för exekutiva åtgärder. Som framgår av andra och tredje stycket ska även kvarstad och andra säkerhetsåtgärder hävas och eventuell säkerhet återställas. Gäller

det en begränsningsfond i en annan konventionsstat är det dock en förutsättning för skyddet att den skadelidande har rätt att föra talan vid domstolen eller myndigheten i fråga.

Preskription

11 §

Om preskription av fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

Bestämmelsen hänvisar till den föreslagna nya punkt 10 i 19 kap. 10 §, som föreskriver en längre preskriptionstid än vad som gäller för oljeskador (se punkt 9).

Ersättning från HNS-fonden

12 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen.

Paragrafen innehåller en hänvisning till lagen om HNS-fonden, som i sin tur hänvisar till konventionens regler i frågan. (Se redogörelsen 3.3 ovan samt konventionstexten i bilaga 2 till promemorian, där bestämmelser om fonden finns i kapitel 3.)

Försäkring m.m.

Försäkringsplikt för svenska fartyg

13 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga ämnen, ska ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

En försäkring eller säkerhet som avses i första stycket ska godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §.

Regeringen fastställer det formulär till certifikat som avses i tredje stycket. Certifikatet ska medföras ombord på fartyget.

Paragrafen motsvarar vissa regler i artikel 12 i HNS-konventionen. Den föreskriver i *första stycket* en plikt att teckna ansvarsförsäkring för ägare av svenskt fartyg som transporterar farliga ämnen till belopp som framgår av reglerna om ansvarsbegränsning i 11 kap. 6 §. Ett alternativ är att ställa annan betryggande säkerhet för att täcka ett eventuellt ansvar. I vanlig ordning har staten undantagits från försäkringsplikt.

Enligt *andra stycket* krävs godkännande av försäkringen eller säkerheten, och *tredje stycket* ger regler om det certifikat som ska visa att vederbörlig försäkring föreligger. I fråga om dessa uppgifter föreslogs i betänkandet att de skulle ankomma på Finansinspektionen, som redan utfärdade s.k. CLC-certifikat enligt ansvarighetskonventionen; det framhölls att inspektionen är den myndighet som utövar tillsyn över försäkringsbolagen och ger bolagen tillstånd att driva försäkringsverksamhet. Finansinspektionen har avstyrkt detta förslag, väsentligen på den grund att inspektionen inte var mera lämpad än andra myndigheter att tillse att delar av transportnäringen innehade nödvändigt försäkringsskydd och att tillsynen av ett fartyg som omfattas av försäkringsplikten låg på Sjöfartsverket och Kustbevakningen; i stället borde ansvaret för utfärdande av CLC-certifikat också flyttas över till en annan myndighet. Det står emellertid klart, att bedömningen av frågan om godtagbar försäkring föreligger kräver särskild sakkunskap som framför allt finns hos Finansinspektionen. Uppgiften bör därför ankomma på denna myndighet också då det gäller försäkringsplikt enligt

HNS-lagstiftningen och HNS-certifikat. Motsvarande bedömning har gjorts beträffande försäkringsplikten enligt bunkerkonventionen (se kommentaren till 10 kap. 25 §).

Förslaget innebär alltså att Finansinspektionen liksom vid oljeskador är den myndighet som ska pröva denna fråga, enligt föreskrifter som regeringen ska utfärda. *Tredje stycket* föreskriver att myndigheten ska utfärda certifikat som visar att fartygsägaren fullgjort sin skyldighet och med det innehåll som i övrigt framgår av bestämmelsen. Certifikatet, som ska medföras ombord på fartyget, ska enligt *fjärde stycket* följa ett formulär som fastställs av regeringen.

Försäkringsplikt för utländska fartyg

14 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga ämnen ska det finnas en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 6 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget ska ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, ska det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket.

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i andra stycket meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen, som liksom den föregående motsvarar vissa regler i artikel 12 i HNS-konventionen, ger bestämmelser om försäkringsplikt m.m. för utländska fartyg. Vissa skillnader förekommer mot 13 §. Sålunda gäller enligt *första stycket* försäkringsskyldigheten bara för utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller tilläggsplats på svenskt

sjöterritorium. Vad som kontrolleras är bara om föreskriven försäkring är i kraft, något som ska framgå av certifikat som följer med fartyget. Regler om certifikatet finns i andra stycket och i föreskrifter av regeringen eller av annan myndighet. – Svensk myndighet får utfärda certifikat också för fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat. Också när det gäller dessa fartyg bör uppgiften ankomma på Finansinspektionen.

Krav mot försäkringsgivaren

15 §

En försäkring som avses i 13 eller 14 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 6 § första stycket.

Försäkringsgivaren kan inte för att befria sig från sitt ansvar, i vidare utsträckning än som följer av andra stycket, mot någon annan än ägaren åberopa omständigheter som han kunnat åberopa mot ägaren.

Paragrafen motsvarar artikel 12.8 i HNS-konventionen. Den reglerar direktkrav mot det försäkringsbolag som meddelat ansvarsförsäkring. Enligt *första stycket* kan den skadelidande kräva bolaget direkt och föra talan mot bolaget utan att behöva stämma den försäkrade fartygsägaren, något som kan vara av betydelse särskilt när fartygsägaren hör hemma i utlandet och det är svårt eller omöjligt att delge honom stämning vid en svensk domstol. Vidare ger bestämmelsen den skadelidande möjlighet att få en dom som kan verkställas mot försäkringsbolaget.

I *andra stycket* föreskrivs, i enlighet med en allmän princip vid ansvarsförsäkring, att försäkringsbolaget är fritt från ansvar om inte fartygsägaren är ansvarig; denne kanske kan åberopa någon av de grunder för ansvarsfrihet som anges i 11 kap. 4 § andra stycket. Vidare går bolaget fritt när den försäkrade fartygsägaren

vållat skadan uppsåtligen – också detta enligt en försäkringsrättslig princip. I ett sådant fall får den skadelidande vända sig mot fartygsägaren. Försäkringen täcker dock bara det begränsade ansvar som ägaren har enligt 11 kap. 6 §. Detta gäller alltså även om fartygsägaren enligt 6 § sjätte stycket inte kan åberopa regeln om ansvarsbegränsning.

Tredje stycket ger i övrigt den skadelidande bättre rätt än han skulle ha haft enligt allmänna försäkringsrättsliga regler (jfr 9 kap. 7 § FAL). Försäkringsbolaget kan – bortsett från uppsåt hos fartygsägaren – inte mot den skadelidande åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet, t.ex. att den försäkrade fartygsägaren brustit i sin upplysningsplikt, vållat skadan med grov vårdslöshet eller inte följt en säkerhetsföreskrift. – Konventionen innehåller här också en regel om att försäkringsbolaget kan få ägaren instämnd i samma process, något som emellertid följer redan av 14 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken [RB].

Som framgår av 11 kap. 17 § ska vad som i 15 § sägs om krav mot försäkringsbolaget gälla också när fartygsägaren ställt annan säkerhet enligt 13 eller 14 §. Den som ställt säkerhet har alltså mycket begränsade möjligheter att frita sig från ansvar på grund av bristande förutsättningar eller liknande.

16 §

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

Paragrafen saknar motsvarighet i HNS-konventionen men stämmer med vad som gäller om ansvarsförsäkring mot oljeskador (se 10 kap. 15 §) och en regel som föreslås beträffande bunkeroljeskador (se 10 kap. 28 § i förslaget). Den innebär att försäkringen liksom annan ansvarsförsäkring i princip gäller till förmån för den försäkrade; försäkringsbolaget kan alltså inte kräva tillbaka utgiven ersättning från fartygsägaren. Som framgår

av lagtexten är dock regeln dispositiv; bolaget kan förbehålla sig regressrätt mot fartygsägaren i större eller mindre utsträckning. Bestämmelsen gäller enligt 11 kap. 2 § femte stycket även försäkring som tecknas hos utländsk försäkringsgivare. Se vidare kommentaren till 10 kap. 28 §.

Annan säkerhet

17 §

Vad som föreskrivs i 15 och 16 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 13 eller 14 §.

Bestämmelsen, som stämmer med reglerna i artikel 12 i HNS-konventionen, har en motsvarighet i fråga om oljeskador i 10 kap. 16 § och den föreslagna regeln i 10 kap. 29 §.

Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

18 §

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

För att säkerställa att konventionens bestämmelser om skyldighet att ta försäkring m.m. iakttas (jfr artikel 12.11 i konventionen) har straffansvar föreskrivits i 20 kap. 15 §. Motsvarande gäller beträffande oljeskador (se 10 kap. 17 §) och har föreslagits beträffande bunkeroljeskador (10 kap. 30 §).

Om laga domstol m.m.

19 §

Om laga domstol och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador orsakade av farliga ämnen finns bestämmelser i 21 kap. 5 a–7 §§.

Paragrafen hänvisar till vissa processuella regler i 21 kap. på liknande sätt som skett beträffande oljeskador i 10 kap. 18 §.

Övriga bestämmelser

20 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en skada som har orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § femte stycket och 4–6 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

Paragrafen reglerar ansvarsreglernas tillämpning på statsfartyg, en fråga där HNS-konventionen ger viss frihet att tillämpa särskilda regler i nationell rätt (se artikel 4.4 och 4.5). Som framhållits i det föregående (3.9) är det naturligt att här föreskriva samma regler som gäller i fråga om oljeskador (se 10 kap. 19 första stycket). Som huvudregel blir inte kapitlet tillämpligt på sådana statsfartyg som närmare anges i första meningen, något som stämmer med konventionens ståndpunkt. Enligt andra meningen blir dock vissa av kapitlets bestämmelser tillämpliga om fartyget orsakat en skada i Sverige eller i dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder vidtagits där, med några undantag som är naturliga när det är staten som äger det aktuella fartyget. De regler i kapitlet som gäller statsfartyg avser sålunda förutsättningar för ansvar (4 §), kanalisering av ansvaret (5 §), ansvarsbegränsning (6 §), preskription (19 kap. 1 § första stycket) och laga domstol (21 kap. 5 a §). Däremot tillämpas inte bestämmelserna om begränsningsfond (7–10 §§), försäkrings-skyldighet (13–18 §§), verkställighet av domar (21 kap. 6 och 7 §§) och straffansvar (20 kap. 15 §), inte heller reglerna om ersättning från HNS-fonden (11 kap. 12 §).

5.3 Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

1 §

Som svensk lag ska gälla originaltexten av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen.

Detta gäller dock inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragslutande staternas inbördes förpliktelser.

Den engelska originaltexten till konventionen i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med en svensk översättning intagen som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet.

Paragrafen föreskriver att vissa artiklar i HNS-konventionen ska tillämpas som svensk lag. Som framgår av andra stycket gäller detta inte i alla delar, bara i den omfattning artiklarna i fråga reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter och vissa processuella frågor – däremot inte bestämmelser om staternas rättigheter och skyldigheter gentemot HNS-fonden, inte heller bestämmelser som reglerar fondens verksamhet och inte berör enskilda rättssubjekt.

De konventionsregler som föreslås bli omedelbart tillämpliga är alltså bestämmelserna om fondens skyldighet att utge ersättning till de skadelidande (artikel 14), om fondens uppgifter (artikel 15), om grundavgifter och årsavgifter (artikel 16–20), om förfallna avgifter (artikel 22), om preskription (artikel 37.2–4), om jurisdiktion och om rättegången (artikel 39), om erkännande och verkställighet (art 40) samt om subrogation och regressrätt (artikel 41). Rörande bestämmelsernas närmare innehåll kan hänvisas till avsnitt 3.3 ovan och (utförligare) till *bilaga 2* till promemorian, där både den engelska originaltexten och en svensk översättning finns intagna. Samtliga originaltexter kommer att finnas tillgängliga inom Utrikesdepartementet. Den

svenska översättningen är bara avsedd som ett hjälpmedel för tolkning av de utländska originaltexterna.

Fondens regressrätt

2 §

Ett belopp som den internationella fonden för farliga ämnen har betalat i ersättning enligt artikel 14 i konventionen får fonden kräva åter av en person som anges i 11 kap. 5 § andra stycket a, b eller e–g sjölagen (1994:1009) endast under de förutsättningar som anges i detta lagrum. I övrigt får fonden kräva åter ett utbetalat ersättningsbelopp av någon annan än fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare eller garant endast i den utsträckning som följer av 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

Paragrafen grundar sig på artikel 41 i HNS-konventionen, som reglerar bl.a. HNS-fondens rätt till subrogation – alltså rätt att inträda i den skadelidandes anspråk – och regressrätt mot annan än fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare (eller den som ställt säkerhet enligt konventionen). Enligt artikel 41.2 får fondens rättigheter till subrogation inte vara mindre fördelaktiga än för en försäkringsgivare som ersatt den skadelidande för skadan. Fonden ska på detta vis gentemot den som enligt nationell lag är ansvarig för HNS-skadan (utom ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan garant) ha subrogationsrätt i minst samma utsträckning som ett försäkringsbolag. Enligt första meningen begränsas fondens regressrätt mot de personer som anges i första meningen på samma sätt som fartygsägarens regressrätt enligt samma paragraf. I fråga om regress mot andra kategorier inskränks rätten bara enligt vad som följer av 7 kap. 9 § FAL, som beträffande försäkringsbolagets regressrätt vid skadeförsäkring kräver att skadan omfattas av försäkringen och ersatts av bolaget.

Behörig domstol

3 §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, ska väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

Paragrafen innehåller bestämmelser om svenska domstolars behörighet att pröva sådan ersättningstalan mot fonden som ska tas upp i Sverige. Talan ska prövas av den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. – Bestämmelser om vilket lands domstol som är behöriga att pröva talan finns i artikel 39.1, 39.2 och 39.4 i HNS-konventionen, vilka regler gäller som svensk rätt enligt 1 § denna lag. Bl.a. framgår av artikel 39.4 att om talan har väckts vid en behörig svensk domstol mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare endast denna domstol får pröva talan mot fonden beträffande samma skada.

Underrättelse om rättegång

4 §

I fråga om underrättelser som avses i artikel 39.7 i konventionen ska bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken om kungörande av rättegång tillämpas.

Paragrafen reglerar vissa frågor om underrättelse till HNS-fonden, något som har betydelse genom att fonden enligt artikel 39.5 har rätt att intervensera i en talan mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare eller garant. Rörande underrättelser hänvisar paragrafen till vissa bestämmelser om kungörande av rättegång i RB. I artikeln föreskrivs att om ersättningstalan väcks vid behörig domstol mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare har part i målet rätt att underrätta fonden om rättegången enligt tillämplig nationell lag. Har underrättelse skett enligt dessa bestämmelser blir en dom som meddelas mot fartygets

ägare eller försäkringsgivare av en domstol som är behörig enligt konventionen bindande för fonden, även om den inte har utnyttjat sin rätt att intervensera enligt artikel 39.5.

Erkännande och verkställighet av dom

5 §

I fråga om erkännande och verkställighet av en dom mot den internationella fonden för farliga ämnen ska rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen) tillämpas, om domen har meddelats i en stat där förordningen gäller.

Leder en tillämpning av Bryssel I-förordningen till att domen inte erkänns eller verkställs här i landet, ska frågan i stället avgöras enligt artikel 40.3 i konventionen.

Paragrafen hänvisar i fråga om erkännande och verkställighet av en dom mot HNS-fonden som huvudregel till Bryssel I-förordningen, ifall domen meddelats i en stat där förordningen gäller. Om inte denna förordning medför att domen kan erkännas och verkställas här, ska i stället artikel 40.3 i konventionen tillämpas; i så fall ska en lagkraftvunnen dom som meddelats av en behörig domstol i en konventionsstat och är verkställbar i den staten också erkännas och vara verkställbar i varje annan konventionsstat. Rörande erkännande och verkställbarhet i en stat där Bryssel I-förordningen inte gäller ska alltid artikel 40.3 tillämpas.

6 §

När en fråga uppkommer om verkställighet av en dom enligt artikel 40.3 i konventionen tillämpas det förfarande som föreskrivs i 21 kap. 6 § sjölagen (1994:1009).

Har domen meddelats av en domstol i en stat där Bryssel I-förordningen gäller, tillämpas dock det förfarande som föreskrivs i förordningen och i lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden.

Bestämmelsen reglerar förfarandet i fråga om verkställighet av en dom mot HNS-fonden. Som huvudregel tillämpas reglerna i 21 kap. 6 § sjölagen beträffande verkställigheten, något som bl.a. innebär att en ansökan om verkställbarhet ska göras hos Svea hovrätt. Enligt andra stycket blir det dock Bryssel I-förordningen jämte den nämnda lagen av 2006 som är tillämplig, för den händelse domen meddelas av en domstol i en stat som är bunden av förordningen.

5.4 Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen

1 §

I denna lag avses med farliga ämnen:

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 i nämnda bilaga II,

c) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden), i gällande lydelse, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

d) farliga, riskfyllda, och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden), i gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden) i nuvarande lydelse, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.6 i koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60°C (uppmätt genom closed cup test),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av koden för säker hantering av fasta bulklaster (BC-koden) i nuvarande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g.

I paragrafen definieras de farliga ämnen som omfattas av HNS-fondens skyldighet att utge ersättning.

