

Høringsnotat

Lovavdelingen
April 2014
Snr. 14/1023

HØRING – SPØRSMÅLET OM NORSK RATIFIKASJON AV 2010 HNS-PROTOKOLLEN OG GJENNOMFØRING AV 2010 HNS-KONVENSJONEN I NORSK RETT

1. INNLEDNING

I dette høringsnotatet behandles spørsmålet om ratifikasjon av protokollen 30. april 2010 («2010 HNS-protokollen»/«2010-protokollen») til den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer («1996 HNS-konvensjonen»/«1996-konvensjonen») og spørsmålet om gjennomføring i norsk rett av 1996 HNS-konvensjonen som endret ved 2010-protokollen («2010 HNS-konvensjonen»/«2010-konvensjonen»).

2010 HNS-konvensjonen tar sikte på å etablere et internasjonalt regelverk om erstatning for skader som voldes ved sjøtransport av farlig og skadelig gods. Det har imidlertid tatt tid å få lagt til rette for et internasjonalt rammeverk som vil gi et effektivt og velfungerende ansvarsregime. I forbindelse med at signatarstatene arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring av 1996 HNS-konvensjonen, ble det konstatert svakheter ved utformingen av konvensjonsbestemmelsene. Dette knyttet seg blant annet til rapporteringen av farlig gods, som av flere stater ble ansett for å være til hinder for generell ratifikasjon. For å legge til rette for at konvensjonen skulle få den nødvendige tilslutning, ble det i 2007 iverksatt en revisjonsprosess som munnet ut i et forslag til en protokoll til 1996-konvensjonen. Med vedtakelsen av 2010 HNS-protokollen skulle forholdene nå ligge til rette for at konvensjonen på sikt vil få slik tilslutning at den vil kunne tre i kraft internasjonalt.

2010 HNS-protokollen trer i kraft når 12 stater har ratifisert og minst fire av disse statene har en bruttotonnasje på minst 2 millioner, og det samtidig er innrapportert (at bidragsytere i statene som har ratifisert i løpet av det foregående kalenderåret har mottatt) minst 40 millioner tonn bidragspliktig last til HNS-fondet. Per i dag har ingen stater ratifisert 2010 HNS-konvensjonen, men åtte stater (Canada, Danmark, Frankrike, Hellas, Norge, Nederland, Tyrkia og Tyskland) har hittil undertegnet 2010-protokollen med forbehold om ratifikasjon.

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

Norge undertegnet 1996 HNS-konvensjonen 25. september 1997. Ved undertegningen ble det tatt forbehold om ratifikasjon. Sjølovkomiteen foreslo i NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods at Norge ratifiserte og gjennomførte 1996-konvensjonen. Sjølovkomiteens utredning med lovforslag ble sendt på høring ved Justis- og politidepartementets brev 26. november 2004. Høringsinstansene ga bred støtte til norsk ratifikasjon av 1996-konvensjonen. Arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett ble imidlertid utsatt som en følge av arbeidet med å løse problemene som ble identifisert som hinder for ratifikasjon. Ved Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 ble berørte instanser og aktører orientert om forslaget til protokoll, og departementet anmodet om eventuelle innspill til utarbeidelsen av norsk posisjon i forkant av diplomatkonferansen 26.-30. april 2010. Etter vedtakelsen av 2010-protokollen 30. april 2010 ble spørsmålet om undertegning av 2010 HNS-protokollen sendt på høring ved Justis- og politidepartementets brev 5. april 2011. Høringsinstansene ga bred støtte til undertegning av protokollen, og Norge undertegnet denne med forbehold om ratifikasjon 25. oktober 2011.

De nevnte dokumentene er tilgjengelige på www.regjeringen.no/jd.

Justis- og beredskapsdepartementet foreslår at Norge ratifiserer 2010 HNS-protokollen og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett. I punkt 6 følger et forslag til endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Forslaget til endringslov er basert på Sjølovkomiteens forslag i NOU 2004: 21 og innspill fra høringen av denne utredningen, men revidert i lys av endringene som følger av 2010 HNS-protokollen.

Det er spørsmålet om ratifikasjon av 2010-protokollen og gjennomføring av den konsoliderte 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett, som nå er gjenstand for høring. Høringsnotatet her har altså fokus på de endringer som ble vedtatt med 2010-protokollen. Selve ansvarsregimet som konvensjonen etablerer, og spørsmålene av mer generell karakter som konvensjonen reiser, ble behandlet i høringen av NOU 2004: 21, jf. Justis- og politidepartementets brev 26. november 2004. Selv om det vedlagte lovforslaget bygger på Sjølovkomiteens forslag og innspill mottatt i høringen av Sjølovkomiteens utredning, er det primært endringene som følger av 2010-protokollen, som omtales i dette høringsnotatet.

2. GJELDENDE RETT

2.1 Ansvarsgrunnlaget

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

Når skaden er å anse som forurensningsskade, følger ansvarsgrunnlaget av de alminnelige reglene om erstatningsansvar for forurensningsskade i kapittel 8 i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven). Etter forurensningsloven § 55 har ”eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade” objektivt ansvar for skaden, dersom vedkommende også ”driver, bruker eller innehar” eiendommen, gjenstanden, anlegget eller virksomheten. Ellers påhviler ansvaret den som ”faktisk driver, bruker eller innehar” eiendommen eller virksomheten mv. Det objektive

ansvaret etter forurensningsloven påhviler normalt den som er ansvarlig for skipets nautiske drift, det vil si skipets reder. Det vises for øvrig til redegjørelsen for reglene i forurensningsloven i NOU 2004: 21 punkt 3.1.1, side 12-13.

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

2.2 Ansvarsbegrensning etter sjøloven kapittel 9

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

Begrensningsbeløpene i sjøloven kapittel 9 ble betydelig hevet ved lov 7. januar 2000 nr. 2, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998-99), i forbindelse med at Norge gjennomførte endringsprotokollen av 1996. Den 19. april 2012 vedtok FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) å oppjustere ansvars grensene i artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) i globalbegrensningskonvensjonen. Vedtaket innebærer at ansvars grensene for krav som nevnt 1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav (a) og (b) heves med 51 %. Endringene trer i kraft internasjonalt 8. juni 2015. Som konvensjonspart er Norge folkerettslig forpliktet til å heve ansvars grensene i sjøloven § 175 nr. 2 og nr. 3 tilsvarende. Forslag til endring av sjøloven som følge av de økte ansvars grensene har vært på høring med høringsfrist 19. februar 2014, jf. Justis- og beredskapsdepartementets høringsbrev 19. november 2013.

