



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 105 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak)
og samtykke til tiltredelse til
Den internasjonale Nairobi-konvensjonen
om fjerning av vrak, 2007

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6	Økonomisk ansvar for lokalisering, merking og fjerning av vrak	30
2	Bakgrunnen for saken	6	6.1	Gjeldende rett	30
3	Norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen	10	6.2	Vrakfjerningskonvensjonen	31
3.1	Vrakfjerningskonvensjonen	10	6.3	Forslaget i høringsnotatet	31
3.2	Høringsinstansenes syn	11	6.4	Høringsinstansenes syn	32
3.3	Departementets vurdering	12	6.5	Departementets vurderinger	32
4	Vrakfjerningskonvensjonens geografiske virkeområde	13	7	Forsikring	34
4.1	Vrakfjerningskonvensjonen	13	7.1	Gjeldende rett	34
4.2	Forslaget i høringsnotatet	13	7.2	Vrakfjerningskonvensjonen	34
4.3	Høringsinstansenes syn	14	7.3	Forslaget i høringsnotatet	35
4.4	Departementets vurderinger	15	7.4	Høringsinstansenes syn	37
5	Håndtering av vrak	16	7.5	Departementets vurderinger	40
5.1	Gjeldende rett	16	8	Begrensninger i saklig virkeområde	42
5.1.1	Melding om vrak	16	8.1	Vrakfjerningskonvensjonen	42
5.1.2	Lokalisering og merking av vrak	16	8.2	Forslaget i høringsnotatet	42
5.1.3	Fjerning av vrak	17	8.3	Høringsinstansenes syn	43
5.2	Vrakfjerningskonvensjonen	20	8.4	Departementets vurderinger	44
5.2.1	Melding om vrak	20	9	Økonomiske og administrative konsekvenser	45
5.2.2	Lokalisering og merking av vrak	20	10	Merknader til lovforslaget	47
5.2.3	Fjerning av vrak	20	10.1	Endringer i sjøloven	47
5.3	Forslaget i høringsnotatet	21	10.2	Endringer i havne- og farvannsloven	49
5.3.1	Melding om vrak	21	10.3	Endringer i lov om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.)	49
5.3.2	Lokalisering og merking av vrak	21	A Forslag til lov om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak)	51	
5.3.3	Fjerning av vrak	22	B Forslag til vedtak om samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007	55	
5.4	Høringsinstansenes syn	23	Vedlegg		
5.4.1	Melding om vrak	23	1	Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007	56
5.4.2	Lokalisering og merking av vrak	23			
5.4.3	Fjerning av vrak	23			
5.5	Departementets vurderinger	27			
5.5.1	Melding om vrak	27			
5.5.2	Lokalisering og merking av vrak	27			
5.5.3	Fjerning av vrak	28			



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 105 LS

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

*Tilråding fra Justis- og beredskapsdepartementet 22. juni 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen). Videre foreslås endringer i sjøloven og havne- og farvannsloven til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

Vrakfjerningskonvensjonen gir statene folkerettslig hjemmel for vrakfjerning i økonomisk sone og forbedrer deres muligheter til å få dekket kostnader til vrakfjerning. Konvensjonen foreslås for Norges del å gjelde for økonomisk sone og Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium.

Foruten at vrakfjerningskonvensjonen ivaretar hensynet til miljø og navigasjon mv. og hensynet til statene, innebærer internasjonale regler om forsikringskrav og sertifikater også en fordel for skips- og forsikringsnæringene. Tiltredelse til konvensjonen og de foreslåtte lovendringene vil ikke innsnevre gjeldende hjemler for å kreve vrakfjerning eller adgangen til å kreve kostnadsdekning for vrakfjerning.

I proposisjonen foreslås det dessuten en lovteknisk endring i sjøloven § 461 om York-Antwerpen-reglene for fellehavari.