2 §

Den som under ett visst kalenderår i en svensk hamn eller i en annan i Sverige belägen anläggning har tagit emot gods som transporterats dit sjöledes och sammanlagt utgör mer än;

350 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

20 000 ton oljor som avses i 1 § b, eller

20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

20 000 ton av fasta bulkevaror eller annan last med farliga ämnen som anges i 1 §, ska senast den 1 mars året därpå lämna den myndighet som regeringen bestämmer uppgifter om den mottagna mängden farliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket har den som mottagit flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG), om inte han visar att han överenskommit med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift för ämnet. I så fall är den tidigare ägaren också skyldig att lämna uppgifter om den lossade mängden LNG.

Med farliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämställs olja som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes och som omfattas av definitionen av avgiftspliktig olja i artikel 1.3 i 1992 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, om oljan dessförinnan har varit föremål för sjötransport och inte därefter har tagits emot i en hamn eller anläggning i en stat som har tillträtt HNS-konventionen.

Paragrafen reglerar rapporteringsskyldigheten för HNS-gods. För alla farliga ämnen utom LNG krävs att ämnet som mottagits överskrider den kvantitet som angetts i paragrafen, medan LNG alltid ska anmälas. Om mottagaren av LNG visar ett avtal som innebär att i stället tidigare ägaren av godset ska betala avgift för ämnet (se artikel 19.1bis b), blir det i stället denne som är rapporteringsskyldig. Som framgår av den nämnda artikeln ska myndighet i mottagarlandet underrättas om ett sådant avtal föreligger. För Sveriges del bör detta bli Transportstyrelsen.

Rapporteringsplikt enligt paragrafen åligger den som fysiskt tar emot avgiftspliktigt gods, även om han gör det som mellanman (jfr däremot artikel 1.4 i konventionen).

Tredje stycket har motiverats av att – på grund av den hänvisning som art. 19.1 (a) i HNS-konventionen gör till fondkonventionen – det är nödvändigt att skilja mellan avgiftspliktig olja och andra farliga ämnen som omfattas av lagen.³³

3 §

Uppgiftsskyldighet föreligger även för den som på sätt sägs i 2 § första stycket under visst kalenderår har mottagit högst där föreskrivna mängder, om den mängd farliga ämnen som han har mottagit tillsammans med den mängd farliga ämnen som på samma sätt under samma år har mottagits av dotterbolag eller annan gemensamt kontrollerad enhet uppgår till mer än där angivna mängder.

Enligt paragrafen ska uppgiftsskyldigheten enligt 2 § också avse den mängd av farligt ämne som mottagits under kalenderåret av den uppgiftsskyldige tillsammans med mottagare som han är i intressegemenskap med ("associated person", vilket enligt konventionen innebär "any subsidiary or commonly controlled entity"). Syftet med denna regel är att inte avgiftsskyldigheten ska kunna kringgå genom att verksamheten uppdelas på flera formellt fristående företag. Frågan om sådan intressegemenskap föreligger enligt paragrafen får för Sveriges del bedömas enligt svensk rätt.

4 §

Envar som under visst kalenderår på sätt som sägs i 2 § har tagit emot farliga ämnen eller är uppgiftsskyldig ska, efter anmodan av där angiven myndighet, lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller, i fall som avses i 2 § andra stycket sista meningen, som har lossats under året.

I bestämmelsen regleras skyldigheten att avge uppgifter enligt 2 §. Den som ägt LNG-last omedelbart före lossningen lär

³³ Jfr däremot om motsvarande bestämmelse i SOU 2006:92 s. 204.

rimligen bara åläggas att lämna uppgifter om hur mycket av lasten som lossats – inte hur mycket som mottagits.

5 §

Den som underlåter att fullgöra sin uppgiftsskyldighet eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas efter anmälan från Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får förelägga uppgiftsskyldig vid vite att inom viss tid inkomma med uppgiften.

Bestämmelsen innehåller uppgift om påföljd när upplysningsplikten åsidosätts. Av allmänna straffrättsliga principer följer att man inte kan kumulera böter och vite.

6 §

Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen innehåller uppgift om hur beslut enligt lagen ska överklagas.

5.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande	Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer

72. *HNS-fonden*

Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen (HNS-konventionen)

Med anledning av 2010 års HNS-konvention har ändring skett i bilagan till lagen om immunitet och privilegier i vissa fall (jfr SOU 2006:91 s. 206).

5.6 Förslag till lag om ändring i lagen om ändring (2010:968) i miljöbalken

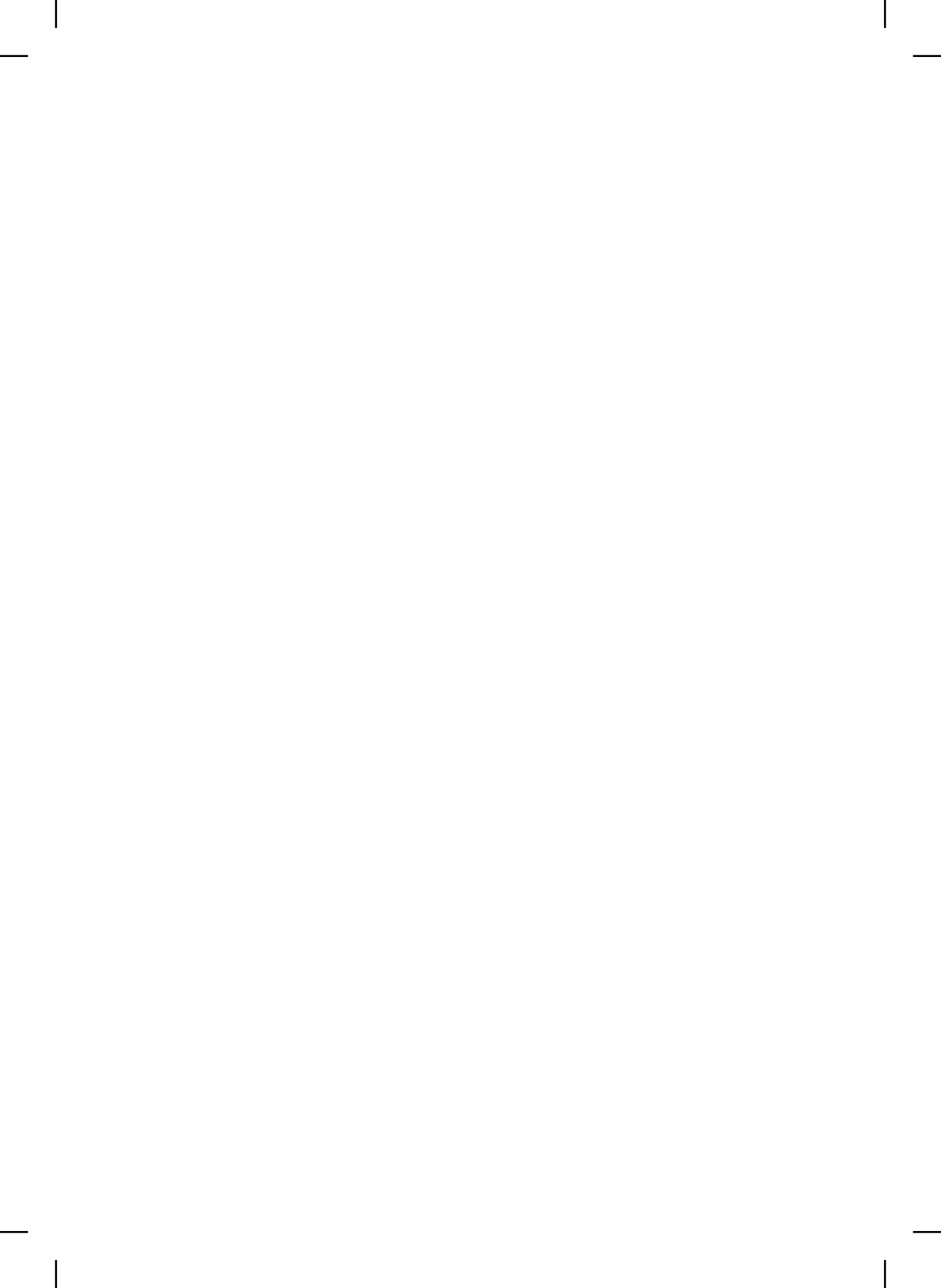
10 kap.

19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 *eller* 11 kap. sjölagen (1994:1009),
2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,
3. *omfattas av lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,*
4. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,
5. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller
6. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Tillägget beror på att enligt promemorian ska införas dels ett nytt 11 kap. i sjölagen, dels en ny lag om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen, vilka båda bör undantas liksom 10 kap. från tillämpningen av 10 kap. MB.



Uppdrag angående Sveriges tillträde till HNS- respektive Bunkerkonventionen

Sammanfattning

En utredare får i uppdrag att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). Utredaren ska ge förslag till ställningstagande i tillträdesfrågorna och föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionerna ska kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2012.

HNS-konventionen

HNS-konventionen (HNS står för engelskans Hazardous and Noxious Substances) antogs 1996 inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Konventionen reglerar det civilrättsliga ansvaret vid utsläpp av farliga och skadliga kemikalier vid sjötransport. Den har tagits fram mot bakgrund av att det vid sådana transporter finns en risk för

allvarliga skadeverkningar för bl.a. miljön. Konventionen innehåller bestämmelser om fartygsägares skadeståndsskyldighet för skador som uppkommer som en följd av sjötransport av sådant farligt och skadligt gods som avses i konventionen och om skyldighet att ha försäkring eller motsvarande ekonomisk säkerhet för att täcka skadeståndsansvaret. Vidare sätts genom konventionen upp en internationell fond – HNS-fonden – från vilken ytterligare ersättning kan utbetalas. HNS-fonden finansieras genom avgifter, vilka som huvudregel betalas av mottagarna av farligt gods.

HNS-konventionen har inte trätt i kraft eftersom inte tillräckligt många stater tillträtt den. Detta beror på vissa brister i ursprungskonventionen. I april 2010 antogs därför ett tilläggsprotokoll till konventionen varigenom bristerna åtgärdades. Tilläggsprotokollet behandlar i huvudsak följande frågor: rapporteringen av mottaget HNS-gods, sanktioner mot stater som inte uppfyller sin skyldighet att rapportera mottaget gods, en standardisering av vem som ska betala avgiften till HNS-fonden samt en höjning av redares ansvarsbegränsning. I samband härmed beslutades också att 1996 års HNS-konvention och 2010 års tilläggsprotokoll tillsammans ska benämnas 2010 års HNS-konvention.

HNS-utredningen har i betänkandet Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92, föreslagits att Sverige ska tillträda 1996 års HNS-konvention. Utredningen har föreslagit ändringar i framför allt 11 kap. sjölagen (1994:1009) samt en särskild lag som rör HNS-fonden. HNS-utredningen har inte kunnat beakta 2010 års tilläggsprotokoll till konventionen. Det finns därför behov av att komplettera betänkandet med ett underlag som behandlar konventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet.

Bunkerkonventionen

Bunkerkonventionen, som också har tagits fram inom ramen för IMO, antogs i mars 2001. Konventionen har hittills tillträtts av

54 stater och trädde i kraft den 21 november 2008. Konventionen är tillämplig på skador genom förorening som uppkommit på grund av att bunkerolja läckt ut eller tömts ut från ett fartyg. Med bunkerolja avses varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för drift eller framdrivning av fartyget samt alla rester av sådan olja. Konventionen reglerar redarens skadeståndsansvar för skada genom förorening av bunkerolja och dennes skyldighet att ha försäkring eller motsvarande ekonomisk säkerhet för att täcka skadeståndsansvaret.

I svensk rätt finns bestämmelser om skadeståndsansvar och ersättning för skada som är tillämpliga på utsläpp av viss typ av bunkerolja från oljetankfartyg i 10 kap. sjölagen (1994:1009) och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Enligt 10 kap. 19 § andra stycket sjölagen är vidare några bestämmelser i 10 kap. sjölagen tillämpliga också i fråga om oljeskador som orsakats av andra slags fartyg.

Även om det finns bestämmelser i sjölagen som till viss del reglerar ansvaret vid utsläpp av bunkerolja, innebär konventionen en förbättring ur de skadelidandes perspektiv. Eftersom bunkerkonventionen omfattar samtliga fartyg, fyller den en lucka i det internationella regelverket om ansvarighet för förorening till sjöss.

Kompetensfrågor avseende HNS- och bunkerkonventionen

Såväl HNS- som bunkerkonventionen är s. k. blandade avtal, vilket innebär att medlemsstaterna inte utan EU:s medverkan kan tillträda konventionerna. Rådet har genom beslut den 19 september 2002 respektive den 18 november 2002 bemyndigat medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till konventionerna (2002/762/EG och 2002/971/EG). Rådsbeslutet avseende HNS-konventionen gäller enligt sin ordalydelse konventionen i 1996 års lydelse. Det saknas dock skäl att anta annat än att medlemsstaterna får ansluta sig till 2010 års HNS-konvention.

Uppdraget

En utredare ska ta fram ett underlag för bedömningen av frågan om Sverige ska tillträda 2010 års HNS-konvention och 2001 års bunkerkonvention samt föreslå om konventionerna ska tillträdas eller inte. Om utredaren förordar ett tillträde, ska han föreslå de författningsändringar som är nödvändiga eller i övrigt lämpliga.

Utgångspunkten för arbetet ska genomgående vara ett så starkt och effektivt skydd för de skadelidande som möjligt.

När det gäller HNS-konventionen ska utredaren utgå från HNS-utredningens betänkande.

I uppdraget ligger att ta ställning till om Sverige vid ett tillträde till bunkerkonventionen bör utnyttja möjligheten att undanta viss inrikes sjöfart från konventionens tillämpningsområde (artikel 7.15) samt om konventionen ska vara tillämplig på statsfartyg (artikel 4.3).

Utredaren ska hålla sig underrättad om pågående lagstiftningsarbete i dessa frågor i andra nordiska länder. En fortsatt nordisk rättslikhet inom sjörätten ska eftersträvas. Utredaren ska även uppmärksamma hur frågor som gäller tillträde till konventionerna hanteras i andra länder än de nordiska, främst de länder som är medlemmar i EU. Även utvecklingen inom EU och internationellt i andra frågor som direkt eller indirekt kan ha betydelse för ett svenskt tillträde till konventionerna bör beaktas.

Utredaren ska bedöma förslagets ekonomiska konsekvenser för berörda företag och det allmänna. Utredaren ska beakta de administrativa konsekvenserna för näringslivet och försöka utforma förslagen så att företagens administrativa kostnader hålls så låga som möjligt utan att det dock går ut över de skadelidandes intresse. Om förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, exempelvis när det gäller försäkringspliktens fullgörande och utfärdande av certifikat, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Utredaren ska redovisa en miljöbedömning av sina förslag.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2012.

Protokoll av 2010 till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996

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,

De stater som är parter till detta protokoll

är medvetna om det viktiga bidrag som kan lämnas av den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996 (härefter omtalad som konventionen), till att personer som lider skada orsakad av olyckor i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen får lämplig, snabb och effektiv ersättning liksom till bevarandet av havsmiljön,

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 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 and 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 ratified the Convention or have almost completed the ratification process,

recalling the principles enshrined in IMO resolution

är likaså medvetna om att under många år ett stort antal stater har konsekvent uttryckt deras beslutsamhet att införa en stabil och effektiv ersättningsordning för sjötransport av farliga och skadliga ämnen grundad på ett system av delat ansvar och har arbetat i riktning mot ett enhetligt införlivande av konventionen,

erkänner emellertid att vissa problem har identifierats som hinder för ikraftträdandet av konventionen och följaktligen för införlivandet av den internationella ordning som den innebär,

är beslutna att lösa dessa problem utan att ge sig in på en omfattande revision av konventionen,

är medvetna om behovet att ta hänsyn till såväl den möjliga inverkan på utvecklingsländerna som intresset hos de stater som redan har ratificerat konventionen eller nästan har fullföljt ratificeringsförfarandet,

erinnrar om principerna i IMO:s resolution A 998(25)

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:

"Behov att skapa förmåga att utveckla och införa nya och förbättra existerande instrument", antagen 29 november 2007,

anser att dessa syften bäst kan uppnås genom att ett protokoll till konventionen utfärdas, och

har kommit överens om följande.

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

(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

Definitions

Article 1

For the purposes of this Convention:

1. *Ship* means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.

2. *Person* means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

Internationell konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 2010 (2010 års HNS-konvention)

(Sammanslagen text till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996, och 2010 års protokoll till konventionen)

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Definitioner

Artikel 1

I denna konvention förstås med:

1. *Fartyg*: fartyg eller annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

2. *Person*: fysisk person samt privaträttslig eller offentlighetsrättslig juridisk person, inbegripet en stat och dess delstater eller motsvarande.

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

3. *Ägare*: den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger fartyget. I fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare ska med "ägare" förstås detta bolag.

4. *Mottagare*: antingen

(a) den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktig last som lossats i en konventionsstats hamnar eller terminaler. Om vid tiden för mottagandet den person som fysiskt sett tar emot lasten handlar som mellanman för en annan som är föremål för en konventionsstats domsrätt ska huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen avslöjar huvudmannens identitet för HNS-fonden, eller

(b) den person hos en konventionsstat som enligt konventionsstatens nationella rätt anses som mottagare av avgiftspliktig last som lossats i konventionsstatens hamnar eller terminaler, under förutsättning att den totala mängden avgiftspliktig last mottagen enligt sådan nationell rätt i

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 International Code for the Construction and Equipment of Ships

huvudsak är densamma som om mottagandet skett enligt a.