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

1996-globalbegrensningskonvensjonen gir statene anledning til å gjøre et forbehold som innebærer at visse krav kan unntas fra konvensjonens regler om retten til begrensning av ansvaret. Dette gjelder blant annet krav i anledning ”heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet”, jf. protokollen artikkel 18 (1), jf. artikkel 2(1) bokstav d) og bokstav e). Norge har tatt et slikt forbehold under 1996-globalbegrensningskonvensjonen. På denne bakgrunn ble det i endringslov 17. juni 2005 nr. 88 vedtatt ny § 172 a og ny § 175 a i sjøloven med høyere begrensingsbeløp for slike krav, jf. Ot.prp. nr. 79 (2004-2005). Beløpene i sjøloven § 175 a ble ytterligere økt ved endringslov til sjøloven 12. juni 2009 nr. 37, jf. Ot.prp. nr. 16 (2008-2009).

2.3 Forsikringsplikt

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

Ved endringslov 5. april 2013 nr. 11, som trådte i kraft 1. juli 2013, fikk sjøloven generelle regler om tvungen forsikringsplikt. Sjøloven §§ 182 a til 182 c gjennomfører direktiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav.

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

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

Den generelle forsikringsplikten etter sjøloven §§ 182 a til 182 c kodifiserer langt på vei praksis. De fleste skip har en generell ansvarsforsikring, en såkalt ”Protection and Indemnity-forsikring” (gjærne forkortet til ”P&I”), som dekker slikt ansvar. I NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods punkt 3.4, side 21, er det opplyst at ca. 90 % av den havgående tonnasjen i verden har en slik P&I-forsikring fra P&I-klubbene som er tilsluttet The International Group of P&I Clubs (IG PI-klubbene). De 10 % av skipene som ikke har en P&I-forsikring, har andre former for ansvarsforsikring. I forbindelse med høringen av gjennomføringen av direktiv 2009/20/EF i norsk rett opplyste Assuranceforeningen Skuld at de aller fleste skip innmeldt i IG PI-klubbene har forsikringsdekning utover nivået på ansvarsgrensene i globalbegrensningskonvensjonen, jf. Prop. 12 L (2012-2013) punkt 3.3.3.

2.4 Regulering av transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs

Det finnes regler om transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs i gjeldende rett. Dagens regler, som bygger på internasjonalt og regionalt regelverk, stiller tekniske krav til skip og utstyr som benyttes for frakt av slikt farlig gods, og pålegger fartøy som frakter slik farlig last, meldeplikt om ankomst til og avgang fra norsk territorialfarvann. Mens dagens regelverk kan sies å ha fokus på forebygging av ulykker, etablerer 2010 HNS-konvensjonen et ansvarsregime kombinert med obligatorisk forsikringsplikt for de tilfellene hvor ulykken først er ute i forbindelse med gjennomføringen av transporten av slikt farlig gods. Med andre ord supplerer 2010 HNS-konvensjonen dagens regelverk.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har vedtatt et omfattende regelverk som stiller krav til bygging og utrustning av skip i forbindelse med transport av ulike typer av farlig gods. Av de mest sentrale nevnes Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), hvis formål er å fastsette minimumskrav for konstruksjon, utstyr og drift av skip for dermed å bidra til å øke sjøsikkerheten, og Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78 (Marpol 73/78), som gir regler med det formål å forebygge og minske forurensning fra skip, og da både forurensning forårsaket av den daglige driften av skip og forurensning som følge av uhell. Konvensjonsreglene suppleres av tekniske regler om transport av farlig gods, henholdsvis International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC-koden), International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (ICG-koden) og International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC-koden). I tillegg til at det i det internasjonale regelverket stilles krav til konstruksjon og utrustning av skip som frakter visse typer farlig last, inneholder de nevnte kodene bl.a. regler om hvordan farlig gods klassifiseres, pakkes, merkes, stues og holdes adskilt forut for og under transport til sjøs. Definisjonen av "farlige og skadelige stoffer" i 2010 HNS-konvensjonen viser til disse tekniske regelverkene. Reglene er i norsk rett gjennomført i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), jf. § 12, og forskrift 8. desember 2009 nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip. I høringsbrev 10. januar 2014 har Sjøfartsdirektoratet sendt forslag til ny forskrift om farlig last på norske skip på høring med høringsfrist 15. april 2014.

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

av og informasjonsutveksling om skipsfarten, samtidig som det gir fullstendig informasjon om farlig last, inkludert IMO-kode og mengde, som mottas i de enkelte havner.

Etter forskrift 17. desember 2009 nr. 1633 skal fartøy som er på vei til en havn i Norge, innen en viss frist gi melding om anløp. Dersom skipet fører farlig eller forurensende last og kommer fra en havn utenfor EØS-området med kurs for norsk havn eller norsk territorialfarvann, skal det gis melding med opplysninger om lasten, herunder korrekt teknisk betegnelse på lasten, mengde last, plasseringen om bord og identifikasjonsnummer på eventuelle beholdere eller containere, jf. forskriften § 6, jf. vedlegg I nr. 2. Tilsvarende skal et skip som fører farlig eller forurensende last, gi slik melding når det går fra kai, ankringsplass eller fortøyningsinnretning i norsk territorialfarvann, jf. forskriften § 5. Melding skal gis elektronisk i Kystverkets meldingssystem, dvs. SafeSeaNet, jf. forskriften § 8. (Direktivet og forskriften omfatter de samme stoffene som er omfattet av 2010 HNS-konvensjonen etter dennes artikkel 1 nr. 5.)

Reglene om meldeplikt inneholder ikke noe krav om at det opplyses om mottaker av lasten. EUs sjøfartsmyndigheter, European Maritime Safety Agency (EMSA), har reist spørsmål om det i EUs regelverk for melding om farlig gods også bør inntas et krav om at det skal opplyses hvem som er mottaker av godset. Foreløpig er det ikke foreslått regler om dette på EU-nivå. Dersom det oppstilles et krav om slik informasjon, vil dette kunne benyttes i forbindelse med rapporteringen etter 2010 HNS-konvensjonen.

Myndighetene fører statistikk over transportert gods og passasjerer til norske havner, jf. forskrift 20. juni 2008 nr. 632 om gjennomføring av EØS-rettsakter om europeisk statistikk § 4 som gjennomfører forordning (EU) nr. 1090/2010. Heller ikke disse reglene har krav om opplysninger om mottakere av godset.