2 Bakgrunnen for saken

Fiskeri- og kystdepartementet sendte et høringsnotat om norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen og enkelte andre prinsipielle spørsmål på en foreløpig høring 3. november 2010, med høringsfrist 15. februar 2011. Høringsnotatet ble sendt på høring til følgende instanser:

Arbeidsdepartementet
 Barne-, likestillings- og inkluderings-
 departementet
 Finansdepartementet
 Fornyings-, administrasjons- og kirke-
 departementet
 Forsvarsdepartementet
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Kommunal- og regionaldepartementet
 Kulturdepartementet
 Kunnskapsdepartementet
 Landbruks- og matdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Olje- og energidepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Datatilsynet
 Direktoratet for arbeidstilsynet
 Direktoratet for naturforvaltning
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Domstoladministrasjonen
 Fiskeridirektoratet
 Forsvarsstaben/sjøforsvaret
 Havforskningsinstituttet
 Hovedredningssentralen Nord-Norge
 Hovedredningssentralen Sør-Norge
 Klima- og forurensningsdirektoratet
 Kystverket
 Nordisk institutt for sjørett
 Norges forskningsråd
 Norsk Polarinstitutt
 Oljedirektoratet
 Petroleumstilsynet
 Regjeringsadvokaten
 Riksadvokaten

Riksantikvaren
 Rogaland politidistrikt
 Rogaland statsadvokatembeter
 Sjøfartsdirektoratet
 Sjøfartsinspektøren i Bergen
 Sjøfartsinspektøren i Bodø
 Sjøfartsinspektøren i Kristiansand
 Sjøfartsinspektøren i Oslo
 Sjøfartsinspektøren i Tromsø
 Sjøfartsinspektøren i Trondheim
 Skipsregistrene
 Statens havarikommisjon for transport
 Statens kartverk
 Statens strålevern
 Sysselmannen på Svalbard
 Toll- og avgiftsdirektoratet
 Universitetet i Bergen, det juridiske fakultet
 Universitetet i Oslo, det juridiske fakultet
 Universitetet i Tromsø, det juridiske fakultet

Alta Havn KF
 Aure Havn
 Bergen Havn
 Bodø Havn
 Borg Havn
 Drammen Havn
 Egersund Havn
 Flora Havn
 Grenland Havn
 Hammerfest Havn
 Harstad Havn
 Honningsvåg Havn
 Karmsund Havn
 Kirkenes Havn
 Kristiansand Havn
 Kristiansund Havn
 Larvik Havn
 Lindås og Austrheim Havn
 Mo i Rana Havn
 Molde Havn
 Moss Havn
 Måløy Havn
 Narvik Havn
 Oslo Havn
 Stavanger Havn
 Trondheim Havn