5. *Farliga och skadliga ämnen (HNS)*:

(a) varje ämne, material och vara som transporteras ombord på ett fartyg som last och som anges i i–vii nedan

(i) oljor som transporteras i bulk och som anges i regel 1 i bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats,

(ii) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,

(iii) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrustning

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 flash-point not exceeding 60°C (measured by a closed-cup

av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk, som den har ändrats, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

(iv) farliga, riskfyllda, och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats,

(v) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk, som den har ändrats, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

(vi) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60° C (uppmätt genom closed

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

cup test),

(vii) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker omfattade av den internationella sjökoden för fasta bulkklaster, som den har ändrats, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods som den trätt i kraft 1996, när godset transporterats i förpackad form, och

(b) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a i–iii och v–vii ovan.

5bis. Farligt bulkämne: varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 (a) i–iii och v–vii samt 1.5 (b),

5ter. Farligt förpackat ämne: varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 (a) iv.

6. Skada:

(a) dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar de farliga och skadliga ämnena och som orsakats av dessa ämnen,

(b) förlust av eller skada på egendom utanför det fartyg

carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

(c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the hazardous and noxious substances from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the hazardous and noxious substances except if, and to the extent that, the 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

som transporterar de farliga och skadliga ämnena och som orsakats av dessa ämnen,

(c) förlust eller skada på grund av förorening av miljön som orsakats av de farliga och skadliga ämnena, förutsatt att ersättning för försämring av miljön, annat än utebliven vinst, är begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras, och

(d) kostnader för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Om det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja skada orsakad av farliga och skadliga ämnen från skada orsakad av andra omständigheter, ska all skada anses orsakad av de farliga och skadliga ämnena utom om och i den utsträckning som skadan som orsakats av andra omständigheter är en skada av den art som anges i artikel 4.3.

I detta stycke förstås med "orsakats av dessa ämnen" vad som orsakats av de farliga och skadliga egenskaperna hos

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

dessa ämnen.

7. *Förebyggande åtgärder:* varje skälig åtgärd som vidtagits av en person efter det att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada.

8. *Olycka:* varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om skada.

9. *Sjötransport:* tidsperioden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer vid någon del av fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara vid någon del av fartygets anordningar. Om inte någon av fartygets anordningar används börjar respektive slutar tidsperioden när de farliga och skadliga ämnena korsar fartygets reling.

10. *Avgiftspliktig last:* varje farligt *bulkämne* som transporteras till sjöss som last till en hamn eller terminal i konventionsstatens territorium och som lossas i den staten. Last i transit som vidarebefordras direkt, eller genom en hamn eller terminal, från

another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.

11. *The HNS Fund* means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under article 13.

12. *Unit of account* means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

13. *State of the ship's registry* means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.

14. *Terminal* means any site for the storage of hazardous and noxious substances received from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked by pipeline or otherwise to such site.

15. *Director* means the Director of the HNS Fund.

16. *Organization* means the

ett fartyg till ett annat, antingen helt eller delvis, inom ramen för en transport från den ursprungliga lastningshamnen eller terminalen till hamn eller terminal på den slutliga destinationen ska anses som avgiftspliktig last bara för mottagandet på den slutliga destinationen.

11. *HNS-fonden*: den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen upprättad enligt artikel 13.

12. *Beräkningsenhet*: den särskilda dragningsrätten som den definierats av den internationella valutafonden.

13. *Fartygets registreringsstat*: för registrerade fartyg den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg den stat vars flagga fartyget får föra.

14. *Terminal*: varje plats för lagring av farliga och skadliga ämnen som mottagits efter sjöburen transport, däri inbegripet en icke-landbaserad anläggning som genom rörledning eller på annat sätt är förenad med en sådan plats.

15. *Direktör*: HNS-fondens direktör.

16. *Organisation*: Interna-

International Maritime Organization.	tionella sjöfartsorganisationen.
17. <i>Secretary-General</i> means the Secretary-General of the Organization.	17. <i>Generalsekreterare:</i> organisationens generalsekreterare.
<i>Annexes</i>	<i>Bilagor</i>
<i>Article 2</i>	<i>Artikel 2</i>
The Annexes to this Convention shall constitute an integral part of this Convention.	Bilagorna till denna konvention ska utgöra en integrerad del av denna konvention.
<i>Scope of application</i>	<i>Tillämpningsområde</i>
<i>Article 3</i>	<i>Artikel 3</i>
This Convention shall apply exclusively:	Denna konvention gäller endast
(a) to any damage caused in the territory, including the territorial sea, of a State Party;	(a) för varje skada som uppkommit inom en konventionsstats område, inklusive dess territorialvatten,
(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	(b) för skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon, som den har fastställts enligt folkrättens regler, eller, om konventionsstat en inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till statens territorialvatten vilket har bestämts av den staten enligt

law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party or, in the case of an unregistered ship, on board a ship entitled to fly the flag of a State Party; and

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

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

folkrättens regler och vilken inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts,

(c) för skada, annan än skada genom förorening av miljön, som uppkommit utanför en stats territorium, inklusive territorialvattnet, om skadan har orsakats av ett ämne som transporteras ombord på ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra en konventionsstats flagga, och

(d) för förebyggande åtgärder som syftar till att hindra eller minska sådan skada som avses i (a), (b) och (c) ovan, var de än har vidtagits.

Artikel 4

1. Denna konvention gäller, med undantag för fordringar som har sin grund i ett befodringsavtal för gods och passagerare, på fordringar för skada som uppkommit vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

2. Denna konvention gäller inte i den utsträckning som

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

bestämmelserna i den är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärds-system.

3. Denna konvention gäller inte

(a) på skada genom förorening definierad i 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, vare sig ersättning betalas för skadan enligt konventionen eller inte, och

(b) på skada orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats, eller i den internationella koden för fasta bulklaster, som den har ändrats.

4. Utom i fall som anges i punkt 5 gäller bestämmelserna i denna konvention inte för örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och brukas av en stat och som vid tillfället endast används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift.

5. En konventionsstat får bestämma att denna konvention ska gälla för dess

described in paragraph 4, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

6. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 38 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

1. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention, or any time thereafter, declare that this Convention does not apply to ships:

- (a) which do not exceed 200 gross tonnage; and
- (b) which carry hazardous and noxious substances only in packaged form; and
- (c) while they are engaged on voyages between ports or facilities of that State.

2. Where two neighbouring States agree that this Con-

örlogsfartyg eller andra fartyg som anges i punkt 4. I sådant fall ska staten underrätta generalsekreteraren om detta med angivande av de villkor som gäller för denna tillämpning.

6. För fartyg som ägs av en konventionsstat och som används för affärsdrift ska talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 38 och staten ska avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat.

Artikel 5

1. En stat får vid tiden för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention, eller när som helst därefter, förklara att denna inte gäller för fartyg

- (a) vars dräktighet inte överstiger 200 bruttoton, och
- (b) som bara transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form, och
- (c) medan de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i den staten.

2. Om två grannstater kommer överens om att denna

vention 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:

konvention inte ska gälla också för fartyg som anges i punkt 1 a och b medan de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i dessa stater, får de berörda staterna förklara att det undantag från denna konvention som angetts enligt punkt 1 också omfattar fartyg som anges i denna punkt.

3. En stat som har gjort en förklaring enligt punkt 1 eller 2 får när som helst återta denna förklaring.

4. En förklaring enligt punkt 1 eller 2 och återtagandet av en sådan förklaring enligt punkt 3 ska deponeras hos generalsekreteraren, som efter ikraftträdandet av denna konvention ska underrätta direktören om detta.

5. HNS-fonden är inte ersättningskyldig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen som transporteras av ett fartyg för vilket konventionen inte gäller till följd av en förklaring enligt punkt 1 eller 2 i den utsträckning som

(a) skadan som den definierats i artikel 1.6 a, b eller c uppkommit i:

(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.

(i) den stats område, inbegripet territorialvattnet, som har gjort förklaringen eller om grannstater har gjort en förklaring enligt punkt 2 hos någondera av dem, eller

(ii) i den exklusiva ekonomiska zonen eller område som nämns i artikel 3 b hos den eller de stater som anges i i,

(b) skadan inbegriper åtgärder för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Konventionsstaternas skyldigheter

Artikel 6

Varje konventionsstat ska se till att en förpliktelse som uppstår enligt denna konvention fullgörs. Konventionsstaten ska vidta lämpliga lagstiftningsåtgärder så att en sådan förpliktelse effektivt fullgörs, däri inbegripet införande av sådana påföljder som den anser erforderliga.

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

Kapitel II*Ansvar**Ägarens ansvar**Artikel 7*

1. Den som vid tiden för en olycka är ägare är, utom i de fall som anges i punkt 2 och 3, ansvarig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen ombord på fartyget i samband med deras sjötransport. Om en olycka utgörs av en serie av händelser med samma ursprung åvilar ansvaret den som var ägare vid tidpunkten för den första händelsen.

2. Ägaren är inte ansvarig om han visar att

(a) skadan orsakades av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller

(b) skadan i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

(c) skadan i sin helhet orsakades av vårdslöshet eller

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

annan försummelse av en regering eller annan myndighet vid fullgörandet av en skyldighet att svara för underhållandet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller

(d) underlåtenhet av avsändaren eller annan person att informera om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporteras antingen

(i) har orsakat skadan, helt eller delvis, eller

(ii) har lett till att ägaren inte tagit en försäkring enligt artikel 12, under förutsättning att varken ägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna hos de transporterade ämnena.

3. Visar ägaren att skadan helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet kan ägaren befrias helt eller delvis från ansvar mot denne.

4. Anspråk på ersättning för skada får inte göras

made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

5. Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) any person taking preventive measures; and

(f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e); unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage

gällande mot ägaren på annat sätt än enligt denna konvention.

5. Med förbehåll för punkt 6 får anspråk på ersättning för skada inte göras gällande enligt denna konvention eller på annan grund mot

(a) ägarens anställda eller ställföreträdare eller fartygsbesättningen,

(b) lotsen eller andra personer som utför tjänster för fartyget utan att vara medlemmar av besättningen,

(c) befraktare (hur de än betecknas, inklusive den som hyrt fartyget utan manskap), redare och personer som i redarens ställe handhar fartygets drift,

(d) den som utför bärgning med ägarens samtycke eller på order av en behörig offentlig myndighet,

(e) den som vidtar förebyggande åtgärder,

(f) anställda hos eller ställföreträdare för de personer som nämns i c, d och e, om inte skadan orsakades genom deras egna handlingar eller underlåtenhet uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle

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.

Incidents involving two or more ships

Article 8

1 Whenever damage has resulted from an incident involving two or more ships each of which is carrying hazardous and noxious substances, each owner, unless exonerated under article 7, shall be liable for the damage. The owners shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

2. However, owners shall be entitled to the limits of liability applicable to each of them under article 9.

3. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse of an owner against

uppkomma.

6. Bestämmelserna i denna konvention inskränker inte ägarens regressrätt mot tredje man, inbegripet, men inte begränsat till, avsändaren eller mottagaren av de ämnen som orsakar skadan eller de personer som nämns i punkt 5.

Olyckor med två eller flera fartyg

Artikel 8

1. Om skada har uppkommit efter en olycka med två eller flera fartyg som vart och ett transporterar farliga och skadliga ämnen är varje ägare, om han inte är befriad från ansvar enligt artikel 7, ansvarig för skadan. Ägarna är solidariskt ansvariga för all sådan skada som inte tillförlitligt kan särskiljas.

2. Ägarna har emellertid rätt till de ansvarsgränser som gäller för var och en av dem enligt artikel 9.

3. Bestämmelserna i denna artikel inskränker inte någon regressrätt som en ägare har

any other owner.

mot en annan ägare.

Limitation of liability

Begränsning av ansvaret

Article 9

Artikel 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:

1. Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention för en och samma olycka till ett sammanlagt belopp som beräknas enligt följande:

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

(a) när skadan har orsakats av farligt bulkämne:

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

(i) tio miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton, och

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

(ii) för ett fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges i (i):

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

för varje ton från 2 001 till 50 000 ton, 1 500 beräkningsenheter,

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

för varje ton utöver 50 000 ton, 360 beräkningsenheter.

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

Dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 100 miljoner beräkningsenheter.

(b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage

(b) när skadan har orsakats av förpackat farligt ämne, eller när skadan har orsakats av

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

både farligt bulkämne och farligt förpackat ämne, eller när det inte är möjligt att bestämma om skadan som härrör från fartyget orsakats av farligt bulkämne eller av farligt förpackat ämne:

(i) 11,5 miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2000 ton, och

(ii) för ett fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges i (i):

för varje ton från 2 001 till 50 000 ton, 1 725 beräkningsenheter,

för varje ton utöver 50 000 ton, 414 beräkningsenheter.

Dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 115 miljoner beräkningsenheter.

2. Ägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention om det visas att han genom egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

would probably result.

3. The owner shall, for the purpose of benefitting from the limitation provided for in paragraph 1, constitute a fund for the total sum representing 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

3. För att få åtnjuta förmånen av den ansvarsbegränsning som anges i punkt 1 ska ägaren upprätta en fond som ska uppgå till det totala beloppet för hans ansvarsbegränsning enligt punkt 1. Fonden ska upprättas hos domstolen eller annan behörig myndighet hos någon av de konventionsstater i vilken talan har väckts enligt artikel 38 eller om talan inte har väckts hos en domstol eller behörig myndighet hos någon av de konventionsstater där talan får väckas enligt artikel 38. Fonden kan upprättas genom att beloppet deponeras eller att en bankgaranti eller annan säkerhet ställs, vilken godtas enligt lagen hos den konventionsstat där fonden upprättas och som anses tillräcklig enligt domstolen eller den behöriga myndigheten.

4. Fonden ska, med förbehåll för bestämmelserna i artikel 11, fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar.

5. Har innan fonden fördelats ägaren eller någon

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

som är i hans tjänst eller företrädare för ägaren eller någon som meddelat ägaren försäkring eller ställt annan ekonomisk säkerhet i följd av olyckan betalat ersättning för skada, inträder han upp till det belopp han betalat i den rätt som den som fått ersättningen skulle ha haft enligt denna konvention.

6. Den subrogationsrätt som anges i punkt 5 får även utövas av annan än där nämnda personer för varje belopp som denne kan ha betalat i ersättning för skada, men bara i den utsträckning tillämplig nationell rätt ger denne en sådan rätt.

7. Visar ägare eller andra att de kan bli skyldiga att vid en senare tidpunkt helt eller delvis betala ersättning, beträffande vilken de, om ersättningen hade betalats innan fonden fördelades skulle ha haft rätt att inträda i den skadelidandes ställe enligt punkt 5 eller 6, får domstolen eller annan behörig myndighet i den stat där fonden upprät-

authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce the claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. (a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund 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

tats bestämma att ett tillräckligt belopp tills vidare ska sättas av för att möjliggöra för sådana personer att senare göra gällande sina rättigheter mot fonden.

8. Krav som hänför sig till skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt har ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada ska jämföras med andra krav mot fonden.

9. (a) De belopp som anges i punkt 1 ska räknas om till inhemska valuta på grundval av det värde den valutan har i förhållande till den särskilda dragningsrätten, den dag då fonden upprättas enligt punkt 3. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en konventionsstat som är medlem i Internationella valutafonden ska beräknas i enlighet med den värderingsmetod Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en konventionsstat som inte är

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

medlem i Internationella valutafonden ska beräknas på det sätt den staten bestämmer.

(b) En konventionsstat som inte är medlem i Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att bestämmelserna i punkt 9 a tillämpas får emellertid när den ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till konventionen eller när som helst därefter förklara att den beräkningsenhet som avses i punkt 9 a ska motsvara 15 guldfrancs. Den guldfranc som avses i denna punkt motsvarar 65 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning från guldfranc till inhemsk valuta ska göras enligt lagen i den berörda staten.

(c) Den beräkning som i punkt 9 a sista meningen och omräkningen enligt punkt 9 b ska göras på ett sådant sätt att så långt möjligt samma realvärde för beloppen enligt punkt 1 uttrycks hos den

State Party as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first two sentences of paragraph 9(a). States Parties shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be

konventionsstatens inhemska valuta som skulle ha blivit fallet om de tre första meningarna i nionde stycket hade tillämpats. Konventionsstaterna ska hos generalsekretären anmäla beräknings sättet enligt punkt 9 a eller resultatet av den omräkning enligt punkt 9 b i förekommande fall, när de deponerar ett instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention samt närhelst förändringar inträffar i någondera.

10. Vid tillämpningen av denna artikel ska fartygstonnaget vara bruttotonnaget beräknat enligt bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

11. Försäkringsgivaren eller annan som ställt ekonomisk säkerhet har rätt att upprätta en fond enligt denna artikel på samma villkor och med samma verkan som om den hade upprättats av ägaren. En sådan fond får upprättas även om ägaren enligt bestämmelserna i

constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 10

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article 9 and is entitled to limit liability:

(a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim; and

(b) the court or other competent authority of any State Party shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

punkt 2 inte har rätt att begränsa sitt ansvar, men upprättandet ska i sådant fall inte inverka på någon fordringsägares rättigheter mot ägaren.