3. NÆRMERE OM 2010 HNS-KONVENSJONEN

3.1 Generelt om erstatningsregimet i konvensjonen

2010 HNS-konvensjonen inneholder regler om ansvar og ansvarsforsikring for skade forårsaket av farlige og skadelige stoffer som transporteres som last om bord i skip. Formålet med konvensjonen er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern ved slik skade. Konvensjonen er bygd opp etter mønster av systemet i den internasjonale konvensjonen 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade og den internasjonale konvensjonen 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning ved oljesølskade, som begge er ratifisert av Norge og gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 10.

2010 HNS-konvensjonen pålegger skipets eier et objektivt ansvar som er begrenset oppad til et visst beløp per hendelse, og som øker med skipets størrelse, jf. artikkel 7 og artikkel 9. Skipets eier plikter å ha forsikring for dette ansvaret, jf. artikkel 12. Tap utover beløpsgrensen for skipseierens ansvar skal dekkes av Det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet), jf. artikkel 14.

Erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet skal finansieres av en avgift som innkreves etter at det er skjedd en ulykke som foranlediger erstatningsutbetalinger fra fondet, jf. artikkel 17. Avgiften skal som hovedregel betales av dem som gjennom det forutgående året (eller

tidligere år) har mottatt et visst kvantum av slike stoffer som konvensjonen omfatter, jf. artikkel 18 og 19. Det er den som fysisk mottar godset ved lossing, og ikke nødvendigvis den endelige mottakeren av godset, som anses som "mottaker" i konvensjonens forstand, og som er avgiftspliktig til fondet, likevel slik at det er særlige regler for last i transitt, jf. artikkel 18 og 19 nr. 1, jf. artikkel 1 nr. 10.

For LNG-last er også utgangspunktet at det er lastens mottaker som er avgiftspliktig, jf. artikkel 19 nr. 1*bis* bokstav a. Etter avtale mellom mottakeren og den som eide LNG-lasten umiddelbart forut for lossingen, kan imidlertid sistnevnte påta seg avgiftsplikten, jf. artikkel 19 nr. 1*bis* bokstav b. Mottakeren vil likevel uansett være ansvarlig overfor HNS-fondet hvis lasteieren ikke betaler avgiften i henhold til avtalen, jf. artikkel 19 nr. 1*bis* bokstav c.

Gjennom disse reglene, der et skipseieransvar kombineres med et erstatningsfond som er finansiert av lastesiden, deles de økonomiske konsekvensene av skader forårsaket av farlig gods mellom sjøtransportnæringen og de involverte lasteinteressene. Rederinæringen får økt ansvar, men vil fortsatt være beskyttet mot et katastrofeansvar ved ansvarsbegrensningsregler av samme type som gjelder for oljesølansvaret. Lasteinteressene bidrar i form av avgiftene til HNS-fondet. HNS-fondets årlige administrative kostnader skal også dekkes inn ved en avgift som nevnt, jf. artikkel 17 nr. 4.

3.2 Særlig om endringene innført ved 2010-protokollen

3.2.1 Innledning

Etter vedtakelsen av 1996 HNS-konvensjonen ble det, i forbindelse med arbeidet med å forberede konvensjonens ikrafttredelse, avdekket enkelte problemstillinger som bidro til at det oppsto tvil om det ansvarssystemet konvensjonen ga anvisning på, ville fungere etter hensikten, og som derfor av flere stater ble ansett for å være til hinder for ratifikasjon. Det vises til redegjørelsen i Justis- og beredskapsdepartementets brev 29. januar 2010.

Utfordringene var særlig knyttet til følgende problemstillinger:

- brudd på konvensjonsstatenes rapporteringsplikt av mottak av avgiftspliktig gods forut for konvensjonens ikrafttreden
- manglende identifikasjon av avgiftspliktige for HNS-last i pakket form
- manglende jurisdiksjon over de avgiftspliktige for LNG-last

I det følgende redegjøres det for hovedtrekkene i de løsningene på problemene som ble vedtatt med 2010-protokollen. Endringene av mer prinsipiell karakter har nødvendiggjort konsekvensendringer flere steder i konvensjonsteksten, men disse blir ikke nærmere omtalt her.

3.2.2 Rapporteringsplikten og innføring av sanksjonsmuligheter ved brudd på denne

Et grunnleggende problem som reiste seg for 1996 HNS-konvensjonen var konvensjonsstatenes manglende rapportering av mottak av avgiftspliktig last, jf. Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 punkt 3.1 og Justis- og politidepartementets høringsbrev 5. april 2011 punkt 3.

Dels viste det seg at statene som sluttet seg til konvensjonen, ikke samtidig rapporterte om mottatt last for det siste forutgående kalenderåret, jf. 1996 HNS-konvensjonen artikkel 43.

Dels viste det seg at statene som hadde sluttet seg til konvensjonen, unnlot å oppfylle den etterfølgende plikten til årlig rapportering, jf. 1996 HNS-konvensjonen artikkel 43.

Ettersom konvensjonens ikrafttreden blant annet beror på mottatt kvanta avgiftspliktig last, jf. 1996 HNS-konvensjonen artikkel 46, bidro bruddene på statenes rapporteringsplikt til å gjøre det vanskelig å fastslå om og når vilkårene for ikrafttreden var oppfylt. Samtidig er konvensjonssystemet bygget opp slik at statenes rapportering utgjør grunnlaget for beregningen av lastenæringens bidrag til fondet, jf. 1996 HNS-konvensjonen artikkel 21. En eller flere staters manglende overholdelse av plikten til etterfølgende rapportering av mottatt avgiftspliktig gods ville dermed bidra til å underminere prinsippet om ansvarsdeling mellom rederinæringen og lasteierne, og på den måten svekke ordningens legitimitet.

Reglene om statenes rapporteringsplikt forut for ikrafttreden, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 4 og nr. 6, og betydningen av denne, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45, er videreført uendret. Nytt med 2010-protokollen er innføringen av sanksjonsmuligheter ved brudd på rapporteringsplikten.

For det første er generalsekretæren gitt hjemmel til å avvise en tilslutning til konvensjonen dersom det ikke sammen med tilslutningen gis opplysninger om mottatt avgiftspliktig last for det siste forutgående kalenderåret før tilslutningen, jf. artikkel 45 nr. 5.

For det andre er det inntatt en hjemmel for å suspendere en konvensjonsstat midlertidig dersom denne ikke forut for konvensjonens ikrafttreden har oppfylt sin årlige rapporteringsplikt, jf. artikkel 45 nr. 7.

At en stat blir midlertidig suspendert, innebærer at den ikke anses som en kontraherende stat ved anvendelsen av konvensjonen. Dette innebærer at staten ikke har rettigheter og plikter etter konvensjonen. En suspendert stat teller ikke med som kontraherende stat når det gjelder vilkårene for ikrafttredelse av konvensjonen. Suspensjonen gjelder inntil staten har oppfylt sin opplysningsplikt etter konvensjonen.