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

Tromsø Havn	Sjøassurandørenes Centralforening
Tromsø Maritime Skole	Sjømannsforeningens Landsforbund
Tysvær Havn	
Tønsberg Havn	Følgende instanser har uttalt seg om realiteten i
Øygarden Havn	høringsnotatet:
Ålesund Havn	
Ålesund Maritime Skole	Miljøverndepartementet
	Nærings- og handelsdepartementet
Sjøfartsverket, Sverige	Fiskeridirektoratet
Søfartsstyrelsen, Danmark	Forsvarsstaben
	Havforskningsinstituttet
American Bureau of Shipping	Klima- og forurensningsdirektoratet
Assuranceforeningen Gard	Kystverket
Assuranceforeningen Skuld	Sjøfartsdirektoratet
Bureau Veritas	Statens kartverk
De sjøkyndiges forbund	Statens strålevern
Den Norske Advokatforening	Bergen og Omland havnevesen
Det Norske Maskinistforbund	Oslo Havn KF
Det Norske Veritas	De Sjøkyndiges Forbund
Finansnæringens Hovedorganisasjon	Den Norske Advokatforening
Fiskebåtredernes Forbund	Fiskebåtredernes Forbund
Forbundet Kysten	Landsorganisasjonen i Norge
Fraktofartøyenes Rederiforening/	Norges Rederiforbund
Fraktofartøyenes Arbeidsgiverforening	Norsk Havneforening
Gard Services AS	Norsk Maritimt Museum
Germanischer Lloyd	Næringslivets Hovedorganisasjon
Hurtigbåtenes Rederiforening	Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum
Intertanko	The Nordic Association of Marine Insurers
Kommunenes Sentralforbund	(Cefor)
KS Bedrift	
Landsorganisasjonen i Norge	Følgende instanser har uttalt at de ikke vil avgi
Lloyds Register of Shipping	høringsuttalelse, eller at de ikke har merknader til
Logistikk- og transportindustriens landsforening	høringsnotatet:
Marintek	
Maritimt Forum	Arbeidsdepartementet
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge	Barne-, likestillings- og inkluderings-
Miljøstiftelsen Bellona	departementet
Natur og Ungdom	Finansdepartementet
Nordisk Skibsrederforening	Fornyings-, administrasjons- og
Norges Fiskarlag	kirkedepartementet
Norges Miljøvernforbund	Forsvarsdepartementet
Norges Naturvernforbund	Helse- og omsorgsdepartementet
Norges Rederiforbund	Justis- og politidepartementet
Norsk Havneforening	Kulturdepartementet
Norsk Losforbund	Kunnskapsdepartementet
Norsk Petroleumsinstitutt	Landbruks- og matdepartementet
Norsk Sjømannsforbund	Olje- og energidepartementet
Norsk Sjøoffisersforbund	Samferdselsdepartementet
Norske Havner	Utenriksdepartementet
Næringslivets Hovedorganisasjon	
Oljearbeidernes Fellessammenslutning	Arbeidstilsynet
Oljeindustriens Landsforening	Datatilsynet
Opplæringskontoret for maritime fag	Domstoladministrasjonen
Rederienes Landsforening	Regjeringsadvokaten
Redningsselskapet	Skipsregistrene

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

Statens havarikommisjon for transport
Toll- og avgiftsdirektoratet

Videre sendte Samferdselsdepartementet et høringsnotat om tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen og gjennomføring av konvensjonen i norsk rett på høring 15. juni 2016, med høringsfrist 30. september 2016. Høringsnotatet ble sendt på høring til følgende instanser:

Alle departementene

Datatilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Fiskeridirektoratet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Forsvarsstaben
Havforskningsinstituttet
Hovedredningssentralen Nord-Norge
Hovedredningssentralen Sør-Norge
Høgskolen i Oslo
Høgskolen i Vestfold
Høgskolen Stord/Haugesund
Kartverket
Konkurransetilsynet
Kredittilsynet
Kystverket
Miljødirektoratet
Nordisk institutt for sjørett
Norges forskningsråd
Norsk Polarinstitutt
NTNU i Ålesund
Oljedirektoratet
Petroleumstilsynet
Politidirektoratet
Regjeringsadvokaten
Riksadvokaten
Riksantikvaren
Sjøfartsdirektoratet
Statens havarikommisjon for transport
Statens strålevern
Sysselmannen på Svalbard
Toll- og avgiftsdirektoratet
Universitetet i Bergen, det juridiske fakultet
Universitetet i Tromsø
Vegdirektoratet

Alle fylkene
Alle kommunene
Bergen og Omland Havnevesen
Bodø Havn KF
Oslo Havn KF
Tromsø Maritime Skole
Ålesund Maritime Skole

Sjøfartsverket, Sverige
Søfartsstyrelsen, Danmark

Assuranceforeningen Skuld
Dampskibsexpeditøernes Forening
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Det Norske Maskinistforbund
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Fiskebåt
Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL)
Forbundet Kysten
Fraktefartøyenes Rederiforening
Friluftsrådernes Landsforbund
Gard
Gjensidige Forsikring
Greenpeace Norden
Hurtigbåtenes Rederiforbund
Intertanko
K. G. Jebsen-senter for havrett
Kommunenes Sentralforbund
KS Bedrift Havn
Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Marintek
Maritimt Forum
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge
Miljøstiftelsen Bellona
Natur og Ungdom
Nordisk Skibsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk havneforening
Norsk Losforbund
Norsk Maritimt Museum
Norsk olje og gass
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norsk Skipsmeglerforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Sjøfart
Oljeindustriens Landsforening
Opplæringskontoret for maritime fag
Oslo Cruise Network
Oslofjordens Friluftsråd
Redningsselskapet
Sjømannsforeningens Landsforbund
Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