Artikel 10

1. Har ägaren efter en olycka upprättat en fond enligt artikel 9 och har han rätt att begränsa sitt ansvar

(a) får krav på ersättning för skada som orsakats av denna olycka inte göras mot annan ägaren tillhörig egendom, och

(b) ska domstol eller annan behörig myndighet hos en konventionsstat bestämma att häva en handräckningsåtgärd med avseende på ett fartyg eller annan egendom som tillhör ägaren och som blivit föremål för sådan åtgärd med anledning av anspråk på ersättning för skada, och ska likaledes frige borgen eller annan säkerhet som ställts för att undvika sådan handräckningsåtgärd.

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.

2. Vad ovan sägs ska emellertid endast gälla om den som gör anspråk på ersättning har rätt att föra talan vid den domstol som förvaltar fonden och fonden faktiskt är tillgänglig såvitt avser hans anspråk.

Death and injury

Dödsfall och personskada

Article 11

Artikel 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.

Anspråk med anledning av dödsfall och personskada har företräde framför andra anspråk utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summan bestämd enligt artikel 9.1.

Compulsory insurance of the owner

Obligatorisk ansvarsförsäkring

Article 12

Artikel 12

1. The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed

1. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som faktiskt transporterar farliga och skadliga ämnen är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, som garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution,

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

på det belopp som gäller enligt artikel 9.1 för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention.

2. Ett certifikat om obligatorisk försäkring som bevis om att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns enligt bestämmelserna i denna konvention ska utfärdas för varje fartyg sedan behörig myndighet i en konventionsstat har fastställt att kraven enligt första stycket har uppfyllts. För ett fartyg registrerat i en konventionsstat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. För ett fartyg som inte är registrerat hos någon konventionsstat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet hos någon konventionsstat. Certifikatet om obligatorisk försäkring ska vara uppställt i överensstämmelse med bifogade formulär och ska innehålla följande uppgifter:

(a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

(b) Ägarens namn och den

- place of business of the owner; ort där hans huvudsakliga verksamhet bedrivs.
- (c) IMO ship identification number; (c) IMO-nummer.
- (d) type and duration of security; (d) Säkerhetens art.
- (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 (e) Försäkringsgivarens eller annans som ställt säkerhet namn och ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.
- (f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security. (f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.
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. 3. Certifikatet om obligatorisk försäkring ska upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som används varken är engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk.
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 4. Certifikatet om obligatorisk försäkring ska medföras ombord på fartyget och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat hos någon kon-

State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4, unless the compulsory insurance certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

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

ventionsstat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

5. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller inte föreskrifterna i denna artikel om den kan upphöra att gälla, av annan orsak än att den tid för försäkringens giltighet som enligt punkt 2 angetts i certifikatet gått ut, innan tre månader har förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i punkt 4, om inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Vad nu har sagts ska även gälla varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

6. Om inte annat följer av vad som bestäms i denna artikel ska registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av och giltigheten för certifikatet för obligatorisk försäkring.

7. Certifikat om obligatorisk ansvarsförsäkring som

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

utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av någon konventionsstat enligt punkt 2 ska godtas av övriga konventionsstater för syftet med denna konvention och ska av övriga konventionsstater anses ha samma giltighet som certifikat om obligatorisk försäkring som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade hos någon konventionsstat. Anser en konventionsstat att den i certifikatet om obligatorisk försäkring angivna försäkringsgivaren eller garanten inte är ekonomiskt i stånd att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention får konventionsstat en när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat certifikatet.

8. Talan om ersättning för skada får föras direkt mot försäkringsgivaren eller mot annan som har ställt ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar för skada. I sådant fall har svaranden rätt att åtnjuta de begränsningar i ansvaret som föreskrivs i punkt 1, även om ägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får vidare göra gällande

paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12.

11. Subject to the provisions of this article, each State

invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande, med undantag för invändning grundad på att ägaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Dessutom får svaranden åberopa att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv, men han får inte göra gällande andra invändningar som han skulle varit berättigad att åberopa i rättegång i vilken ägaren för talan mot honom. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämnd i målet.

9. Belopp från försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som avses i punkt 1 får användas endast för betalning av ersättning enligt denna konvention.

10. En konventionsstat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och för vilket denna artikel gäller om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkt 2 eller 12.

11. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel

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.

ska varje konventionsstat med tillämpning av sin nationella lag se till att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 gäller för varje fartyg var det än är registrerat som anlöper eller lämnar en hamn inom dess område eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

12. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en konventionsstat ska de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet inte tillämpas på ett sådant fartyg. Fartyget ska medföra ett certifikat om obligatorisk försäkring utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat med förklaring att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som anges i punkt 1. Ett sådant certifikat om obligatorisk försäkring ska så nära som möjligt överensstämma med det formulär som bestämts enligt punkt 2.

Chapter III**Kapitel III**

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

Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (HNS-fonden)

Establishment of the HNS Fund

Upprättandet av HNS-fonden

*Article 13**Artikel 13*

1. The International Hazardous and Noxious Substances Fund (HNS Fund) is hereby established with the following aims:

1. Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (HNS-fonden) upprättas härmed för följande syften:

(a) to provide compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, to the extent that the protection afforded by chapter II is inadequate or not available; and

(a) Att betala ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen i den utsträckning som ersättning för skadan enligt kapitel II inte är tillräcklig eller inte möjlig.

(b) to give effect to the related tasks set out in article 15.

(b) Att uppfylla de ändamål som anges i artikel 15.

2. The HNS Fund shall in each State Party be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State.

2. HNS-fonden ska i varje konventionsstat erkännas som juridisk person med behörighet enligt lagen i den staten att förvärva rättigheter och åta sig skyldigheter samt att vara part i rättegång inför domstol i denna konventionsstat. Varje

Each State Party shall recognize the Director as the legal representative of the HNS Fund.

konventionsstat ska erkänna direktören som ställföreträdare för fonden.

Compensation

Ersättning

Article 14

Artikel 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:

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska HNS-fonden betala ersättning till var och en som lidit skada om denne inte har kunnat få full ersättning för skadan enligt kapitel II

(a) because no liability for the damage arises under chapter II;

(a) därför att det inte föreligger något ansvar för skadan enligt kapitel 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

(b) därför att den ägare som är ansvarig för skadan enligt kapitel II inte till fullo kan infria sina ekonomiska förpliktelser enligt denna konvention och att ekonomisk säkerhet som kan ha ställts enligt kapitel II inte gäller för skadan eller inte räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken; ägaren ska anses ekonomiskt ur stånd att infria sina förpliktelser och ekonomisk säkerhet ska anses otill-

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

räcklig om den skadelidande, sedan han vidtagit alla skäligen åtgärder för att utnyttja de rättsliga medel som är tillgängliga för honom, inte har kunnat få ut hela det ersättningsbelopp som han har rätt till enligt kapitel II,

(c) därför att skadan överstiger ägarens ansvar enligt villkoren i kapitel II.

2. Skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada ska vid tillämpningen av denna artikel anses som skada.

3. HNS-fonden är inte ansvarig enligt föregående stycke om

(a) den visar att skadan orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller orsakades av farliga och skadliga ämnen som läckt eller tömts ut från ett örlogsfartyg eller annat fartyg, som ägs eller brukas av en stat och vid tidpunkten för olyckan används endast i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift, eller

(b) den ersättningssökande inte kan visa att det skäligen är sannolikt att skadan orsakats

resulted from an incident involving one or more ships.

4. If the HNS Fund proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the HNS Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The HNS Fund shall in any event be exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exoneration of the HNS Fund with regard to preventive measures.

5. (a) Except as otherwise provided in subparagraph (b), the aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and any amount of compensation actually paid under chapter II for damage within the scope of application of this Convention as defined in article 3 shall not exceed 250 million units

av en olycka med ett eller flera fartyg.

4. Visar HNS-fonden att skadan helt eller delvis orsakades genom en uppsåtlig handling eller uppsåtlig underlåtenhet av den skadelidande eller av vårdslöshet av denne kan HNS-fonden befrias helt eller delvis från sin skyldighet att betala ersättning till denne. I varje fall ska fonden befrias från sin skyldighet i den utsträckning som fartygsägaren kan befrias enligt artikel 7.3. HNS-fonden är emellertid aldrig befriad från sin skyldighet vad gäller förebyggande åtgärder.

5. (a) Om inte annat anges i b i denna punkt är det sammanlagda belopp som fonden ska betala enligt denna artikel begränsat för en och samma olycka så att summan av beloppet och det ersättningsbelopp som faktiskt har betalats enligt kapitel II för skada, som faller inom denna konventions tillämpningsområde enligt artikel 3, inte får överstiga 250 miljoner beräkningsenheter.

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

(b) Det sammanlagda belopp som fonden ska betala enligt denna artikel för skada som orsakats av en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars verkningar inte kunnat förhindras får inte överstiga 250 miljoner beräkningsenheter.

(c) Upplupen ränta på en fond som upprättats enligt artikel 9.3 ska inte tas med vid beräkningen av det högsta belopp som fonden har att betala enligt denna artikel.

(d) De belopp som anges i denna artikel ska räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde valutan hade i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag som HNS-fondens församling bestämmer som första dag för utbetalning av ersättning.

6. Om summan av styrkta fordringar mot HNS-fonden överstiger det sammanlagda ersättningsbeloppet enligt punkt 5, ska det tillgängliga beloppet fördelas så att förhållandet mellan en styrkt

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 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.

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:

fordran och det ersättningsbelopp som fordringsägaren faktiskt erhåller enligt denna konvention är det samma för alla fordringsägare. Anspråk på ersättning för dödsfall och personskada ska ha företräde framför andra anspråk, utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summa som fastställts enligt punkt 5.

7. HNS-fondens församling får i undantagsfall besluta att ersättning enligt konventionen får betalas även om ägaren inte har upprättat någon fond enligt kapitel II. I sådana fall tillämpas punkt 5 d.

Ytterligare uppgifter för HNS-fonden

Artikel 15

För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska HNS-fonden ha följande uppgifter:

(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

(a) Att överväga anspråk som riktas mot HNS-fonden.

(b) Att förbereda en beräkning i form av en budget för varje kalenderår enligt följande:

Utgifter:

(i) Kostnader och utgifter för HNS-fondens förvaltning under året och underskott från verksamheten från föregående år, och

(ii) utbetalningar från HNS-fonden under året.

Inkomster:

(iii) Överskott från verksamheten under föregående år, inbegripet ränta,

(iv) grundavgifter som ska betalas under året,

(v) årsavgifter om sådana krävs för att balansera budgeten, och

(vi) andra inkomster.

(c) Att, på begäran av en konventionsstat, ställa sina tjänster till förfogande i erforderlig omfattning för denna stat för att hjälpa den att snabbt förfoga över personal, material och tjänster som staten behöver för att kunna vidta åtgärder för att förhindra eller begränsa skada som

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:

(a) oil as defined in article 1, paragraph 5(a)(i) (oil account);

(b) liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent (LNG) (LNG account); and¹⁷

orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

(d) Att, på villkor som föreskrivs i reglementet, ställa kreditmöjligheter till förfogande för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas mot skada som orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

Allmänna bestämmelser om avgifter

Artikel 16

1. HNS-fonden ska ha ett allmänt konto som är fördelat i sektorer.

2. HNS-fonden ska, med beaktande av artikel 19.3 och 19.4, också ha särskilda konton för

(a) olja enligt artikel 1.5 a i (oljekonto),

(b) flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG)(LNG-konto), och

(c) liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with propane and butane as the main constituents (LPG) (LPG account).

3. There shall be initial contributions and, as required, annual contributions to the HNS Fund.

4. Contributions to the HNS Fund shall be made into the general account in accordance with article 18, to separate accounts in accordance with article 19 and to either the general account or separate accounts in accordance with article 20 or article 21, paragraph 5. Subject to article 19, paragraph 6, the general account shall be available to compensate damage caused by hazardous and noxious substances covered by that account, and a separate account shall be available to compensate damage caused by a hazardous and noxious substance covered by that account.

5. For the purposes of article 18, article 19, paragraph 1(a)(i), paragraph 1(a)(ii) and paragraph 1(b), article 20 and article 21, paragraph 5, where the quantity of a given type of

(c) flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG) (LPG-konto).

3. Det ska betalas grundavgifter och, om nödvändigt, årsavgifter till HNS-fonden.

4. Avgifter till HNS-fonden ska betalas till det allmänna kontot enligt artikel 18, till de särskilda kontona enligt artikel 19 och till antingen det allmänna kontot eller de särskilda kontona enligt artikel 20 eller artikel 21.5. Med förbehåll för artikel 19.6 ska det allmänna kontot betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot och ett särskilt konto ska betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot.

5. Om den mängd avgiftspliktig last som någon under ett kalenderår tagit emot inom en konventionsstats område sammantaget med den mängd avgiftspliktig last som tagits

contributing cargo received in the territory of a State Party by any person in a calendar year when aggregated with the quantities of the same type of cargo received in the same State Party in that year by any associated person or persons exceeds the limit specified in the respective subparagraphs, such a person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by that person notwithstanding that that quantity did not exceed the respective limit.

6. "Associated person" means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

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.

emot i samma konventionsstats område av annan med vilken han är i intressegemenskap överstiger de gränser som anges i artikel 18, artikel 19.1 a i och ii, 19.1 b, artikel 20 och artikel 21.5, ska han betala avgift enligt dessa artiklar för den mängd som han faktiskt tagit emot även om denna mängd inte översteg respektive gräns.

6. Med "annan med vilken han är i intressegemenskap" förstås varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om någon omfattas av denna definition ska avgöras enligt vederbörande stats nationella lag.

Allmänna bestämmelser om årsavgifter

Artikel 17

1. Årsavgifter till det allmänna kontot och till varje särskilt konto ska tas ut bara om det behövs för att göra utbetalningar från respektive konto.

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 1*bis*, 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

2. Årsavgifter enligt artiklarna 18 och 19 samt artikel 21.5 fastställs av församlingen. Avgifterna ska beräknas enligt de nämnda artiklarna på grundval av de enheter avgiftspliktig last som tagits emot under det föregående kalenderåret eller annat år som församlingen bestämmer.

3. Församlingen ska bestämma den totala årsavgift som ska tas ut till det allmänna kontot och till varje särskilt konto. Som en följd av detta beslut ska direktören, på grundval av ett bestämt belopp för varje enhet avgiftspliktig last som rapporterats beträffande en avgiftsskyldig för föregående år eller annat år som församlingen bestämt, i fråga om varje konventionsstat beräkna storleken på den årsavgift till varje konto som en avgiftsskyldig enligt artikel 18 samt artiklarna 19.1, 19.1*bis* och 21.5 ska betala. För det allmänna kontot ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last för varje sektor som angetts ovan beräknas enligt reglerna i bilaga II till denna konvention.

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.

För varje särskilt konto ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som angetts ovan beräknas genom att dela den totala årsavgiften som ska tas ut till detta konto med den sammanlagda mängden avgiftspliktig last till detta konto.

4. Församlingen får också ta ut årsavgifter för förvaltningskostnader och besluta om fördelningen av dessa kostnader mellan sektorerna i det allmänna kontot och de särskilda kontona.

5. Församlingen ska också besluta om fördelningen mellan berörda konton och sektorer av ersättningsbelopp för skada som orsakats av två eller flera ämnen vilka faller inom olika konton eller sektorer, på grundval av en uppskattning i vilken utsträckning som varje ämne bidragit till skadan.

Annual contributions to the general account

Årsavgifter till det allmänna kontot

Article 18

Artikel 18

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the general account shall be made in respect of each State Party by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of aggregate quantities exceeding 20,000 tonnes of contributing cargo, other than substances referred to in article 19, paragraph 1 and paragraph 1*bis*, 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 1*bis*, had its operation not been postponed

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till det allmänna kontot betalas i fråga om varje konventionsstat, av envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer var mottagare i staten av sammanlagt mer än 20 000 ton avgiftspliktig last, med undantag för ämnen som anges i artikel 19.1 *och 19.1bis*, vilka faller inom följande sektorer:

(a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii,

(b) Ämnen som anges i punkt 2.

(c) Andra ämnen.

2. Årsavgifter ska också betalas till det allmänna kontot av någon som skulle ha varit avgiftsskyldig till ett särskilt konto enligt artikel 19.1 *och 19.1bis* om inte dess verksamhet senarelagts eller upphävts enligt artikel 19. Varje särskilt konto vars verksamhet har

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.

senarelagts eller upphävts enligt artikel 19 ska bilda en särskild sektor inom det allmänna kontot.

Annual contributions to separate accounts

Årsavgifter till de särskilda kontona

Article 19

Artikel 19

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to separate accounts shall be made in respect of each State Party:

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till de särskilda kontona betalas i fråga om varje konventionsstat

(a) in the case of the oil account,

(a) för oljekontot,

(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

(i) av envar som i den staten under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer har tagit emot sammanlagt mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja som den har definierats i artikel 1.3 i 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, och som är avgiftsskyldig till den internationella oljeskadefonden

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 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

enligt artikel 10 i den konventionen, och

(ii) av envar som var mottagare i den staten under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer av sammanlagt mer än 20 000 ton av andra oljor som transporterats i bulk och som anges i bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats,

(b) för LPG-kontot, av envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer var mottagare i den staten av sammanlagt mer än 20 000 ton LPG.