Reglene om statenes rapporteringsplikt til HNS-fondet om mottakerne av avgiftspliktig last i staten etter at konvensjonen er trådt i kraft, er innskjerpet. Konvensjonsstatenes plikt til å rapportere kontaktopplysninger på mottakere av avgiftspliktig gods sammen med opplysninger om hvilke kvanta avgiftspliktig last som denne skal betale avgift for hva angår det forutgående kalenderåret, er videreført, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 2 som tilsvarende 1996 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 2. Nytt med 2010 HNS-konvensjonen er at en konvensjonsstat nå også plikter å opplyse særskilt om det dersom ingen oppfyller kravene til avgiftsplikt etter artikkel 18, artikkel 19 eller artikkel 21 nr. 5 i konvensjonsstaten i et kalenderår, jf. artikkel 21 nr. 4.

Den viktigste endringen er likevel at 2010-protokollen skjerper sanksjonene ved brudd på opplysningsplikten etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 2 og nr. 4. Sanksjonene er regulert i en ny artikkel, artikkel 21*bis*.

Regelen i 1996 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 4 om at en konvensjonsstat som misligholder sin rapporteringsplikt, kan bli ansvarlig for HNS-fondets finansielle tap forårsaket av den manglende rapporteringen, er videreført, jf. HNS-konvensjonen 2010 artikkel 21*bis* nr. 1.

Det nye er at det også er innført en adgang til å nekte kompensasjon fra HNS-fondet ved brudd på rapporteringsplikten. Det skal ikke utbetales kompensasjon fra HNS-fondet for skade inntrådt i en konvensjonsstats territorium etter at konvensjonen har trådt i kraft, hvis konvensjonsstaten ikke har oppfylt sine årlige rapporteringsforpliktelser for alle forutgående år før den skadevoldende hendelsen, jf. HNS-konvensjonen 2010 artikkel 21*bis* nr. 2. Retten til å kreve den nevnte utbetalingen fra HNS-fondet tapes hvis rapporteringsplikten deretter ikke oppfylles innen ett år etter at konvensjonsstaten har fått beskjed fra HNS-fondets direktør om den manglende rapporteringen, jf. HNS-konvensjonen artikkel 21*bis* nr. 3. Disse reglene får imidlertid ikke anvendelse for krav med bakgrunn i død og personskade, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21*bis* nr. 5.

Reglene om skipseierens ansvar, herunder adgangen til ansvarsbegrensning, berøres ikke av at HNS-fondets erstatningsplikt suspenderes, eventuelt bortfaller.

3.2.3 Avgiftspliktig gods og innføringen av skillet mellom «bulk HNS» og «pakket HNS»

1996 HNS-konvensjonen artiklene 18 flg. påla mottakerne av HNS-gods (unntatt LNG-last, jf. punkt 3.2.4 nedenfor) avgiftsplikt til HNS-fondet. Dette gjaldt uavhengig av om det dreide seg om HNS-gods fraktet i bulk eller i pakket form. I forbindelse med forberedelsene til gjennomføring av 1996 HNS-konvensjonen ble det avdekket at det var vanskelig å skaffe seg tilstrekkelig oversikt over mottakerne av pakket HNS-gods, jf. Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 punkt 3.2.1. Problemet med statenes manglende rapportering (jf. punkt 3.2.2 ovenfor) ble antatt delvis å ha sammenheng med vanskelighetene med å få oversikt over mottakerne av pakket HNS-gods.

For å løse dette problemet er det med 2010-protokollen innført et skille mellom «bulk HNS» og «pakket HNS», jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5*bis* og 5*ter*. Samtidig er mottakere av «pakket HNS» nå fritatt for rapporteringsplikt, jf. 2010 HNS-konvensjonen artiklene 18 flg. Eieren av skipet som frakter «pakket HNS», er fortsatt underlagt et objektivt erstatningsansvar etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 og forsikringsplikt etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12. Skipseieren har videre rett til ansvarsbegrensning etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 1 bokstav b. Ansvarsbegrensningsbeløpene er imidlertid satt høyere enn for hendelser hvor skadene stammer fra «bulk HNS». I tillegg vil skadelidte etter omstendighetene kunne ha rett til utbetaling fra HNS-fondet etter de alminnelige reglene i 2010 HNS-konvensjonen kapittel III.

Løsningen i 2010 HNS-konvensjonen er altså at «pakket HNS» ikke bidrar til HNS-fondet, selv om skader som har sin årsak i «pakket HNS», vil kunne være grunnlag for utbetaling fra HNS-fondet. Konsekvensen av dette er at det vil være mottakere av «bulk HNS», og eventuelt eiere av LNG-last, som må dekke HNS-fondets erstatningsutbetalinger i slike tilfeller.

For at rederinæringen skal være med på å bære de finansielle byrdene ved denne belastningen, sammen med mottakerne av «bulk HNS» og eventuelle eiere av LNG-last, er det vedtatt høyere ansvarsgrenser for skipets eier hvor skadene helt eller delvis kan tilbakeføres til «pakket HNS». Dette innebærer indirekte at HNS-fondets andel av totalansvaret i disse tilfellene blir tilsvarende mindre.

De nærmere reglene om ansvarsgrensene for skipseierne ved skader forårsaket av «pakket HNS» finnes i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 1 bokstav b:

- For skip som ikke overstiger 2 000 tonnasjeenheter, er ansvarsgrensen 11,5 millioner SDR.
- For skip som overstiger 2 000 tonnasjeenheter, øker ansvarsgrensen med 1 725 SDR pr tonnasjeenhet mellom 2 001 og 50 000 tonnasjeenheter, og med 414 SDR for hver tonnasjeenhet over 50 000 tonnasjeenheter.

Det totale ansvarsbeløpet skal imidlertid uansett ikke overstige 115 millioner SDR.

Anvendelsesområdet for de høyere ansvarsgrensene for «pakket HNS» er positivt angitt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 1 bokstav b. I tillegg til situasjoner hvor skaden er forårsaket av «pakket HNS» alene, vil ansvarsgrensene komme til anvendelse hvor skaden er forårsaket av både «pakket HNS» og «bulk HNS». Det samme gjelder hvor det ikke lar seg fastslå hvorvidt skaden som stammer fra et skip, har sin årsak i «pakket HNS» eller «bulk HNS». Den praktiske konsekvensen av dette er at det vil være skipets eier, og dennes forsikringsgiver, som har bevisbyrden for at skadene har sin årsak i «bulk HNS».