Transportbrukernes Fellesorganisasjon
WWF Norge
YS Stat

Følgende instanser har uttalt seg om realiteten i høringsnotatet:

Nærings- og fiskeridepartementet
Utenriksdepartementet
Fiskeridirektoratet
Kartverket
Kystverket
Petroleumstilsynet
Politidirektoratet
Sjøfartsdirektoratet
Sjøfartsverket, Sverige
Bergen og Omland havnevesen
KS Bedrift
NHO Sjøfart
Norges Rederiforbund
Norsk Maritimt Museum
Norsk olje og gass
The Nordic Association of Marine Insurers
(Cefor)

Følgende instanser har uttalt at de ikke vil avgi høringsuttalelse, eller at de ikke har merknader til høringsnotatet:

Arbeids- og sosialdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Riksadvokaten
Riksantikvaren
Tolldirektoratet
Den Norske Advokatforening
Landsorganisasjonen i Norge

Cefors uttalelse er avgitt på vegne av medlemmene, herunder *Gard, Skuld* og *Nordisk Skipsrederforening*. *NHO Sjøfart* og *Rederiforbundet* har sluttet seg til *Cefors* høringsuttalelse.

Nær sagt alt som ble tatt opp i Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat fra 2010, ble gjentatt i Samferdselsdepartementets høringsnotat fra 2016. Av fremstillingshensyn vil det i det følgende være Samferdselsdepartementets høringsnotat fra 2016 og høringsinstansenes hørings svar fra 2016 det vil bli henvist til. Der omtalen gjelder Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat og hørings svarene fra 2010/2011, vil det være presisert i teksten.

3 Norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen

3.1 Vrakfjerningskonvensjonen

Vrakfjerningskonvensjonen ble vedtatt på diplomatkonferansen i Nairobi 18. mai 2007 i regi av FNs sjøfartsorganisasjon International Maritime Organisation (IMO). Konvensjonen trådte i kraft 14. april 2015, tolv måneder etter at ti stater hadde sluttet seg til konvensjonen, i henhold til konvensjonens artikkel 18 (1). Vrakfjerningskonvensjonen har nå 41 tilsluttede stater: Albania, Antigua og Barbuda, Bahamas, Belgia, Belize, Bulgaria, Cookøyene, Danmark, Finland, Frankrike, India, Iran, Jordan, Kenya, Kina, Komorene, Kongo, Kroatia, Kypros, Liberia, Malaysia, Malta, Marokko, Marshalløyene, Nederland, Nigeria, Niue, Nord-Korea, Palau, Panama, Portugal, Romania, Saint Kitts og Nevis, Singapore, Storbritannia, Sveits, Sverige, Sør-Afrika, Tonga, Tuvalu og Tyskland.

Vrakfjerningskonvensjonen gir kyststater folkerettslig hjemmel til å fjerne vrak i kyststatens økonomiske sone, i tilfeller hvor kyststaten ellers ikke har folkerettslig hjemmel til å gripe inn. Som kyststat har Norge i dag kun adgang til å fjerne vrak av skip med norsk flagg idet disse skipene er underlagt norsk flaggstatsjurisdiksjon, samt unntaksvis vrak av skip med fremmed flagg ved fare for alvorlig forurensning. Konvensjonspartene kan vedta at konvensjonen også skal gjelde for vrak som befinner seg på territoriet, herunder sjøterritoriet. En slik utvidelse har ingen konsekvenser for statenes folkerettslige adgang til å håndtere vrak, men gir bedre muligheter til å få dekket kostnadene ved vrakhåndtering. Vrakfjerningskonvensjonen regulerer forholdet mellom konvensjonsstater, men kan likevel få betydning for skip registrert i andre stater når konvensjonens regler anvendes på alle skip der kyststaten har jurisdiksjon etter alminnelige havrettslige regler.