1bis

(a) I fråga om LNG-kontot ska, med förbehåll för artikel 16.5, årliga avgifter till kontot betalas beträffande varje konventionsstat av den som under det föregående kalenderåret, eller ett annat år som församlingen bestämmer, mottog LNG.

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

(b) Dock ska avgifter betalas av den som, omedelbart före lossningen hade ägandrrätt till en LNG-last som lossats i en hamn eller terminal i den staten (lastägaren), om

(i) lastägaren slutit avtal med mottagaren att lastägaren ska betala sådan avgift, och

(ii) mottagaren har underrettat konventionsstaten att ett sådant avtal föreligger.

(c) Om lastägaren som nämnts i 1bis (b) ovan underlåter att betala avgiften helt eller till någon del ska mottagaren betala utebliven avgift. Församlingen ska bestämma i interna föreskrifter under vilka omständigheter lastägaren ska anses ha underlåtit att betala avgifter och hur mottagaren ska betala den uteblivna avgiften.

(d) Inget i detta stycke ska påverka den rätt till regress eller återbetalning som kan uppkomma mellan mottagaren och lastägaren under tillämplig

receiver and the titleholder under the applicable law.

2. Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 and paragraph 1*bis* 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.

4. The Assembly may suspend the operation of a separate account if:

(a) the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year fall below the respective level specified in

lag.

2. Med förbehåll för punkt 3 ska de särskilda konton som anges i punkt 1 och 1 *bis* träda i kraft vid samma tid som det allmänna kontot.

3. Den inledande verksamheten hos ett särskilt konto som anges i artikel 16.2 ska senareläggas intill dess att mängden avgiftspliktig last för varje konto under föregående år eller annat år som Församlingen uppgår till följande mängder:

(a) 350 miljoner ton avgiftspliktig last för oljekontot.

(b) 20 miljoner ton avgiftspliktig last för LNG-kontot.

(c) 15 miljoner ton avgiftspliktig last för LPG-kontot.

4. Församlingen får upphäva ett särskilt kontos verksamhet om

(a) mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående år understeg de gränser som anges i punkt 3, eller

paragraph 3; or

(b) when six months have elapsed from the date when the contributions were due, the total unpaid contributions to that account exceed ten per cent of the most recent levy to that account in accordance with paragraph 1.

5. The Assembly may reinstate the operation of a separate account which has been suspended in accordance with paragraph 4.

6. Any person who would be liable to pay contributions to a separate account the operation of which has been postponed in accordance with paragraph 3 or suspended in accordance with paragraph 4, shall pay into the general account the contributions due by that person in respect of that separate account. For the purpose of calculating future contributions, the postponed or suspended separate account shall form a new sector in the general account and shall be subject to the HNS points system defined in Annex II.

(b) sex månader har flutit från förfallodagen för avgifterna och de samlade obetalda avgifterna överstiger tio procent av det senaste beslutet om avgift till detta konto enligt punkt 1.

5. Församlingen får återställa ett särskilt kontos verksamhet som har upphävts enligt punkt 4.

6. Envar som skulle vara skyldig att betala avgifter till ett särskilt konto om inte dess verksamhet hade senarelagts enligt punkt 3 eller hade upphävts enligt punkt 4 ska betala förfallna avgifter avseende det kontot till det allmänna kontot. För beräkning av framtida avgifter ska det senarelagda eller upphävda kontot bilda en ny sektor i det allmänna kontot och ska vara underkastat HNS-punktsystemet i bilaga II.

*Initial contributions**Grundavgifter**Article 20**Artikel 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.

1. I fråga om varje konventionsstat ska grundavgifter betalas av varje person som är avgiftsskyldig enligt artikel 16.5, 18, 19 och 21.5 beräknas på grundval av ett belopp, lika för det allmänna kontot och varje särskilt konto, för varje enhet avgiftspliktig last som mottagits i staten under kalenderåret som föregår det år då denna konvention trädde i kraft i den staten.

2. Det bestämda beloppet och de enheter för de olika sektorerna inom det allmänna kontot liksom för varje särskilt konto vilka anges i punkt 1 ska bestämmas av församlingen.

3. Grundavgifter ska betalas inom tre månader från den dag som HNS-fonden skickar fakturor i fråga om varje konventionsstat till avgiftsskyldiga personer enligt punkt 1.

*Reports**Uppgifter**Article 21**Artikel 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

1. Varje konventionsstat ska se till att envar som är avgiftsskyldig enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel är upptagen i en förteckning som ska upprättas och hållas aktuell av direktören enligt bestämmelserna i denna artikel.

2. För det ändamål som anges i första stycket ska varje konventionsstat, vid den tidpunkt och på sätt som föreskrivs i HNS-fondens reglemente, till direktören meddela namn och adress på de personer som i denna stat är skyldiga att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel samt lämna uppgifter om den mängd avgiftspliktig last som var och en av dem har tagit emot under föregående kalenderår.

3. Vid avgörande av vilka som vid en viss tidpunkt är skyldiga att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller

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

punkt 5 i denna artikel och, i förekommande fall, vid fastställande av den mängd last som ska tas med i beräkning för var och en av dem vid bestämmande av storleken av hans avgift, ska förteckningen äga vitsord i fråga om uppgifter som upptas i den till dess motsatsen bevisas.

4. Om det i en konventionsstat inte finns någon person som är ansvarig för att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller 21.5, ska staten enligt syftet med denna konvention informera direktören för HNS-fonden om detta.

5. I fråga om avgiftspliktig last som transporteras från en hamn eller en terminal i en konventionsstat till en annan hamn eller terminal i samma stat och som lossas där, har konventionsstaterna möjlighet att meddela HNS-fonden en uppgift om den samlade årliga mängden för varje konto vilken ska omfatta allt mottagande av avgiftspliktig last för vilka avgifter ska betalas enligt artikel 16.5. Konventionsstaten ska därvid antingen

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, the titleholder if article 19, paragraph 1*bis*(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.

(a) underrätta HNS-fonden om att den staten betalar den sammanlagda avgiften för varje konto för året i ett sammanhang till HNS-fonden, eller

(b) anvisa HNS-fonden att ta ut det samlade beloppet för varje konto genom att fakturera enskilda mottagare, eller i fråga om LNG, lastägaren om artikel 19.1 *bis* är tillämplig, beträffande det belopp som envar av dem ska betala. Om lastägaren inte betalar avgiften eller någon del av denna, ska HNS-fonden ta ut återstående avgifter genom att fakturera mottagaren av LNG-lasten. Dessa avgiftsskyldiga ska utpekas enligt den nationella lagen i den berörda staten.

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

Förfallna avgifter

Artikel 21bis

1. När en konventionsstat inte fullgör sina skyldigheter enligt artikel 21.2 och detta medför en ekonomisk förlust för HNS-fonden, ska staten vara skyldig att ersätta HNS-fonden för förlusten. Försam-

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,

lingen ska, enligt rekommendationer av direktören, besluta om en stat ska betala en sådan ersättning.

2. Ingen ersättning för en olycka ska betala av HNS-fonden för skada i en konventionsstats område, inbegripet dess territorialvatten enligt artikel 3 (a), dess exklusiva ekonomiska zon eller dess område i övrigt enligt artikel 3 (b), eller skada enligt artikel 3 (c), på grund av en viss olycka eller för förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, i enlighet med artikel 3 (d), tills skyldigheterna enligt artikel 21.2 och 21.4 har fullgjorts beträffande den staten för alla år innan den olycka inträffat som ersättningen avser. Församlingen ska besluta i HNS-fondens interna föreskrifter under vilka omständigheter en konventionsstat ska anses ha underlåtit att fullgöra dessa förpliktelser.

3. När ersättning har vägrats tills vidare i enlighet med 21*bis*.2, ska den vägras

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.

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,

slutgiltigt om förpliktelserna enligt artikel 21.1 och 21.4 inte har fullgjorts inom ett år efter det att direktören har meddelat konventionsstaten om att den inte har fullgjort dessa förpliktelser.

4. Varje betalning av avgifter till HNS-fonden ska avräknas mot ersättning som ska utgå till gäldenären eller hans företrädare.

5. Bestämmelserna i 21.2–21.4 ska inte tillämpas på ersättningskrav beträffande dödsfall eller personskada.

Förfallna avgifter

Artikel 22

1. Avgiftsbelopp som avses i artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 och som är förfallet till betalning ska löpa med ränta enligt en räntesats som fastställs enligt HNS-fondens interna reglemente, varvid olika räntesatser får fastställas för olika förhållanden.

2. Om den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller

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,

artikel 21.5 helt eller delvis är i dröjsmål med betalningen, ska direktören på HNS-fondens vägnar vidta alla erforderliga åtgärder mot denne för att driva in beloppet. Är den avgiftsskyldige uppenbart på obestånd eller föreligger eljest skäl därtill kan emellertid församlingen på förslag av direktören besluta att ingen åtgärd ska vidtas mot den avgiftsskyldige eller att redan påbörjade åtgärder inte ska fullföljas.

Frivilligt ansvar för konventionsstater att betala avgifter

Artikel 23

1. Oavsett vad som sägs i artikel 21.5 får en konventionsstat när den underskriver utan förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller deponerar sin handling rörande ratifikation, godkännande eller gillande eller tillträde eller när som helst

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.

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

därefter, förklara att den, i fråga om farliga eller skadliga ämnen som tas emot inom denna stats område, åtar sig de förpliktelser som enligt konventionen åligger den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 beträffande farliga och skadliga ämnen som mottagits på statens område. En sådan förklaring ska göras skriftligen och ange vilka förpliktelser som åtagandet avser.

2. Om en förklaring enligt punkt 1 avges innan denna konvention trätt i kraft enligt artikel 46, ska förklaringen deponeras hos general-sekreteraren som, sedan konventionen trätt i kraft, ska vidarebefordra förklaringen till direktören.

3. En förklaring enligt punkt 1 som avges sedan denna konvention har trätt i kraft ska deponeras hos direktören.

4. En förklaring som avgetts enligt denna artikel får återkallas av vederbörande stat genom ett skriftligt meddelande till direktören. Ett sådant meddelande får verkan tre

shall take effect three months after the Director's receipt thereof.

5. Any State which is bound by a declaration made under this article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.

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

månader efter det att direktören tagit emot meddelandet.

5. En stat som är bunden av en förklaring som avgetts enligt denna artikel ska i mål som anhängiggjorts mot staten vid behörig domstol och som rör förpliktelse som anges i förklaringen avstå från immunitet som den annars skulle vara berättigad att åberopa.

Organisation och förvaltning

Artikel 24

HNS-fonden ska ha en församling och ett sekretariat lett av direktören.

Församlingen

Artikel 25

Församlingen ska bestå av alla konventionsstater.

Artikel 26

Församlingens uppgifter är

(a) att vid varje ordinarie

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

möte välja en ordförande och två vice ordförande, vilka ska inneha sina befattningar till nästa ordinarie möte,

(b) att fastställa sin egen arbetsordning utom i de avseenden som regleras i denna konvention,

(c) att utarbeta, tillämpa och ha översyn av de interna och finansiella regler som behövs för fondens syfte som det anges i artikel 13.1 a och de ytterligare uppgifter för HNS-fonden som anges i artikel 15,

(d) att utnämna direktör och utfärda föreskrifter om anställning av annan personal samt fastställa anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden för direktören och annan personal,

(e) att anta den årliga budgeten som den förberetts enligt artikel 15 b,

(f) att överväga och godkänna en rekommendation från direktören om definitionen av avgiftspliktig last,

(g) att utse revisorer och godkänna HNS-fondens räkenskaper,

(h) att godkänna uppgörelser om anspråk mot HNS-

Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with article 14 and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of damage are compensated as promptly as possible;

(i) to establish a Committee on Claims for Compensation with at least 7 and not more than 15 members and any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the States Parties are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, *mutatis mutandis*, for the work of such subsidiary body;

(j) to determine which

fonden, att besluta om fördelning mellan fordringsägare enligt artikel 14 av det belopp som är tillgängligt för betalning av ersättning och att fastställa de villkor på vilka provisoriska betalningar av fordringar ska göras för att de som lidit skada ska få ersättning så snart som möjligt,

(i) att upprätta en kommitté för prövning av anspråk på ersättning som ska bestå av minst sju och inte mer än 15 medlemmar och andra tillfälliga eller ständiga underorgan som den anser erforderliga, att bestämma deras uppgifter, att ge dem behörighet för att utföra de uppgifter som anförtrotts dem; vid utseende av medlemmar i ett sådant organ ska församlingen sträva efter att säkerställa en rättvis geografisk fördelning av medlemmarna och försäkra sig om att konventionsstaterna är lämpligt representerade; församlingens förfaranderegler ska tillämpas för ett sådant organ,

(j) att bestämma vilka av de

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.

stater som inte är parter till denna konvention samt vilka mellanstatliga och internationella icke-statliga organisationer som ska tillåtas att utan rösträtt delta i möten med församlingen och dess underorgan,

(k) att ge anvisningar om HNS-fondens förvaltning till direktören och underorganen,

(l) att övervaka att konventionens bestämmelser iakttas och att beslut verkställs,

(m) att vart femte år granska tillämpningen av denna konvention särskilt med avseende på genomförandet av beräkningen av avgifter och bidragssystemet för inrikes transporter, och

(n) att fullgöra de andra uppgifter som åligger den enligt denna konvention eller som eljest är nödvändigt för att HNS-fondens verksamhet ska kunna bedrivas på ett behörigt sätt.

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 with the President of the Assembly. The Director shall give members at least thirty days' notice of such sessions.

Article 28

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

*Secretariat**Article 29*

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

2. The Director shall be the legal representative of the

Artikel 27

1. Ordinarie möten med församlingen ska äga rum en gång varje kalenderår på kallelse av direktören.

2. Extra möten med församlingen ska sammankallas av direktören på begäran av minst en tredjedel av församlingens medlemmar och får sammankallas på direktörens eget förslag efter samråd med församlingens ordförande. Medlemmarna ska underrättas av direktören om dessa minst 30 dagar i förväg.

Artikel 28

Församlingen är beslutsmässig när majoriteten av dess medlemmar är närvarande.

*Sekretariatet**Artikel 29*

1. Sekretariatet ska bestå av direktören och den personal som behövs för fondens förvaltning.

2. Direktören är fondens ställföreträdare.

HNS Fund.

Article 30

1. The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions given by the Assembly, the Director shall perform those functions which are assigned to the Director by this Convention, the internal regulations of the HNS Fund and the Assembly.

2. The Director shall in particular:

(a) appoint the personnel required for the administration of the HNS Fund;

(b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the assets of the HNS Fund;

(c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of article 22, paragraph 2;

(d) to the extent necessary to deal with claims against the HNS Fund and to carry out the other functions of the HNS Fund, employ the services of legal, financial and other experts;

Artikel 30

1. Direktören är HNS-fondens chefstjänsteman. Han ska med iakttagande av de anvisningar som meddelas honom av församlingen utföra de uppgifter som tilldelats honom i denna konvention, i HNS-fondens reglemente och av fondens församling.

2. Direktören ska särskilt

(a) anställa den personal som behövs för HNS-fondens förvaltning,

(b) vidta alla erforderliga åtgärder för att åstadkomma en lämplig förvaltning av HNS-fondens tillgångar,

(c) driva in de avgifter för vilka betalningsskyldighet föreligger enligt denna konvention, varvid han särskilt ska beakta bestämmelserna i artikel 22.2,

(d) att anlita juridiska, ekonomiska och andra sakkunniga i den utsträckning som det behövs för att handlägga anspråk mot fonden och för att fullgöra fondens övriga uppgifter,

(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 the activities of the HNS Fund during the previous calendar year; and

(h) prepare, collect and circulate the documents and information which may be required for the work of the Assembly and subsidiary bodies.

Article 31

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by the Director shall not seek or receive instructions from any

(e) att vidta alla erforderliga åtgärder för att handlägga anspråk mot fonden med den begränsning och på de villkor som ska anges i HNS-fondens reglemente, däri inbegripet slutlig uppgörelse om anspråk utan föregående godkännande av församlingen i de fall reglementet tillåter detta,

(f) att upprätta och lägga fram för församlingen bokslut och budget för varje kalenderår,

(g) att, i samråd med församlingens ordförande, upprätta och publicera en rapport om HNS-fondens verksamhet för föregående kalenderår, och

(h) att upprätta, samla in och sända ut de dokument och den information som behövs för arbetet i församlingen och underorganen.

Artikel 31

Vid fullgörandet av sina uppgifter ska direktören, av honom anställd personal och av honom utsedda sakkunniga inte begära eller ta emot

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

Finances

Article 32

1. Each State Party shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on subsidiary bodies.

2. Any other expenses incurred in the operation of the HNS Fund shall be borne by the HNS Fund.

instruktioner från någon regering eller från någon myndighet utanför HNS-fonden. De ska avhålla sig från varje handling som kan skada deras ställning som internationella tjänstemän. Varje konventionsstat förbinder sig också att respektera den rent internationella arten av de uppgifter som åligger direktören, av honom anställd personal eller av honom utsedda sakkunniga samt att inte försöka påverka dem i deras uppfyllande av deras plikter.

Ekonomi

Artikel 32

1. Varje konventionsstat ska betala löne- och resekostnader och andra utgifter för sin egen delegation i församlingen och för sina representanter i underorganen.