Skillet mellom «bulk HNS» og «pakket HNS» kommer som nevnt til uttrykk i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5*bis* og 5*ter*. Definisjonene viser tilbake til farlige og skadelige stoffer nevnt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 a og b. I definisjonen av «bulk HNS» henvises det til de farlige og skadelige stoffer som er nevnt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a (i) til (iii) og (v) til (vii), samt nr. 5 bokstav b. I definisjonen av «pakket HNS» vises det til stoffene angitt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a (iv).

Definisjonene i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstavene a og b tilsvarer i hovedsak definisjonene i de parallelle bestemmelsene i 1996 HNS-konvensjonen. Definisjonen av «solid bulk materials» er imidlertid noe endret, noe som har sammenheng med at IMO-kodene er dynamiske og endres fortløpende. Endringene er foretatt for å presisere om og i hvilken utstrekning endringer i kodene som har funnet sted etter vedtakelsen av 1996-konvensjonen, skal være omfattet av erstatningsregimet for HNS. Etter 2010-konvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav a (vii) må et stoff omfattes både av «the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended» (IMSBC) og «the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996» (1996 IMDG-koden) for å falle innenfor kategorien «solid bulk materials», og dermed også under definisjonen av «HNS». Henvisningen til IMSBC-koden innebærer en oppdatering. Presiseringen av at stoffene må være omfattet av IMDG-koden, slik den lød i 1996, har på sin side som formål å klargjøre at det er den

løsningen man kom til ved forhandlingene om 1996 HNS-konvensjonen som skal opprettholdes, jf. Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 punkt 5.

For å gjøre det enklere for aktørene å avgjøre om et stoff regnes som kontribusjonspliktig gods etter 2010 HNS-konvensjonen, har IPOC utviklet en søkbar elektronisk database, HNS Finder, se <http://www.hnsconvention.org/Pages/FinderOverview.aspx>. Fordi listen over farlige stoffer, slik den er definert i HNS-konvensjonen, er dynamisk av natur, oppdateres HNS Finder fortløpende.

3.2.4 Avgiftsplikten for LNG-last og innføringen av prinsippet om mottaker som prinsipalt ansvarlig for betaling av avgift

Etter 1996 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1 bokstav b var den som var eier umiddelbart før lossingen av LNG-last, avgiftspliktig til HNS-fondet. Bakgrunnen for den valgte løsningen var at Japan, som er verdens største importør av LNG, insisterte på en slik løsning, jf. Justis- og politidepartementets brev 29. januar 2010 punkt 3.3.1.

Under forberedelsen av gjennomføringen av 1996 HNS-konvensjonen konstaterte man at det ikke var gitt at eieren av LNG-lasten ville være underlagt en konvensjonsstats jurisdiksjon, noe som langt på vei ville forhindre inndrivelse av avgiften. I siste instans ville dette kunne medføre at HNS-fondet ikke ville motta den forutsatte finansieringen av erstatningsutbetalinger til skadelidte ved skader forårsaket av LNG-last. Alternativt ville man måtte inndrive tilleggsavgift fra andre avgiftspliktige eiere av LNG-last, underlagt konvensjonsstatenes jurisdiksjon. Se nærmere om dette i Justis- og politidepartementets brev av 29. januar 2010 punkt 3.3.1.

Løsningen på problemet er at mottakeren er den prinsipalt avgiftspliktige også for LNG-last, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1 *bis* bokstav a. Konvensjonen åpner imidlertid for at avgiftsplikten gjennom avtale kan overføres fra mottakeren til den som umiddelbart før lossingen var eier av LNG-lasten, jf. artikkel 2010 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1 *bis* bokstav b(i). Skal mottakeren bli fritatt fra avgiftsplikten, er det et absolutt vilkår at denne har informert konvensjonsstaten om at en slik avtale eksisterer, jf. artikkel 19 nr. 1 *bis* bokstav b (ii). Uavhengig av avtalen mellom eieren av lasten forut for lossing og mottaker av lasten, vil mottakeren være ansvarlig overfor HNS-fondet for (den del av) avgiften som eieren av LNG-lasten ikke betaler, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1 *bis* bokstav c. Hvorvidt mottakeren i et slikt tilfelle kan kreve regress av eieren av LNG-lasten, avgjøres av anvendelig nasjonal rett, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 19 nr. 1 *bis* bokstav d.

4. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

For en nærmere redegjørelse for de økonomiske og administrative konsekvensene av gjennomføringen av 2010 HNS-konvensjonen i norsk rett vises det til NOU 2004: 21 punkt 4 side 25-27. De økonomiske og administrative konsekvensene av de endringene som er gjennomført ved 2010-protokollen, må antas å være begrensede. Utelukkelsen av pakket HNS-gods som avgiftsgrunnlag medfører at færre mottakere av HNS-gods må rapportere til norske myndigheter. Dette vil derfor medføre administrative lettelser både for mottakere av HNS-gods og norske myndigheter.

5. MERKNADER TIL BESTEMMELSENE SOM MÅ ENDRES SOM FØLGE AV 2010-PROTOKOLLEN

Til § 211

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

Første ledd første og annet punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 1 om det objektive ansvaret for skipets eier og ansvaret for skade voldt ved en serie hendelser med samme opphav. Det er en betingelse for ansvar at skaden skyldes de farlige egenskapene ved godset, jf. konvensjonen artikkel 1 nr. 6. Det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 28.

Første ledd tredje punktum gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 8 nr. 1 og tilsvarer § 216 første ledd i Sjølovkomiteens forslag. Det vises til komiteens merknader i NOU 2004: 21 side 32 flg.

Annet ledd med definisjonen av ”skade” gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 6. Bestemmelsen har en noe annen lovteknisk utforming enn § 211 annet ledd i Sjølovkomiteens forslag, men svarer til innholdet. Det vises til komiteens merknader i NOU 2004: 21 side 28 flg.

Tredje ledd gjennomfører unntakene fra 2010 HNS-konvensjonens virkeområde i dennes artikkel 4 nr. 1 til 3. Ved 2010-protokollen ble det gjort endringer i konvensjonen artikkel 4 nr. 3 bokstav b for å reflektere endringer i de relevante IMO-kodene, uten at dette får betydning for utformingen av lovforslaget. Det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 29.

Fjerde ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 6 annet punktum. Bestemmelsen svarer til Sjølovkomiteens forslag og det vises til komiteens merknader i NOU 2004: 21 side 29 flg.

Til § 212

Forslaget § 212 tilsvarer § 212 i Sjølovkomiteens forslag, men med litt andre lovtekniske løsninger.