Vrakfjerningskonvensjonen fastsetter at skipsføreren og driftsansvarlige skal ha meldeplikt til kyststaten hvis skipet har vært involvert i en sjøulykke som har forårsaket et vrak. Kyststaten skal lokalisere vraket og vurdere om vraket utgjør fare, slik at det er grunn til å merke eller fjerne det. Det er i utgangspunktet skipseieren som skal fjerne

vraket, men kyststaten kan også gjøre det selv, for skipseierens regning, dersom denne ikke fjerner vraket innen fastsatt frist, og ellers i hastetilfeller. Ettersom skipene i utgangspunktet er underlagt flaggstatsjurisdiksjon i økonomisk sone, må flaggstatene gi regler om meldeplikt og sikre at flaggstatens skip overholder kyststatenes pålegg om vrakfjerning mv. Kyststaten skal på sin side rådføre seg med flaggstaten om tiltak som treffes.

Skipseieren er ansvarlig for kostnadene ved lokalisering, merking og fjerning av vrak, uavhengig av om det foreligger skyld eller ikke, men innenfor et begrensningsbeløp. Skip over 300 bruttotonn skal imidlertid ha forsikring som dekker ansvaret, og sertifikat som viser at det har slik forsikring. Krav om dekning av kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak kan reises direkte mot forsikringsselskapet. Vrakfjerningskonvensjonens ansvars- og forsikringsregler vil ofte ikke komme til anvendelse, ettersom ansvars- og forsikringsreglene i andre IMO-konvensjoner har forrang. Generelt bedrer likevel ansvars- og forsikringsreglene statenes muligheter til å få dekket sine kostnader. Internasjonale regler om forsikringskrav og sertifikater innebærer også en fordel for skips- og forsikringsnæringene.

Vrakfjerningskonvensjonens definisjoner av «skip», «vrak», «fjerning» og «fare» er vide. «Skip» omfatter ethvert sjøgående fartøy av enhver type, unntatt flytende plattformer som er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen. «Vrak» omfatter, foruten sunkne og strandede skip og skip som er i ferd med å synke eller strande, deler av sunkne og strandede skip, gjenstander som har vært om bord på sunkne og strandede skip, og gjenstander som er mistet på sjøen fra et skip etter en sjøulykke. «Fjerning» omfatter alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av faren som har oppstått ved et vrak. Farebegrepet omfatter blant annet forurensning, navigasjonshindringer og trusler mot infrastruktur og næringsinteresser.

Det er ikke satt noen vilkår for tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen. Tiltredelse skjer ved å deponere et dokument om dette hos IMOs gene-

ralsekretær, som er depositar, jf. artikkel 17 (1) (b) og artikkel 20. For stater som tiltrer konvensjonen etter dens ikrafttredelse, trer konvensjonen i kraft tre måneder etter den dagen da denne staten deponerer dokumentet, jf. artikkel 18 (2). Oppsigelse er regulert i artikkel 19. En konvensjonsstat kan si opp konvensjonen når som helst etter at det er gått ett år fra den dagen da konvensjonen trådte i kraft for denne staten. Oppsigelse skjer gjennom deponering av et dokument om dette hos generalsekretæren. En oppsigelse skal få virkning ett år etter den dagen da dokumentet ble mottatt av generalsekretæren, eller senere dersom det er angitt i oppsigelsesdokumentet. Endring av konvensjonen er regulert i artikkel 14, og tvisteløsning mellom stater er regulert i artikkel 15. Artikkel 15 gjelder ikke for territoriet, herunder sjøterritoriet, jf. artikkel 4 (4) a) iii).

Vrakfjerningskonvensjonen på engelsk og i uoffisiell norsk oversettelse er inntatt som vedlegg til denne proposisjonen.

3.2 Høringsinstansenes syn

Spørsmålet om Norge bør tiltre vrakfjerningskonvensjonen, har vært på høring både i 2010/2011 og i 2016, og høringsinstansene som har uttalt seg, er i all hovedsak positive eller uttaler at de ikke har innsigelser til norsk tiltredelse. I høringen fra 2016 gjelder dette: *Nærings- og fiskeridepartementet, Fiskeridirektoratet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Sjøfartsverket, Bergen og Omland havnevesen, Cefor, Norsk olje og gass og Rederiforbundet*. Både *Cefor* og *Rederiforbundet* viser til næringenes interesse i internasjonale ansvars- og forsikringsregler.