2. Alla andra utgifter som uppkommer i HNS-fondens verksamhet ska betalas av fonden.

*Voting**Röstning**Article 33**Artikel 33*

The following provisions shall apply to voting in the Assembly:

Följande bestämmelser ska gälla vid röstning i församlingen:

(a) each member shall have one vote;

(a) Varje medlem ska ha en röst.

(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;

(b) Om inte annat anges i artikel 34 ska beslut i församlingen fattas med enkel majoritet bland de närvarande och röstande medlemmarna.

(c) decisions where a two-thirds majority is required shall be a two-thirds majority vote of members present; and

(c) Beslut som kräver två tredjedels majoritet ska fattas med två tredjedels majoritet bland de närvarande medlemmarna.

(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.

(d) För syftet med denna artikel menas med uttrycket "närvarande medlemmar" sådana medlemmar som är närvarande vid sammanträdet vid tidpunkten för omröstningen och med uttrycket "närvarande och röstande medlemmar" sådana som är närvarande och som röstar ja eller nej. Medlemmar som lägger ned sin röst ska betraktas som icke röstande.

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

Artikel 34

Följande beslut i församlingen kräver två tredjedels majoritet:

(a) Ett beslut enligt artikel 19.4 eller 19.5 att upphäva eller återställa ett särskilt kontos verksamhet.

(b) Ett beslut enligt artikel 22.2 att avstå från eller fullfölja åtgärd mot den som är skyldig att betala avgift.

(c) Utnämning av direktör enligt artikel 26 d.

(d) Upprättandet av underorgan enligt artikel 26 i och frågor med anslutning till sådant upprättande.

(e) Ett beslut enligt artikel 51.1 att denna konvention ska fortsätta att vara i kraft.

*Skattebefrielse och valutaregler**Artikel 35*

1. HNS-fonden, dess tillgångar, inkomster, däri inbegripet avgifter, och annan egendom som behövs i verksamheten som den anges i

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

artikel 13.1 ska vara undantagna från all direkt beskattning.

2. Gör HNS-fonden större inköp av lös eller fast egendom eller tjänster som är nödvändiga för fondens officiella verksamhet för att uppnå de mål som anges i artikel 13.1 och ingår i kostnaden för detta indirekta skatter eller omsättningsskatter ska konventionsstaternas regeringar närhelst det är möjligt vidta lämpliga åtgärder för att efterskänka eller återbetala sådana avgifter eller skatter. Varor som på detta sätt anskaffats ska inte säljas mot betalning eller ges bort om inte detta görs enligt villkor som godkänts av den regering i den stat som efterskänt eller återbetalat eller stött en sådan åtgärd.

3. Befrielse ska inte medges från skatter, pålagor eller avgifter som endast utgör betalning för tjänster från det allmänna.

4. HNS-fonden ska vara befriad från alla tullar, skatter och därmed jämförliga avgifter

other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the Government of that country.

5. Persons contributing to the HNS Fund as well as victims and owners receiving compensation from the HNS Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.

6. Notwithstanding existing or future regulations concerning currency or transfers, States Parties shall authorize the transfer and payment of any contribution to the HNS Fund and of any compensation paid by the HNS Fund without any restriction.

på varor som förs in eller förs ut av fonden eller på dess vägnar för att användas i fondens officiella verksamhet. Varor som sålunda förts in får inte överlåtas vare sig mot ersättning eller gratis i införsellandet annat än på villkor som godkänts av detta lands regering.

5. De som betalar avgifter till HNS-fonden samt skadelidande och ägare som erhåller ersättning från HNS-fonden är underkastade skattelagstiftningen i den stat där de är skattskyldiga och åtnjuter ingen särskild befrielse eller annan förmån i detta avseende.

6. Oberoende av gällande eller framtida bestämmelser om växling eller överföring av medel ska konventionsstaterna utan inskränkning tillåta överföring och betalning av avgifter till HNS-fonden och av ersättningar som HNS-fonden betalar.

Confidentiality of information *Sekretess*

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

Artikel 36

Upplysningar som lämnats enligt denna konvention om någon som är skyldig att betala avgift till fonden ska inte uppenbaras utanför HNS-fonden utom i den omfattning som det är absolut nödvändigt för att göra det möjligt för fonden att fullgöra sina uppgifter, däri inbegripet att utföra sin talan som kärke eller svarande i en rättegång.

Kapitel IV

Anspraak och talan

Preskription

Artikel 37

1. Rätt till ersättning enligt kapitel II upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i kapitlet inom tre år från den dag som den skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet.

2. Rätt till ersättning enligt

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.

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

kapitel III upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i kapitlet eller en underrättelse inte har lämnats enligt artikel 39.7 inom tre år från den dag som den skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan.

3. Talan får emellertid inte i något fall väckas sedan tio år har gått från dagen för den olycka som orsakade skadan.

4. Om olyckan utgörs av en serie av händelser ska den tioårsperiod som anges i tredje stycket räknas från dagen för den senaste händelsen.

Domstol för talan mot ägaren

Artikel 38

1. Har en olycka orsakat skada inom en eller flera konventionsstaters områden, däri inbegripet deras territorialvatten eller områden som anges i artikel 3 b, eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada inom ett sådant område,

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

däri inbegripet territorialvatten eller område som anges i artikel 3 b, får talan om ersättning mot ägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar föras endast vid domstolarna hos någon av dessa konventionsstater.

2. Har en olycka orsakat skada uteslutande utanför en stats område, däri inbegripet territorialvatten, och är antingen villkoren enligt artikel 3 c för tillämpning av denna konvention uppfyllda eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada får talan om ersättning mot ägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar föras endast i domstolarna hos

(a) den konventionsstat där fartyget är registrerat eller om det är ett oregistrerat fartyg den konventionsstat vars flagga fartyget har rätt att föra, eller

(b) den konventionsstat där ägaren har sitt vanliga hemvist eller där ägarens huvudsakliga verksamhetsort är belägen, eller

(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.

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

(c) den konventionsstat där en fond enligt artikel 9.3 har upprättats.

3. Sedan talan enligt punkt 1 eller 2 har väckts ska svaranden inom skälig tid underrättas om detta.

4. Varje konventionsstat ska se till att dess domstolar har behörighet att pröva talan om ersättning enligt denna konvention.

5. Sedan en fond enligt artikel 9 har upprättats av ägaren eller av försäkringsgivaren eller av annan person som ställt ekonomisk säkerhet enligt artikel 12 är endast domstolarna i den stat där fonden har upprättats behöriga att avgöra frågor angående fördelning av och utbetalning från fonden.

Domstol för talan mot HNS-fonden eller för talan av HNS-fonden

Artikel 39

1. Om inte annat följer av vad som anges i denna artikel får en talan mot HNS-fonden om ersättning enligt artikel 14

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

endast väckas vid en domstol som enligt artikel 38 är behörig att pröva en talan mot den ägare som är ansvarig för den skada som orsakats av den ifrågavarande olyckan eller vid en domstol hos en konventionsstat som skullen varit behörig om en ägare hade varit ansvarig.

2. Om det fartyg som transporterade de farliga och skadliga ämnena som orsakade skadan inte har kunnat identifieras ska bestämmelserna i artikel 38.1 tillämpas vid talan som förs mot HNS-fonden.

3. Varje konventionsstat ska se till att dess domstolar har behörighet att pröva en sådan talan mot HNS-fonden som anges i punkt 1.

4. Har talan om ersättning för skada väckts mot ägaren eller dennes garant vid en domstol, är denna domstol såvitt angår samma skada ensam behörig att pröva talan mot HNS-fonden om ersättning enligt bestämmelserna i artikel 14.

5. Varje konventionsstat

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

ska se till att HNS-fonden har rätt att träda in som part i en rättegång som enligt denna konvention förs mot ägaren eller dennes garant vid behörig domstol i den staten.

6. Utom i fall som anges i punkt 7 är HNS-fonden inte bunden av dom eller beslut i rättegång i vilken fonden inte har varit part eller av förlikning i vilken fonden inte har deltagit.

7. Har talan om ersättning för skada väckts enligt denna konvention mot en ägare eller dennes garant vid en behörig domstol hos en konventionsstat, ska varje part i målet vara berättigad enligt den nationella lagen i den staten att underrätta HNS-fonden om rättegången, utan att detta får medföra inskränkning av vad som anges i punkt 5. Överensstämmelse med de föreskrifter i formellt avseende som ställs upp i lagen i den stat där talan väckts och inom sådan tid och på sådant sätt att HNS-fonden har kunnat på ett verkningsfullt sätt träda in som part i rättegången ska

to intervene as a party to the proceedings, any 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

dom som meddelas av domstolen i en sådan rättegång, sedan den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelades, vara bindande för HNS-fonden i den betydelsen att domstolens avgörande i saken inte får ifrågasättas av HNS-fonden även om HNS-fonden faktiskt inte har trätt in i rättegången.

Recognition and enforcement

Erkännande och verkställighet

Article 40

Artikel 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

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 38 ska om den kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas av alla konventionsstater utom

(a) om domen erhållits genom ett svikligt förfarande, eller

(b) om svarande inte getts skäligt rådrum och erhållit en skälig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns

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 reopened.

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

enligt punkt 1 kan verkställas hos varje konventionsstat så snart som de föreskrifter i formellt avseende som uppställs i den staten blivit uppfyllda. Dessa föreskrifter får inte tillåta en ny prövning av den sak som avgjorts genom domen.

3. En dom som meddelats mot HNS-fonden av en domstol som är behörig enligt artikel 39.1 och 39.3 ska om domen kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas och verkställas hos alla konventionsstat er med iakttagande av ett beslut om fördelningen enligt artikel 14.6.

Subrogations- och regressrätt

Artikel 41

1. HNS-fonden ska inträda såvitt avser belopp som den betalat i ersättning för skada enligt artikel 14.1 i den rätt som den som fått ersättning kan ha mot ägaren eller dennes garant.

against the owner or the owner's guarantor.

2. Nothing in this Convention shall prejudice any rights of recourse or subrogation of the HNS Fund against any person, including persons referred to in article 7, paragraph 2(d), other than those referred to in the previous paragraph, in so far as they can limit their liability. In any event the right of the HNS Fund to subrogation against such persons shall not be less 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.

2. Bestämmelserna i denna konvention inskränker inte HNS-fondens regress- eller subrogationsrätt mot annan person, inbegripet de som anges i artikel 7.2 d, än som avses i föregående punkt i den utsträckning som de kan begränsa sitt ansvar. Under alla förhållanden ska HNS-fondens subrogationsrätt mot sådana personer inte vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den som fått ersättning.

3. Har en konventionsstat eller en myndighet hos staten enligt bestämmelser i nationell lag betalat ersättning för skada ska de inträda i den rätt som den som fått ersättning skulle ha haft enligt denna konvention. Detta får dock inte hindra att andra subrogations- eller regressrätter som finns kan göras gällande mot HNS-fonden.

*Supersession clause**Förhållandet till andra konventioner**Article 42**Artikel 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.

Denna konvention ersätter alla konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknande, dock endast i den utsträckning sådana konventioner skulle strida mot denna. Denna bestämmelse ska emellertid inte inverka på konventionsstaternas förpliktelser mot stater som inte är part till denna konvention och som gäller enligt sådana konventioner.

Chapter V**Kapitel V***Transitional provisions**Övergångsbestämmelser**First session of the Assembly**Första mötet med församlingen**Article 43**Artikel 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

Generalsekreteraren ska sammankalla församlingens första möte. Detta möte ska äga rum så snart om möjligt efter det att denna konvention trätt i

force of this Convention and, in any case, not more than thirty days after such entry into force.

kraft och i vart fall inte senare än trettio dagar efter ikraftträdandet.

Article 44

Artikel 44

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.

Slutbestämmelser i den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 2010, ska vara slutbestämmelserna i protokollet 2010 till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996.

Chapter VI

Kapitel VI

Final clauses

Slutbestämmelser

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

Article 45

Artikel 45

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

1. Detta protokoll ska vara öppet för undertecknande vid organisationens högkvarter

zation 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

från den 1 november 2010 till den 31 oktober 2011 och ska därefter förbli öppet för anslutning.

2. Stater kan, med beaktande av bestämmelserna i stycke 4 och 5, uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av detta protokoll genom

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller

(c) anslutning.

3. Ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning ska genomföras genom att en handling för detta ändamål deponeras hos generalsekretären.

4. Ett uttryck för samtycke att bli bunden av detta protokoll ska åtföljas av att uppgifter lämnas till generalsekretären beträffande den totala mängden av avgiftspliktigt gods som mottagits i den staten under föregående kalenderår med hänsyn till det allmänna kontot och varje särskilt konto.

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

5. Ett uttryck för samtycke som inte åtföljts av uppgifter enligt 4 ovan ska inte godtas av generalsekreteraren.

6. Varje stat som har uttryckt sitt samtycke att bli bunden av detta protokoll ska därefter årligen den 31 maj eller dessförinnan, tills protokollet träder i kraft beträffande staten, till generalsekreteraren lämna uppgifter om den totala mängden avgiftspliktig last som svarar för bidrag som mottagits i den staten under föregående kalenderår med avseende på det allmänna kontot och varje särskilt konto.

7. En stat som har samtyckt till att bli bunden av detta protokoll och som inte har lämnat de uppgifter om avgiftspliktig last som fordras enligt artikel 45.6 för relevanta år ska innan protokollet träder i kraft för den staten bli tillfälligt avstängd från att vara en fördragsslutande stat tills den har lämnat de begärda uppgifterna.

8. En stat som har uttryckt

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.

Entry into force

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, paragraphs 4 and 6, that those persons in such States who

sitt samtycke att bli bunden av den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämne ska anses ha återtagit detta samtycke den dag som den har undertecknat detta protokoll eller deponerat en handling rörande ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning i enlighet med 2 ovan.

Ikraftträdande

Artikel 46

1. Detta protokoll ska träda i kraft 18 månader efter det att följande villkor uppfyllts:

(a) Minst tolv stater, varav fyra var och en med ett bruttotonnage om minst två miljoner enheter, har gett samtycke att vara bundna av den.

(b) Generalsekreteraren har fått uppgifter enligt artikel 45.4 och 45.6 om att de som är skyldiga att betala avgifter enligt artikel 18.1 (a) och (c) i

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 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

konventionen, som den ändrats enligt detta protokoll, har mottagit under det föregående kalenderåret en total mängd av minst 40 miljoner ton last som är avgiftspliktig till det allmänna kontot.

2. När en stat uttrycker sitt samtycke att vara bunden av detta protokoll sedan villkoren för ikraftträdande har uppfyllts, ska ett sådant samtycke få verkan senast tre månader efter dagen då samtycket uttryckts, eller den dag då detta protokoll träder i kraft enligt artikel 46.1.

Översyn och ändring

Artikel 47

1. En konferens för att se över eller ändra denna konvention, som den ändrats genom detta protokoll, kan sammankallas av organisationen.

2. Generalsekreteraren ska sammankalla en konferens med konventionsstaterna för

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

Article 48

1. Without prejudice to the provisions of article 47, the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, 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,

översyn eller ändring av konventionen, som den ändrats genom detta protokoll, på begäran av minst sex konventionsstater eller av minst en tredjedel av konventionsstaterna.

3. Varje handling om ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning som deponerats efter ikraftträdande av en ändring av konventionen, såsom den ändrats genom detta protokoll, ska anses gälla konventionen såsom den ändrats.

Ändring av begränsningsbelopp

Artikel 48

1. Oavsett bestämmelserna i artikel 47 ska de särskilda bestämmelserna i denna artikel tillämpas för att ändra de gränser som anges i artiklarna 9.1 och 14.5.

2. På begäran av minst hälften, men aldrig färre än sex, av konventionsstaterna ska ett förslag att ändra gränserna i artiklarna 9.1 och 14.5 genom generalsekreterarens försorg

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,

sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.

3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska senast inom sex månader från översändandet lämnas över till organisationens juridiska kommitté (juridiska kommittén) för övervägande.

4. Alla fördragsslutande stater, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte, har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar.

5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande vid omröstningstillfället.

6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till

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

ändring av gränserna ska den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan som den föreslagna ändringen kan få på försäkringskostnaderna. Den ska också ta hänsyn till förhållandet mellan de gränser som anges i artiklarna 9.1 och 14.5.

7. (a) Ändringar i ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år har gått från det att detta protokoll öppnades för undertecknande och inte heller förrän fem år har gått från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.

(b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som den har lagts fast i detta protokoll ökat med sex procent per år, inklusive procentuell höjning från föregående år, beräknat från det att detta protokoll öppnades för undertecknande.

(c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger

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, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect

överstiger den gräns som lagts fast i detta protokoll.

8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen ska anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen. I sådant fall är ändringen förkastad och får ingen verkan.

9. En ändring som har godtagits i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogs.

10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp detta protokoll enligt artikel 49.1 och 49.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. En sådan uppsägning får verkan när ändringen träder i kraft.

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.

Denunciation

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

11. En stat som blir fördragsslutande stat när en ändring har antagits men innan 18-månadersperioden för dess godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande stat efter denna period blir bunden av en ändring som har godtagits enligt punkt 8. I de fall som anges i detta stycke blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft eller när protokollet träder i kraft för den staten om det sker senare.