Første ledd med definisjonen av ”farlig gods” gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens artikkel 1 nr. 5 med definisjonen av farlige og skadelige stoffer. Forslaget avviker fra Sjølovkomiteens forslag, dels ved at definisjonen er inntatt i forslaget til lovtekst. En slik løsning vil gi bedre oversikt og et mindre fragmentarisk regelverk. Slik definisjonen er bygget opp, vil endringer i de regelverkene det vises til ikke nødvendiggjøre lovendringer. Det vises blant annet til at definisjonene er oppdatert for å reflektere endringene i 2010-protokollen som er foretatt for å presisere om og i hvilken utstrekning endringer i kodene som har funnet sted etter vedtakelsen av 1996-konvensjonen skal være omfattet av erstatningsregimet for HNS. Se nærmere om dette i punkt 3.2.3.

Annet ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 1, med en noe annen ordlyd enn den man finner i Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav b. Innholdet er imidlertid ment å være det samme, og det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 30.

Tredje ledd inneholder definisjonene av «bulk HNS» og «pakket HNS», jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 5*bis* og 5*ter*. Definisjonene er av betydning for reglene om ansvarsgrenser i forslaget § 215 og reglene om avgifter til HNS-fondet i forslaget § 222. Definisjonene ble innført i konvensjonen gjennom 2010-protokollen, og finnes således ikke i Sjølovkomiteens forslag. Se for øvrig om bakgrunnen for endringen i konvensjonen i punkt 3.2.3.

Fjerde ledd inneholder definisjonen av eier, jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 3. Reguleringen tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav c, men med en noe annen lovteknisk utførelse. Det vises til komiteens merknader i NOU 2004: 21 side 30.

Femte ledd inneholder en definisjon av sjøtransport og gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 9. Reguleringen tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav d, og det vises til komiteens merknader i NOU 2004: 21 side 30.

Sjette ledd inneholder definisjonen av «2010 HNS-konvensjonen». Definisjonen tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav e, med den endring som vedtakelsen av 2010-protokollen medfører. Det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 30.

Syvende ledd inneholder en definisjon av «HNS-fondet», jf. 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 11. Reguleringen er ny sammenlignet med Sjølovkomiteens forslag.

Åttende ledd inneholder definisjonen av «konvensjonsstat» og tilsvarer Sjølovkomiteens forslag § 212 bokstav f. Det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 30.

Til § 215

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

Første ledd og annet ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 1 om retten til begrensning av ansvaret og om begrensningsbeløpene for bulk HNS og pakket HNS. Se for øvrig omtalen av reglene i punkt 3.2.3 ovenfor og Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 32.

Tredje ledd svarer til Sjølovkomiteens forslag § 215 annet ledd. Se merknadene i NOU 2004: 21 side 32.

Fjerde ledd gjennomfører HNS-konvensjonen artikkel 9 nr. 2 og svarer til Sjølovkomiteens forslag § 215 tredje og fjerde ledd, men med en annen lovteknisk utforming. Også regelen

knyttet til forsinkelsesrenter og sakskostnader er videreført, og den er parallell med regelen i sjøloven § 194 annet ledd annet punktum. Det vises til merknadene i NOU 2004: 21 side 32.

Sjølovkomiteen gir i sitt forslag § 216 en uttrykkelig presisering av at hver eier kan kreve sitt ansvar begrenset etter reglene i forslaget § 215, der skaden er oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip. Dette følger uansett av § 215, og det er etter departementets syn unødvendig å presisere ytterligere.

Til § 222

Forslaget § 222 gjennomfører 2010 HNS-konvensjonens regler om avgiftsplikt til HNS-fondet, jf. artikkel 16 til 20. Forslaget tilsvare Sjølovkomiteens forslag § 223, men med de viktige endringene som følger av 2010-protokollen ved at avgiftsplikten bare gjelder bulk HNS, og ved at det er nye regler om avgiftsplikten for LNG. Sjølovkomiteen foreslo å gi reglene om avgiftsplikt i forskrift, men dette er regler av så vidt stor betydning at mye kan tale for at de inntas i loven. For øvrig vises det til at HNS-konvensjonen kapittel III foreslås gjort til norsk lov i forslaget § 221.

For en nærmere redegjørelse for innholdet i 2010-protokollens nye regler om avgiftsplikt vises det til punkt 3.2.4 ovenfor.

Første ledd fastsetter hovedregelen om avgiftsplikt til HNS-fondet for den som mottar mer enn 20.000 tonn bulk HNS som transporteres som last om bord på skip. Unntak fra dette gjelder for mottakere av last som er omfattet av bestemmelsen annet og tredje ledd.

Annet ledd fastsetter avgiftsplikt for mottakere av forskjellige kategorier last, avhengig av mottatt kvantum.

Tredje ledd fastsetter avgiftsplikt for mottakere av LNG-last (flytende naturgass). Avgiftsplikten kan overføres til den som umiddelbart før lossing var lastens eier, gjennom avtale. For at avgiftsplikten skal kunne overføres på denne måten, må norske myndigheter informeres om avtalen av mottakeren. Lastens mottaker vil likevel være ansvarlig for å betale avgiften dersom lastens eier ikke gjør det.

Fjerde ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 4 bokstav a som fastsetter hvem som skal anses for å være mottaker av farlig gods. Bestemmelsen svarer til Sjølovkomiteens forslag § 223 annet ledd, med noen lovtekniske endringer. For øvrig vises det til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 36 flg.

Femte ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 16 nr. 5 og 6 om at felles kontrollerte selskaper samt mottakere som står i nært interessellesskap med hverandre, som til sammen mottar avgiftspliktige mengder last, hver skal betale avgifter for det som den enkelte har mottatt.

Sjette ledd gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 10 annet punktum og svarer til Sjølovkomiteens forslag § 223 tredje ledd med enkelte lovtekniske endringer. Det vises til Sjølovkomiteens merknader i NOU 2004: 21 side 37.

Syvende ledd presiserer at reglene om avgiftsplikt til HNS-fondet også gjelder for Svalbard. Reglene om erstatning og forsikring er privatrettslige regler og vil derfor gjelde for territoriet på Svalbard uten at dette presiseres særskilt. Reglene om avgiftsplikten og rapporteringsplikten til HNS-fondet er ikke privatrettslig lovgivning. Det må derfor sies uttrykkelig i loven at reglene om dette skal gis anvendelse på Svalbard, jf. lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 2.

I Sjølovkomiteens forslag § 223 fjerde ledd finner man en regulering av rapporteringsplikten. Reguleringen av dette spørsmålet er i dette utkastet flyttet til en egen bestemmelse, jf. utkastet § 223.