Cefor uttaler:

«For P&I klubber generelt er det viktig med internasjonalt ensartede regler for å sikre forutberegnelighet for kostnader tilknyttet havarier. Vrakfjerningskonvensjonen sikrer slik ensartethet i den utstrekning statene tilslutter seg den. Vi håper derfor konvensjonen får bred tilslutning.»

Rederiforbundet uttaler:

«Ikrafttredelse av vrakfjerningskonvensjonen vil være et viktig skritt for å bidra til internasjonale regler knyttet til fjerning av vrak. Konvensjonen inngår derfor i ratifikasjonskampanjen til det internasjonale rederiforbundet (International Chamber of Shipping (ICS) og til den internasjonale sjørettsforeningen (CMI). [...]

Rederiforbundet støtter norsk tiltredelse til konvensjonen. For næringen er det avgjørende viktig med internasjonalt ensartede regler. Det bidrar til forutberegnelighet for næringen og styrker dermed også skadelidtes muligheter for erstatning.»

Kystverket er positive til norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen, men bemerker at økonomiske og administrative konsekvenser for etaten ikke er vurdert i høringsnotatet.

I høringen i 2010/2011 støtter dessuten *Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Havforskningsinstituttet, Klima- og forurensningsdirektoratet, Statens strålevern, De Sjøkyndiges Forbund, Fiskebåtredernes Forbund, Landsorganisasjonen i Norge, Norsk Havneforening, Næringslivets Hovedorganisasjon og Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum* norsk tiltredelse til konvensjonen.

Nærings- og handelsdepartementet viser i sin høringsuttalelse fra 2011 til at konvensjonen gir bedre muligheter til dekning av offentlige utgifter:

«Implementering av vrakfjerningskonvensjonen vil bedre muligheten for det offentlige til å få dekket kostnader i forbindelse med eventuell vrakfjerning sammenlignet med dagens ordning. Dette vil være forenlig med Sjølovkomiteens uttalelser om at «reglene om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold bør (...) være utformet slik at kostnaden ved oppryddingstiltak etter de aller fleste typer av sjøulykker som kan inntreffe langs norskekysten, vil kunne kreves dekket av rederen via den ansvarsforsikring som gjelder for skipet. Dette vil være vesentlig for å sikre at nødvendig oppryddingstiltak vil bli gjennomført i tide i samsvar med de prinsipper som ligger til grunn for annen lovgivning, særlig forurensningsloven.», jf. NOU 2002: 15 side 36–37.»

Også *Miljøverndepartementet* viser i denne høringen til at konvensjonen vil bidra til å redusere risikoen for at stater må bære kostnadene som følger av håndtering av vrak, og at konvensjonen vil kunne ha en preventiv funksjon. *Fiskeridirektoratet* viser til at tiltredelse vil bidra til en mer effektiv håndtering av vrak i økonomisk sone. *Bergen og Omland havnevesen* ser det som viktig at en eventuell anvendelse av konvensjonen i norsk territorialfarvann og indre farvann ikke må medføre utvidet plikt til vrakfjerning for lokale havnemyndigheter og kommuner, og forutsetter at myndigheten som eventuelt pålegges kostnader, også gis mulighet

til å kreve refusjon. Ut over dette går ikke Bergen og Omland havnevesen mot norsk tiltredelse til konvensjonen.

Norsk Maritimt Museum har i sin høringsuttalelse fra 2011 anbefalt at konvensjonen ikke gjennomføres i norsk rett, subsidiært anmodet om en vurdering av forholdet til historiske vrak. Museet legger til grunn at konvensjonen kan gi et selvstendig grunnlag for inngrep i historiske vrak, og utaler at det stiller seg undrende til at forholdet til UNESCOs Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage ikke er regulert. Museet går ikke mot norsk tiltredelse i sin høringsuttalelse fra 2016.