Uppsägning

Artikel 49

1. Detta protokoll får sägas upp av en konventionsstat när som helst efter det att den trätt i kraft för den staten.

2. Uppsägning görs genom att ett uppsägningssinstrument

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

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

deponeras hos generalsekretären.

3. En uppsägning får verkan tolv månader efter deponeringen hos generalsekretären eller den längre tid som har angetts i uppsägningsinstrumentet.

4. Oavsett en uppsägning av en konventionsstat enligt denna artikel, ska bestämmelserna i detta protokoll om skyldigheterna enligt artiklarna 18, 19 eller artikel 21.5, att betala avgifter för utbetalningar av de ersättningar som församlingen kan besluta om fortfarande gälla för sådana olyckor som har inträffat innan uppsägningen får verkan.

Extra möten med församlingen

Artikel 50

1. Inom nittio dagar från deponeringen av ett uppsägningsinstrument får varje konventionsstat som anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av

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.

avgifterna för de kvarstående konventionsstaterna begära att direktören sammankallar ett extra möte med församlingen. Direktören ska kalla församlingen att sammanträda inom sextio dagar från det att han tog emot denna begäran.

2. Direktören får på eget initiativ sammankalla församlingen till ett extra möte som ska hållas inom sextio dagar efter deponeringen av ett uppsägningsinstrument, om han anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de kvarvarande konventionsstaterna.

3. Om församlingen vid ett extra möte som sammankallats enligt punkt 1 eller 2 fastställer att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de kvarvarande konventionsstaterna får var och en av dessa stater senast etthundratjugo dagar före den dag då uppsägningen får verkan säga upp detta protokoll med verkan från samma dag.

*Cessation**Upphörande**Article 51**Artikel 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

1. Detta protokoll upphör att gälla

(a) den dag antalet konventionsstater understiger sex, eller

(b) tolv månader efter den dag då uppgifter för ett föregående kalenderår skulle ha lämnats till direktören enligt artikel 21, om dessa uppgifter visar att den sammanlagda mängden avgiftspliktig last enligt artikel 18.1 a och c till det allmänna kontot som tagits emot hos konventionsstaterna under det föregående kalenderåret är mindre än 30 miljoner ton.

Om den sammanlagda mängden avgiftspliktig last till det allmänna kontot enligt artikel 18.1 a och c som tagits emot hos konventionsstaterna under det föregående kalenderåret var mindre än 30 miljoner ton men mer än 25 miljoner ton, får församlingen

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 52 and shall, for that purpose only, remain bound by this Protocol.

Winding up of the HNS Fund

Article 52

1. If this Protocol ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Protocol ceased to be in force; and

(b) be entitled to exercise

ändå, om den finner att detta berodde på särskilda omständigheter som troligen inte kommer att upprepas, besluta före utgången av den nämnda tolv månadersperioden att protokollet ska fortsätta att gälla. Församlingen får inte fatta ett sådant beslut mer än under två på varandra följande år.

2. Stater som är bundna av detta protokoll dagen innan den upphör att gälla ska möjliggöra för HNS-fonden att utöva sina funktioner enligt artikel 52 och förblir endast för detta ändamål bundna av protokollet.

Avveckling av HNS-fonden

Artikel 52

1. Om detta protokoll upphör att gälla ska HNS-fonden dock

(a) infria sina förpliktelser för de olyckor som har inträffat innan protokollet upphörde att gälla, och

(b) få utöva sin rätt till

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.

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

Depositary

Article 53

1. This Protocol and any amendment adopted under article 48 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Protocol or acceded thereto, and all Members of the Organization,

avgifter i den utsträckning som dessa avgifter är nödvändiga för att infria de förpliktelser som avses i a, inbegripet de förvaltningskostnader för HNS-fonden som är nödvändiga för detta ändamål.

2. Församlingen ska vidta alla lämpliga åtgärder för att slutföra avvecklingen av HNS-fonden, däri inbegripet en rättvis fördelning av resterande tillgångar bland dem som har betalat avgifter till fonden.

3. HNS-fonden förblir en juridisk person vid fullgörandet av uppgifterna enligt denna artikel.

Depositarie

Artikel 53

1. Detta protokoll och de ändringar som godtagits enligt artikel 48 ska deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren ska

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll och alla medlemmar i

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, paragraph 4;

(ii) data on contributing cargo submitted annually thereafter, in accordance with article 45, 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, paragraph 2;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 48, paragraph 5;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article 48, paragraph 8, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with article 48, paragraph 9;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with

organisationen om

(i) varje nytt under-tecknande eller ny deponering av ett instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning samt datum för detta,

(ii) uppgifter om avgiftspliktig last som lämnats årligen därefter i enlighet med artikel 46.6 tills dagen då detta protokoll träder i kraft,

(iii) dagen för ikraft-trädande av detta protokoll,

(iv) ett förslag om ändring av gränserna för ersättningsbeloppen som har gjorts enligt artikel 48.2,

(v) en ändring som har antagits enligt artikel 48.5,

(vi) en ändring som anses antagen enligt artikel 48.8, samt den dag då ändringen träder i kraft enligt 48.9,

(vii) deponeringen av ett uppsägningsinstrument beträffande detta protokoll

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.

Languages

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

samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan,

(viii) en underrättelse som gjorts enligt någon artikel i detta protokoll, och

(b) översända bestyrkta kopior av detta protokoll till alla stater som har undertecknat den eller har anslutit sig till den.

3. Så snart som detta protokoll träder i kraft ska en bestyrkt kopia av den överlämnas av depositarien till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Språk

Artikel 54

Detta protokoll är upprättad i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla äger vitsord.

Som skedde i London den 2 april 2010.

Till bekräftelse härav har

undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat detta protokoll.

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.

Type of security

Duration of security

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

Name

Address

.....

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

.....

(Full designation of the State)

At On

(Place)

(Date)

.....

(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

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

* * *

ANNEX 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
- (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.

BILAGA I

CERTIFIKAT OM FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVARIGHET
FÖR SKADA ORSAKAD AV FARLIGA ELLER SKADLIGA ÄMNEN

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 12 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

Fartygets namn	Signalbokstäver	IMO-nummer	Registeringshamn	Namn och adress till ägarens huvudsakliga verksamhetsort

Härmed intygas att det för ovan nämnda fartyg finns ett gällande försäkringsavtal eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 12 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

Typ av säkerhet

Säkerhetens varaktighet

Namn och adress till försäkringsgivaren/försäkringsgivarna och/eller garanten/garanterna

Namn

Adress

Detta certifikat gäller till och med

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i
(statens fullständiga beteckning)

I den
(Plats) (Datum)

.....
(Den utfärdande tjänstemannens namnteckning och titel)

Förklarande noter:

1. Om så önskas får beteckningen på staten inbegripa en hänvisning till den behöriga offentliga myndigheten i det land där certifikatet har utfärdats.
 2. Om säkerhetens samlade belopp lämnats från flera källor skall vart och ett av beloppen anges.
 3. Om säkerheten lämnas i flera former skall de olika formerna anges.
 4. Under "Säkerhetens varaktighet" skall den dag då säkerheten börjar gälla anges.
 5. Under "adress till försäkringsgivaren/försäkringgivarna och/eller garanten/garanterna" skall försäkringsgivarens/försäkringsgivarnas och/eller garantens/garanternas huvudsakliga verksamhetsort anges. Om så är lämpligt skall den verksamhetsort där försäkringen eller säkerheten är etablerad anges.
-

BILAGA II

REGLER FÖR BERÄKNING AV ÅRSavgIFTER TILL DET ALLMÄNNA KONTOT

Regel 1

1. Det bestämda belopp som anges i artikel 17.3 skall bestämmas för varje sektor enligt dessa regler.
2. Om det är nödvändigt att beräkna avgifter för mer än en sektor av det allmänna kontot, skall ett särskilt bestämt belopp per enhet avgiftspliktig last beräknas för envar av följande sektorer:
 - a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii.
 - b) Olja, om verksamheten för oljekontot senarelagts eller upphävts.
 - c) LNG (naturgas), om verksamheten för LNG-kontot senarelagts eller upphävts.
 - d) LPG (petroleumgas), om verksamheten för LPG-kontot senarelagts eller upphävts.
 - e) Andra ämnen.

Regel 2

1. För varje sektor skall det bestämda beloppet för varje enhet avgiftspliktig last vara produkten av avgiften per HNS-punkt och sektorfaktorn för denna sektor.
2. Avgiften per HNS-punkt skall vara den totala årsavgiften som skall betalas till det allmänna kontot delat med det totala antalet HNS-punkter för alla sektorer.
3. Det totala antalet HNS-punkter för varje sektor skall vara produkten av den totala mängd avgiftspliktig last, mätt i ton, för denna sektor och den motsvarande sektorfaktorn.
4. En sektorfaktor skall beräknas som det genomsnittliga värdet av förhållandet anspråk/mängd för denna sektor för det berörda året och för de tidigare nio åren, i enlighet med denna regel.
5. Utom i fall som avses i punkt 6 skall förhållandet anspråk/mängd för vart och ett av dessa år beräknas enligt följande:
 - a) Styrkta fordringar, beräknade i beräkningsenheter omräknat från inhemsk valuta med användande av den kurs som gällde vid tiden för olyckan, med anledning av skada som orsakats av ämnen för vilka avgifter skall betalas till HNS-fonden för berört år, delat med
 - b) mängden avgiftspliktig last som svarar mot berört år.
6. Om den information som behövs enligt punkt 5 a och b inte är tillgänglig skall följande värden användas för förhållandet anspråk/mängd för ett vart av de år informationen saknas:

a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1 femte stycket a vii	0
b) Olja, om verksamheten för oljekontot senarelagts	0
c) LNG (naturgas), om verksamheten för LNG-kontot senarelagts	0
d) LPG (petroleumgas), om verksamheten för LPG-kontot senarelagts	0
e) Andra ämnen	0,0001
7. Det genomsnittliga värdet för de tio åren skall vägas efter en sjunkande linjär skala så att andelen för det berörda året skall ha en vikt på 10, året före det berörda året skall ha en vikt på 9, året före detta skall ha en vikt på 8 och så vidare till dess att det tionde året har en vikt på 1.
8. Om verksamheten för ett särskilt konto har upphävts, skall den berörda sektorfaktorn beräknas i enlighet med bestämmelserna i denna regel som församlingen finner passande.



2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

Text approved by the
Conference

Text som godkänts av
konferensen

THE STATES PARTIES
TO THIS CONVENTION,

DE FÖRDRAGSSLUT-
ANDE STATERNA,

RECALLING Article 194
of the United Nations
Convention on the Law of the
Sea, 1982, which provides that
States shall take all measures
necessary to prevent, reduce
and control pollution of the
marine environment,

SOM ERINRAR OM
artikel 194 i Förenta nation-
ernas havsrättskonvention av
år 1982, i vilken det föreskrivs
att staterna skall vidta alla
nödvändiga åtgärder för att
hindra, minska och kontrollera
föroreningar av den marina
miljön

RECALLING ALSO
Article 235 of that
Convention, which provides
that, with the objective of
assuring prompt and adequate
compensation in respect of all
damage caused by pollution of
the marine environment,

SOM ÄVEN ERINRAR
OM artikel 235 i samma
konvention, i vilken det
föreskrivs att staterna skall
samarbeta för en fortsatt ut-
veckling av de relevanta
bestämmelserna i folkrätten i
syfte att garantera snabb och

States shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

NOTING the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992, in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

NOTING ALSO the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances

RECOGNISING the importance of establishing

lämplig ersättning för varje skada som orsakats genom förorening av den marina miljön,

SOM BEAKTAR de framsteg som uppnåtts genom 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja när det gäller att garantera ersättning till personer som drabbas av förorening på grund av läckage eller utsläpp av olja som transporteras som bulklast ombord på fartyg till sjöss,

SOM ÄVEN BEAKTAR antagandet av 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen för att kunna tillhandahålla lämplig, snabb och effektiv ersättning för skada orsakad genom olyckor i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen,

SOM ERKÄNNER vikten av att det införs strikt ansvar

strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

CONSIDERING that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

DESIRING to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "ship" means any sea-going vessel and seaborne craft, of any type whatsoever,

2. "person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its

för alla former av förorening genom olja, förbundet med en lämplig begränsning av detta ansvar,

SOM ANSER att kompletterande åtgärder är nödvändiga för att kunna garantera lämplig, snabb och effektiv ersättning för skada som orsakats av förorening på grund av att bunkerolja har läckt ut eller tömts ut från fartyg,

SOM ÖNSKAR anta enhetliga internationella regler och förfaranden för att avgöra frågor om ansvar och för att tillhandahålla lämplig ersättning i sådana fall,

HAR ENATS OM följande:

Artikel 1

Definitioner

I denna konvention avses med:

1. Fartyg: fartyg eller annan flytande anordning som kan användas till sjöss.

2. Person: fysisk person samt privaträttslig eller offentligrättslig juridisk person, inbegripet en stat och dess delstater eller motsvaran-

constituent subdivisions,

3. "shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship,

4. "registered 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, "registered owner" shall mean such company,

5. "bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil,

6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended,

7. "preventive measures" means any reasonable measures taken by any person

de.

3. Fartygsägare: ägaren, inklusive den registrerade ägaren, den som hyr fartyget utan besättning (bare-boat befraktare), redare eller den som i en redares ställe handhar fartygets drift.

4. Registrerad ägare: den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger fartyget. När ett fartyg som ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare, skall med "registrerad ägare" förstås detta borg.

5. Bunkerolja: varje mineralolja som innehåller kolväte, inklusive smörjolja, som används eller är avsedd att användas för drift eller framdrivning av fartyget samt alla rester av sådan olja.

6. Ansvarighetskonventionen: 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, med senare ändringar.

7. Förebyggande åtgärder: varje skälig åtgärd som vidtagits av en person efter det

after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage,

8. "incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage,

9. "pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement-

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures,

10. "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,

att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada genom förorening.

8. Olycka: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada genom förorening eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om sådan skada.

9. Skada genom förorening:

a) förlust eller skada som uppkommit utanför fartyget på grund av förorening genom att bunkerolja har läckt ut eller tömts ut från fartyget, varhelst läckaget eller tömningen ägt rum; ersättning för försäkring av miljön, annat än utebliven vinst, är dock begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras, och

b) kostnaderna för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakas av sådana åtgärder.

10. Fartygets registreringsstat: för registrerade fartyg, den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg, den stat vars flagga fartyget får föra.

11. "gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,

12. "Organisation" means the International Maritime Organisation,

13. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organisation.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and

(ii) 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 extend-

11. Bruttodräktighet: bruttodräktighet som beräknats enligt bestämmelserna om mätning av dräktighet i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

12. Organisation: Internationella sjöfartsorganisationen.

13. Generalsekreterare: organisationens generalsekreterare.

Artikel 2

Räckvidd

Denna konvention gäller endast

a) skada genom förorening som uppkommit

i) inom en fördragsslutande stats territorium, inklusive dess territorialvatten, och

ii) inom en fördragsslutande stats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om staten inte har fastställt någon sådan zon, inom ett område utanför och angränsande till den stats territorialvatten, vilket har bestämts av den staten i

ing not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

Article 3

Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted

enlighet med folkrättens regler och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 sjömil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts,

b) förebyggande åtgärder, var de än har vidtagits, för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Artikel 3

Fartygsägarens ansvar

1. Den som vid tidpunkten för en olycka eller, om denna utgörs av en serie händelser med samma ursprung, vid tidpunkten för den första händelsen är fartygets ägare skall, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4, vara ansvarig för varje skada genom förorening som har orsakats av bunkerolja ombord på eller härrörande från fartyget.

2. Om fler än en person är ansvarig enligt punkt 1 skall ansvaret vara solidariskt.

3. Fartygsägaren skall inte vara ansvarig för skada genom förorening om fartygsägaren bevisar att

a) skadan orsakades av

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.

4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially 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 shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följderna inte kunnat förhindras, eller

b) skadan helt och hållet orsakades av tredje mans handling eller underlåtenhet i avsikt att vålla skada, eller

c) skadan helt och hållet orsakades genom vårdslöshet eller annan försummelse av en regering eller annan myndighet vid fullgörandet av en skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

4. Om fartygsägaren kan bevisa att skadan genom förorening helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet, kan fartygsägaren helt eller delvis befrias från ansvar mot denna person.

5. Anspråk på ersättning för skada genom förorening får inte göras gällande mot fartygsägaren på annat sätt än enligt denna konvention.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, 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 noncommercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

6. Bestämmelserna i denna konvention skall inte inskränka fartygsägarens regressrätt, som föreligger oberoende av denna konvention.

Artikel 4

Undantag

1. Denna konvention skall inte tillämpas på skada genom förorening enligt definitionen i ansvarighetskonventionen, oavsett om ersättning skall betalas för skadan, enligt den konventionen eller inte.

2. Med undantag för vad som anges i punkt 3, skall bestämmelserna i denna konvention inte tillämpas på örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller används av en stat och som för tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

3. En fördragsslutande stat får besluta att tillämpa denna konvention på sina örlogsfartyg och andra fartyg enligt punkt 2 och skall då underätta generalsekreteraren om detta och ange villkoren och bestämmelserna för denna

4. 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 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

tillämpning.

4. När det gäller fartyg som ägs av en fördragsslutande stat och används för kommersiella ändamål skall talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 9, och staten skall avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat.