Til § 223

Forslaget § 223 etablerer et nasjonalt rapporteringssystem for mottak i Norge av farlig gods som transporteres som last om bord på skip. Sjølovkomiteen foreslo ikke regler om dette, men forutsatte en nærmere forskriftsregulering med hjemmel i Sjølovkomiteens forslag § 222 siste ledd. Bakgrunnen for reglene er at norske myndigheter etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 21 nr. 1 og 2 og artikkel 45 plikter å rapportere til HNS-fondet om hvem som er mottakere av farlig gods i Norge, og hva disse har mottatt hvert kalenderår.

§ 223 foreslås satt i kraft fra lovens vedtakelse, jf. del V punkt 2 i forslaget, for at norske myndigheter skal kunne oppfylle sine forpliktelser etter 2010 HNS-konvensjonen artikkel 45 nr. 4 ved ratifikasjonen.

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

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

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

I fjerde ledd foreslås slike regler om inspeksjoner som ble anbefalt i rapporten fra et møte i Ottawa, Canada, i juni 2003. (På møtet deltok Australia, Brasil, Canada, Danmark, Finland,

Frankrike, Tyskland, Sør Kores, Japan, Mexico, Norge, Nederland, Russland, Spania, Storbritannia, IMO, Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade, representanter for kjemisk industri, forsikringsnæringen og rederinæringen. På møtet drøftet man og kom frem til en felles forståelse av sentrale spørsmål som gjennomføringen av HNS-konvensjonen reiser. Konklusjonene fra Ottawa-møtet er å finne som et IMO-dokument, LEG87/11 av 6. august 2003.)

I femte og sjette ledd foreslås enkelte forskriftshjemler til utfylling av bestemmelsene i § 223. I sjuende ledd foreslås en regel om overtredelsesgebyr for den som ikke oppfyller forpliktelsene etter § 223 med forskrifter.

I åttende ledd presiseres at § 223 også gjelder for Svalbard. Om bakgrunnen for bestemmelsen, se merknadene til § 222 siste ledd, som gjelder tilsvarende.

6. UTKAST TIL ENDRINGER I SJØLOVEN

A

Forslag til lov om endringer i sjøloven (gjennomføring av 2010 HNS-konvensjonen)

I

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

§ 173 nr. 2 skal lyde:

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

Nytt kapittel 11 skal lyde:

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

§ 211 *Objektivt ansvar for skipets eier*

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

Med skade forstås i dette kapittel:

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

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

Reglene i dette kapittel gjelder ikke:

- a) forurensningsskade som omfattes av § 191,
- b) skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 3 bokstav b,
- c) erstatningskrav i henhold til kontrakt om sjøtransport av gods eller passasjerer,
- d) yrkesskadeerstatning eller ytelser fra folketrygden og tilsvarende krav etter rettsreglene her i riket eller fremmed stat for så vidt bestemmelsene i §§ 211 til 227 er uforenlige med de regler som ellers gjelder for slike krav.

Er det ikke mulig på rimelig måte å skille mellom skade voldt av farlig gods og skade voldt på annen måte, skal det legges til grunn at den samlede skaden er forårsaket av farlig gods. Dette gjelder ikke i den utstrekning det foreligger forurensningsskade som er omfattet av § 191, eller skade voldt av radioaktivt materiale som nevnt i 2010 HNS-konvensjonen artikkel 4 nr. 3 bokstav b.

§ 212 Definisjoner

Med farlig gods forstås i dette kapittel:

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

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

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

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

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

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

Med HNS-fondet forstås Det internasjonale erstatningsfond som etableres ved 2010 HNS-konvensjonen.

Med konvensjonsstat forstås i dette kapittel stat som er tilsluttet 2010 HNS-konvensjonen.

§ 213 Ansvarsfritak

Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter § 211.

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

§ 214 Kanalisering av ansvar m.m.

Erstatningskrav mot skipets eier for skade etter § 211 kan bare fremsettes etter reglene i dette kapitlet.

Reglene om kanalisering av ansvar mv. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvaret etter § 211. Regelen om at erstatningskrav ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke omfatte sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten.

§ 215 Ansvarsbegrensning

For skade forårsaket av bulk HNS er eierens ansvar etter § 211 begrenset til 10 millioner SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 2000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn økes ansvarsgrensen med:

- a) 1500 SDR pr tonn fra 2001 til 50.000 tonn, og*
- b) 360 SDR pr tonn over 50.000 tonn.*

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

For skade forårsaket av pakket HNS eller av både bulk HNS og pakket HNS, eller hvor det ikke lar seg fastslå om skaden fra skipet er forårsaket av bulk HNS eller pakket HNS, er eierens ansvar etter § 211 begrenset til 11,5 millioner SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 2000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn økes ansvarsgrensen med:

- c) 1.725 SDR pr tonn fra 2001 til 50.000 tonn, og*
- d) 414 SDR pr tonn over 50.000 tonn.*

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

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

§ 194 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

§ 216 Begrensningsfond og begrensningssøksmål

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

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

§ 195 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Har eieren opprettet begrensningsfond i samsvar med 2010 HNS-konvensjonen i en annen konvensjonsstat, har det samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som opprettelse av et fond ved en norsk domstol.

§ 217 Oppheving av arrest m.m.

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

Bestemmelsen i første ledd gjelder tilsvarende når eieren har opprettet begrensningsfond i samsvar med 2010 HNS-konvensjonen i en annen konvensjonsstat, forutsatt at kravshaveren har adgang til den domstol eller myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren.

§ 218 Forsikringsplikt, sertifikat

Eieren av norsk skip plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 211 opp til de grenser som er nevnt i § 215, unntatt skip som er mindre enn 500 tonn, og som ikke fører farlig gods som last. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet som kreves i første punktum. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, og som fører farlig gods som last, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 211 opp til de grenser som er nevnt i § 215. Er skipet registrert i en konvensjonsstat, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip registrert i en stat som ikke er konvensjonsstat.

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

Departementet gir i forskrift nærmere regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller

organisasjon kan utstede sertifikat. Departementet kan i forskrift gjøre unntak fra plikten til å ha sertifikat etter første ledd, for norske skip som ikke fører farlig gods.

§ 219 Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.

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

§ 220 Krav mot forsikringsgiveren m.m.

Erstatningskrav etter § 211 kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stillet sikkerhet for eierens erstatningsansvar (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan påberope begrensning av ansvaret etter § 215 selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. § 200 første ledd tredje og fjerde punktum gjelder tilsvarende.

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

§ 221 HNS-fondet

I tillegg til den erstatning skadelidte kan få etter §§ 211 og 220, har skadelidte rett til erstatning fra HNS-fondet etter reglene i kapittel 3 i 2010 HNS-konvensjonen. 2010 HNS-konvensjonens kapittel 3 gjelder som lov.

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

§ 222 Avgifter til HNS-fondet

Den som i kalenderåret, i havn eller annen losseplass innenfor norsk territorium, er mottaker av mer enn 20 000 tonn bulk HNS som transporteres som last om bord på skip, ikke medregnet gods som omfattes av annet og tredje ledd, skal betale slike avgifter til HNS-fondet som fondets organer fastsetter i samsvar med 2010 HNS-konvensjonen, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt.

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

- a) mer enn 20 000 tonn faste bulklaste som nevnt i § 212 første ledd bokstav g,
- b) mer enn 20 000 tonn LPG (kondensert hydrokarbongass),
- c) mer enn til sammen 150 000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 nr. 3, og som for denne oljen er pliktig til å betale avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) etter reglene i § 202, eller
- d) mer enn 20 000 tonn olje i bulk som ikke omfattes av bokstav c, og som er opplistet i vedlegg I til Internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, med senere endringer.

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

Som mottaker etter første ledd, annet ledd bokstav a, b og d samt tredje ledd regnes den som fysisk mottar godset. Dersom den som fysisk mottar godset, gjør dette på oppdrag av en annen person som er undergitt en konvensjonsstats jurisdiksjon, skal likevel oppdragsgiveren anses som mottaker hvis HNS-fondet underrettes om hvem som er oppdragsgiver. Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om hva som skal regnes som slikt oppdrag som er omfattet av annet punktum.

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

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

Bestemmelsene i paragrafen her gjelder også for Svalbard.

§ 223 Rapporteringsplikt

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

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

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

All relevant dokumentasjon om mottaket av farlig gods, herunder dokumentasjon som gjelder oppdrag og interessefellesskap som nevnt i § 222 tredje og fjerde ledd, skal gjøres tilgjengelig for undersøkelse av den myndighet departementet bestemmer. Den som har rapporteringsplikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av første til tredje ledd, jf. sjette ledd, samt den som er involvert i oppdrag og interessefellesskap som nevnt i første punktum i leddet her, skal gi nødvendig bistand ved slike undersøkelser og gi slike opplysninger og kopier av dokumenter mv. som myndigheten anmoder om.

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

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

Departementet kan ilegge overtredelsesgebyr mot den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forpliktelsene etter bestemmelser gitt i eller i medhold av denne paragraf. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om slikt overtredelsesgebyr.

Bestemmelsene i paragrafen her gjelder også for Svalbard.

§ 224 Norske domstolers kompetanse

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar etter §§ 211 og 220 hører under norsk domstol dersom skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense slik skade.

Søksmål som gjelder eierens eller forsikringsgiverens ansvar etter §§ 211 og 220 for skade som nevnt i annet punktum i leddet her, som utelukkende er oppstått utenfor riket og utenfor territoriet til en annen stat, kan reises her i riket når:

- a) skipet er registrert her i riket,*
- b) eieren har sin bopel eller hovedforretningssted her i riket, eller*
- c) begrensningssøksmål er opprettet ved norsk domstol.*

Første punktum gjelder skade som nevnt i § 211 annet ledd bokstav a og b samt utgifter, skade eller tap som nevnt i annet ledd bokstav d som gjelder slik skade, når skaden er forårsaket av et stoff transportert om bord i et skip som er registrert i en kontraherende stat.

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

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

§ 225 Søksmål m.m. vedrørende HNS-fondet

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

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

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

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

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

§ 226 Anerkjennelse og fullbyrding av utenlandsk dom

Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i en konvensjonsstat og av en domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 38 i 2010 HNS-konvensjonen.

Tilsvarende gjelder dom mot HNS-fondet som er avsagt i en konvensjonsstat eller i en stat der HNS-fondet har sitt sete, dersom domstolen er kompetent til å avgjøre saken etter artikkel 39 i 2010 HNS-konvensjonen.

§ 227 Virkeområde

Reglene i dette kapittel gjelder:

- a) ansvaret for skade voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått her i riket eller innenfor territoriet til annen konvensjonsstat,*
- b) ansvaret for skade som omfattes av § 211 annet ledd bokstav c (forurensningsskade), som er voldt av farlig gods som er transportert i skip som last, og som er oppstått i norsk økonomisk sone eller i økonomisk sone til annen konvensjonsstat eller, for stat som ikke har opprettet slik sone, i et område som nevnt i § 206 annet ledd,*
- c) ansvaret for skade som omfattes av § 211 annet ledd bokstav a og b som er oppstått utenfor riket og territoriet til annen stat, dersom skaden er voldt av farlig gods transportert som last i skip registrert her i riket eller i annen konvensjonsstat eller, hvis skipet ikke er registrert, i skip som kan føre en konvensjonsstats flagg,*
- d) tiltak for å avverge eller begrense skade som nevnt i bokstav a til c over, uansett hvor tiltaket er satt i verk.*

Reglene i dette kapittel gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en fremmed stat og som på det tidspunkt da skade ble voldt av farlig gods, utelukkende brukes i statlig ikke-kommersielt øyemed. §§ 211 til 215 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

§ 231 første ledd første punktum skal lyde:

Reglene i dette kapittel gjelder begrensingsfond som opprettes etter § 177 (globalfond), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), § 216 (begrensingsfond etter 2010 HNS-konvensjonen), samt etterfølgende begrensningssøksmål.

§ 232 nye femte og sjette ledd skal lyde:

Begrensingsfond etter 2010 HNS-konvensjonen skal tilsvare ansvarsbeløpet etter § 215.

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

§ 240 annet punktum skal lyde:

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

§ 244 første ledd skal lyde:

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176, eller § 195, eller § 216. Fordelingen skjer på grunnlag av pålydende av hver fordring med tillegg av forsinkelsesrente i henhold til alminnelige rettsregler.

Ny § 503 a skal lyde:

§ 503 a Foreldelse etter kapittel 11

Krav om erstatning etter §§ 211 og 220 faller bort dersom søksmål ikke er reist innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden og hvem som eide skipet.

Krav på erstatning fra HNS-fondet etter § 221 faller bort dersom søksmål ikke er reist eller prosessvarsel etter § 225 fjerde ledd avsendt til fondet innen 3 år fra den dag da skadelidte kjente eller med rimelighet burde ha kjent til skaden.

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

§ 505 annet punktum skal lyde:

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

II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
2. Sjøloven § 223 trer i kraft straks.
3. Reglene om ansvar og forsikring i sjøloven kapittel 11 får bare anvendelse på hendelser som inntreffer etter ikrafttreddelsen av kapittelet.

B

Forslag om samtykke til ratifikasjon av 2010 HNS-protokollen

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