Article 5

Artikel 5

Incidents involving two or more ships

Olyckor där två eller flera fartyg är inblandade

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under Article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Om en olycka med två eller flera fartyg har inträffat och orsakat skada genom förorening skall ägarna till de inblandade fartygen vara solidariskt ansvariga för all skada som inte rimligen kan särskiljas, om de inte är befriade från ansvar enligt artikel 3.

Article 6

Artikel 6

Limitation of liability

Ansvarsbegränsning

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing

Denna konvention skall inte påverka fartygsägarens rätt, eller den rätt som tillkommer den eller de personers

insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, att begränsa sitt ansvar i enlighet med tillämpliga nationella eller internationella bestämmelser, såsom 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

Article 7

Artikel 7

Compulsory insurance or financial security

Obligatorisk försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

1. Den registrerade ägaren av ett fartyg som har en brutodräktighet som överstiger 1000 enheter och som är registrerat i en fördragsslutande stat är skyldig att inneha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution, för att täcka den registrerade ägarens ansvar för skada genom förorening till ett belopp som motsvarar ansvarsbegränsningen enligt tillämpliga nationella och internationella begränsningsregler, men som under alla omständigheter inte överstiger ett belopp som beräknats i enlighet med 1976

2. A 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 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 certificate shall be in the form of the model set out in the Annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification

års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, med senare ändringar.

2. Ett certifikat som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet gäller i enlighet med denna konvention skall utfärdas för varje fartyg sedan den behöriga myndigheten i en fördragslutande stat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts. För fartyg som är registrerade i en fördragslutande stat skall certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten; för fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon fördragsslutande stat. Certifikatet skall vara uppställt i överensstämmelse med förslaget i bilagan till denna konvention och skall innehålla följande uppgifter:

- a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.
- b) Ägarens namn och den ort där ägarens huvudsakliga verksamhet bedrivs.
- c) IMO-nummer.

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;

(f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organisation shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of.

d) Typ av säkerhet och giltighetstid.

e) När det gäller försäkringsgivare eller annan person som ställt säkerhet: dennes namn och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.

3. a) En fördragsslutande stat får bemyndiga en institution eller organisation som den erkänner att utfärda det certifikat som avses i punkt 2. En sådan institution eller organisation skall underrätta staten om varje certifikat som utfärdas. I samtliga fall skall den fördragsslutande staten till fullo garantera att det certifikat som utfärdats på detta sätt är fullständigt och korrekt, och skall även åta sig att sörja för nödvändiga åtgärder för att uppfylla denna skyldighet.

b) En fördragsslutande stat skall underrätta generalsekretären om

(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation recognised by it;

(ii) the withdrawal of such authority; and

(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect. An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into

i) de särskilda ansvarsområden och villkor som är förknippade med de befogenheter som delegerats till en institution eller organisation som den erkänner,

ii) återkallelse av ett sådant bemyndigande, och

iii) det datum då ett sådant bemyndigande eller en sådan återkallelse får verkan. Delegeringen av befogenheter skall träda i kraft tidigast tre månader efter det att generalsekreteraren underrättats om detta.

c) Den institution eller organisation som bemyndigats att utfärda certifikat enligt denna punkt skall åtminstone ha befogenhet att återkalla dessa certifikat om de villkor enligt vilka de utfärdats inte längre uppfylls. I samtliga fall skall institutionen eller organisationen underrätta den stat för vars räkning certifikatet utfärdats om ett sådant återkallande.

4. Certifikatet skall upprättas på det officiella språket eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som används varken är engelska, franska

one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5. The 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 authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this Article, unless the 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

eller spanska skall certifikatet innehålla en översättning till något av dessa språk, och statens officiella språk får utelämnas om staten beslutar detta.

5. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget, och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragslutande stat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

6. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller inte föreskrifterna i denna artikel om den kan upphöra att gälla av andra skäl än att den tid för försäkringens eller säkerhetens giltighet som enligt punkt 2 i denna artikel angetts i certifikatet gått ut, innan tre månader har förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i punkt 5 i denna artikel, om inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller ett nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Dessa bestämmelser skall även gälla varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten

in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organisation or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party 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

inte längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

7. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel skall registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikatet och för dess giltighet.

8. Ingenting i denna konvention skall tolkas som att det hindrar en fördragsslutande stat från att förlita sig på upplysningar som erhållits från andra stater eller organisationen eller andra internationella organisationer om den ekonomiska ställningen hos de som tillhandahåller försäkring eller ekonomisk säkerhet enligt denna konvention. I sådana fall skall den fördragsslutande stat som förlitar sig på sådana upplysningar inte vara befriad från sitt ansvar i egenskap av stat som utfärdar det certifikat som krävs enligt punkt 2.

9. Certifikat som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av en fördragsslutande stat skall godtas av övriga parter och skall av övriga fördragsslutande stater anses ha samma giltighet som certifikat som utfärdats eller

force as 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 insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to Article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to Article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other

bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade i någon fördragslutande stat. Om en fördragslutande stat anser att den försäkringsgivare eller garant som anges i certifikatet inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får parten när som helst begära samråd med den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

10. Talan om ersättning för skada genom förorening får föras direkt mot försäkringsgivaren eller annan person som har ställt ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar för skada genom förorening. I sådant fall får svaranden göra gällande de invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande, inklusive ansvarsbegränsning enligt artikel 6, med undantag för invändning grundad på att ägaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Även om fartygsägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning enligt artikel 6 får svaranden vidare begränsa ansvaret till ett belopp som motsvarar beloppet för den försäkring eller annan ekonomisk säkerhet

financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility

som krävs enligt punkt 1. Dessutom får svaranden göra invändning om att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv, men han får inte göra gällande andra invändningar som han skulle varit berättigad att göra i rättegång i vilken ägaren för talan mot svaranden. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämnd i målet.

11. En fördragsslutande stat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och för vilket denna artikel gäller om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkt 2 eller 14.

12. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel skall varje fördragsslutande stat med tillämpning av sin nationella lag se till att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 gäller för varje fartyg med en bruttodräktighet som överstiger 1000 enheter, var det än är registrerat, som anlöper eller lämnar en

in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. 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

hamn inom dess territorium eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

13. Trots vad som sägs i punkt 5 får en fördragsslutande stat underrätta generalsekreteraren om den för de ändamål som avses i punkt 12 inte kräver att fartyg skall medföra ombord eller uppvisa det certifikat som krävs enligt punkt 2 när de anlöper eller lämnar hamnar eller icke landbaserade anläggningar inom dess territorium, under förutsättning att den fördragsslutande stat som utfärdar certifikatet enligt punkt 2 har meddelat generalsekreteraren att den för register i elektroniskt format som är tillgängliga för alla fördragsslutande stater och som bekräftar att certifikatet utfärdats och som gör det möjligt för de fördragsslutande staterna att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 12.

14. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en fördragsslutande stat skall de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller ekono-

the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority 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 certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this Article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in Article 2(a)(i).

Article 8

Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date

misk säkerhet inte tillämpas i fråga om ett sådant fartyg, men fartyget skall medföra ett certifikat om obligatorisk försäkring utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat där det anges att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som anges i punkt 1. Ett sådant certifikat om obligatorisk försäkring skall så nära som möjligt överensstämma med förlagan enligt punkt 2.

15. Vid tidpunkten för ratificering, godtagande eller godkännande av eller anslutning till denna konvention, eller vid varje tidpunkt därefter, kan en stat förklara att denna artikel inte gäller fartyg som uteslutande färdas inom det område som anges i artikel 2 a i och som tillhör denna stat.

Artikel 8

Tidsfrister

Rätt till ersättning enligt denna konvention skall upphöra om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i konventionen inom tre år från den

when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first such occurrence.

Article 9

Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in Article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2. Reasonable notice of any

dag då skadan uppkom. Talan får dock inte i något fall väckas sedan sex år har gått från dagen för den olycka som orsakade skadan. Om olyckan utgörs av en serie av händelser skall sexårsperioden räknas från dagen för den första händelsen.

Artikel 9

Behörig domstol

1. Om en olycka har orsakat skada genom förorening inom en eller flera fördragslutande staters territorium, inklusive deras territorialvatten, eller områden som avses i artikel 2 a ii, eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa skada genom förorening inom ett sådant territorium, inbegripet territorialvattnet, eller sådant område, får talan om ersättning mot fartygsägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar endast väckas vid domstol i någon av dessa stater.

2. Varje svarande skall inom

action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised 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 his or her case.

2. A judgement recognised 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

skälig tid underrättas om att sådan talan har väckts enligt punkt 1.

3. Varje fördragsslutande stat skall se till att dess domstolar har behörighet att pröva talan om ersättning enligt denna konvention.

Artikel 10

Erkännande och verkställighet

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 9 skall, om den är verkställbar i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel, erkännas av alla parter utom

a) om domen erhållits genom svikligt förfarande, eller

b) om svarande inte getts skälig tid och rimlig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns enligt punkt 1 skall vara verkställbar i varje fördragsslutande stat så snart som de formella förutsättningar som föreskrivits i den staten har uppfyllts. Dessa föreskrifter

merits of the case to be reopened.

får inte tillåta en ny prövning av den sak som avgjorts genom domen.

Artikel 11

Article 11

Förhållandet till andra konventioner

Supersession clause

Denna konvention ersätter alla konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknande, men endast i den utsträckning sådana konventioner skulle strida mot densamma. Denna bestämmelse skall emellertid inte inverka på de fördragsslutande staternas förpliktelser enligt sådana konventioner mot stater som inte är parter i denna konvention.

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.

Article 12

Artikel 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation from 1 October

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter från och med den 1 oktober

2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(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. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

2001 till och med den 30 september 2002 och skall därefter förbli öppen för anslutning.

2. Stater kan uttrycka sitt samtycke till att vara bunden av denna konvention genom

a) undertecknande utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande,

b) undertecknande med förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande, följt av ratificering, godtagande eller godkännande, eller

c) anslutning.

3. Ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning verkställs genom deponering av ett instrument för detta ändamål hos generalsekretären.

4. Alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponeras efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft med avseende på alla befintliga fördragslutande stater, eller efter det att alla åtgärder har vidtagits som krävs för att denna ändring skall träda i kraft med avseende på dessa stater, skall anses gälla konventionen i dess ändrade lydelse.

Article 13

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in Article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State

Artikel 13

Stater med fler än ett rättssystem

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratificeringen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter, eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och uttryckligen ange de territoriella enheter där denna konvention är tillämplig.

3. När det gäller en fördragsslutande stat som har avgett en sådan förklaring skall

a) hänvisningar till en stat i definitionen av "registrerad ägare" i artikel 1.4 tolkas som hänvisningar till en sådan territoriell enhet,

b) hänvisningar till fartyg-

of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in Articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 14

Entry into force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either

ets registreringsstat och, när det gäller certifikat om obligatorisk försäkring, till utfärdande eller bestyrkande stat, tolkas som hänvisningar till den territoriella enhet där fartyget är registrerat respektive certifikatet har utfärdats eller bestyrkts,

c) hänvisningar i denna konvention till krav i nationell lagstiftning tolkas som hänvisningar till kraven i lagstiftningen i den berörda territoriella enheten, och

d) hänvisningar i artiklarna 9 och 10 till domstolar och domar som måste erkännas i de fördragsslutande staterna tolkas som hänvisningar till domstolar respektive domar som måste erkännas i den berörda territoriella enheten.

Artikel 14

Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft ett år efter det att arton stater, av vilka fem stater var och en har fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om minst 1 miljon enheter, antingen har undertecknat den

signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the

utan förbehåll för ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos generalsekreteraren.

2. För en stat som ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention efter det att villkoren för ikraftträdande i punkt 1 har uppfyllts träder denna konvention i kraft tre månader efter det att staten har deponerat det relevanta instrumentet.

Artikel 15

Uppsägning

1. Denna konvention får sägas upp av en fördragslutande stat när som helst efter det att den trätt i kraft för den staten.

2. Uppsägningen skall verkställas genom att ett uppsägningsinstrument deponeras hos generalsekreteraren.

3. En uppsägning får verkan tolv månader efter deponeringen hos generalsekreteraren eller vid den senare tidpunkt som har angetts i uppsägnings-

Secretary-General.	instrumentet.
Article 16	Artikel 16
<i>Revision or amendment</i>	<i>Översyn eller ändring</i>
<p>1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.</p> <p>2. The Organisation shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.</p>	<p>1. Organisationen får sammankalla en konferens för att se över eller ändra denna konvention.</p> <p>2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens med de fördragsslutande staterna för att se över eller ändra konventionen.</p>
Article 17	Artikel 17
<i>Depositary</i>	<i>Depositarie</i>
<p>1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.</p> <p>2. The Secretary-General shall:</p> <p>(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:</p> <p>(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;</p> <p>(ii) the date of entry into force of this Convention;</p>	<p>1. Denna konvention skall deponeras hos generalsekretären.</p> <p>2. Generalsekretären skall</p> <p>a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention om</p> <p>i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument samt datum för detta,</p> <p>ii) dagen för denna konventions ikraftträdande,</p>

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications made under this Convention.

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Article 18

Transmission to United Nations

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 19

Languages

This Convention is established in a single original

iii) varje deponering av uppsägningsinstrument som rör denna konvention samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan, och

iv) andra förklaringar och underrättelser som gjorts enligt denna konvention.

b) översända bestyrkta kopior av denna konvention till alla stater som har undertecknat konventionen och alla stater som ansluter sig till den.

Artikel 18

Överlämnande till Förenta nationerna

Så snart som denna konvention träder i kraft skall generalsekreteraren överlämna texten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Artikel 19

Språk

Denna konvention är upprättad i ett enda original på

in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this twenty-third day of March, two thousand and one.

In witness whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

Som skedde i London den tjugotredje mars tvåtusenett.

Till bevis härpå har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat denna konvention.

ANNEX
 CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
 IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE
 Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for
 Bunker Oil Pollution Damage, 2001

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 registered 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 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security.....

Duration of Security

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

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3) The present certificate is issued under the authority of the Government of.....
(Full designation of the State)

by
(name of institution or organisation)

At.....On.....
(Place) (Date)

.....
 (Signature and Title of issuing or certifying official)

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 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.

BILAGA
CERTIFIKAT OM FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVARIGHET
FÖR SKADA GENOM FÖRORENING ORSAKAD AV BUNKEROLJA
 Utfärdat i enlighet med artikel 7 i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada genom för
 orenin orsakad av bunkerolja

Fartygets namn	Signalbokstäver	IMO- nummer	Registeringsort	Den registrerade ägarens namn samt fullständig adress där denne bedriver sin huvudsakliga verksamhet

Härmed intygas att det för ovannämnda fartyg finns en gällande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 7 i 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja.

Typ av säkerhet

Säkerhetens giltighetstid

Namn och adress för försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet Namn

Adress

Detta certifikat är giltigt till och med den

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

(statens fullständiga namn)

ELLER

Detta certifikat har utfärdats på bemyndigande av regeringen i

(statens fullständiga namn)

av

(institutionens eller organisationens namn)

.....den

(ort)

(datum)

..... (den
utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens namnteckning och titel)

Förklarande anmärkningar

1. Om så önskar kan det på den plats där statens namn anges även tas in en uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdats.
2. Om säkerhet ställts av mer än en person skall det belopp som sällts av var och en av dem anges. 3. Om det har ställts flera slags säkerhet skall dessa anges.
4. Under rubriken "säkerhetens giltighetstid" skall även anges den dag från vilken säkerheten gäller.
5. Under rubriken "adress" för försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan ekonomisk säkerhet skall det anges var denna (dessa) person(er) bedriver sin huvudsakliga verksamhetsadress anges där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

Departementsserien 2012

Kronologisk förteckning

1. Nya regler om prospekt. Fi.
2. Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. S.
3. Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. A.
4. Revision i finansiella företag. Fi.
5. Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. A.
6. Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. S.
7. Fordonsrelaterade skulder. N.
8. Nationell samordning av hemslöjden
– en översyn av Nämnden för hemslöjdsfrågor. Ku.
9. Karenstid för egenföretagare, m.m. S.
10. Blankning. Fi.
11. Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. S.
12. En ny taltidningsverksamhet. Ku.
13. Ny bibliotekslag. Ku.
14. Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. Ju.

Departementsserien 2012

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter. [14]

Socialdepartementet

Specialist i allmänmedicin – en yrkeskvalifikation för läkare i allmänpraktik. [2]

Patientrörlighet i EU
förslag till ny lag. [6]

Karenstid för egenföretagare, m.m. [9]

Kontrollköp – ålderskontroll vid försäljning av folköl, tobak och receptfria läkemedel. [11]

Finansdepartementet

Nya regler om prospekt. [1]

Revision i finansiella företag. [4]

Blankning [10]

Näringsdepartementet

Fordonsrelaterade skulder. [7]

Kulturdepartementet

Nationell samordning av hemslöjden
– en översyn av Nämnden för hemslöjdsfrågor. [8]

En ny taltidningsverksamhet. [12]

Ny bibliotekslag. [13]

Arbetsmarknadsdepartementet

Rättssäkerhet och likabehandling i arbetslöshetsförsäkringen. [3]

Behandling av personuppgifter vid Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering. [5]