Høringsinstansenes syn på geografisk virkeområde er behandlet i punkt 4.2.

3.3 Departementets vurdering

Departementet foreslår at Norge tiltrer vrakfjerningskonvensjonen. Konvensjonen vil bedre

statens muligheter til å håndtere vrak i økonomisk sone. Statens muligheter til å få dekket kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak vil også bli bedret gjennom konvensjonens regler om objektivt ansvar og forsikringsplikt og gjennom adgangen til å reise krav om dekning av kostnader direkte mot forsikringsselskapet. Internasjonale regler om ansvar og forsikring er dessuten en fordel for skips- og forsikringsnæringene.

Ettersom iverksettelse i norsk rett nødvendig gjør lovendring, må Stortinget samtykke til tiltredelsen, jf. Grunnloven § 26 andre ledd.

Departementet foreslår at Norge ved tiltredelsen tar forbehold om at konvensjonen ikke skal få anvendelse i fiskevernsonen ved Svalbard og i fiskerisonen ved Jan Mayen, og at Norge erklærer at konvensjonen skal få anvendelse på Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium, jf. artikkel 3 (2). Konvensjonens geografiske virkeområde er behandlet nærmere i punkt 4.

4 Vrakfjerningskonvensjonens geografiske virkeområde

4.1 Vrakfjerningskonvensjonen

I vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (1) er «konvensjonsområde» definert som «en statsparts økonomiske sone, som er fastsatt i samsvar med folkeretten, eller, dersom en statspart ikke har fastsatt en slik sone, et område som ligger utenfor og grenser til vedkommende stats sjøterritorium som vedkommende stat har fastslått i samsvar med folkeretten, og som strekker seg høyst 200 nautiske mil fra grunnlinjene som sjøterritoriets bredde er målt fra». Med mindre noe annet fremgår av konvensjonen, får konvensjonen anvendelse på vrak i konvensjonsområdet, jf. artikkel 3 (1). Etter artikkel 3 (2) første punktum kan en konvensjonsstat utvide anvendelsen av konvensjonen til vrak som befinner seg på statens territorium, herunder sjøterritoriet. For stater som har benyttet seg av denne muligheten, skal den berørte statens konvensjonsområde omfatte statens territorium, herunder sjøterritoriet, jf. artikkel 3 (3).

Når en konvensjonsstat har gitt underretning om at konvensjonen får anvendelse på vrak som befinner seg på territoriet, er dette med forbehold for statens rettigheter og forpliktelser til å treffe tiltak i forbindelse med vrak som befinner seg på territoriet, unntatt lokalisering, merking og fjerning i samsvar med konvensjonen, jf. artikkel 3 (2) tredje punktum. Artikkel 10, 11 og 12 (som gjelder ansvar og forsikring) får ikke anvendelse på slike tiltak, unntatt på tiltakene nevnt i artikkel 7, 8 og 9 (lokalisering, merking og fjerning av vrak), jf. artikkel 3 (2) fjerde punktum. I artikkel 4 (4), jf. 3 (2) første punktum, er det angitt flere konvensjonsbestemmelser som ikke får anvendelse på territoriet. Dette er artikkel 2 (4), der det heter at anvendelsen av konvensjonen i konvensjonsområdet ikke skal gi en konvensjonsstat rett til å hevde eller utøve suverenitet eller suverene rettigheter over noen annen på det frie hav, flere ledd i artikkel 9 (fjerning av vrak, se punkt 5.2.3) og artikkel 15 (tvisteløsning mellom stater).

I artikkel 3 er det dessuten gitt nærmere bestemmelser om konvensjonsstaters under-

retninger om utvidet geografisk virkeområde, muligheter for å trekke slike underretninger tilbake og virkningstidspunkt for underretninger.

4.2 Forslaget i høringsnotatet

I Samferdselsdepartementets høringsnotat punkt 1 ble det uttalt at de fleste av høringsinstansene i høringen i 2010/2011 hadde gått inn for at konvensjonen burde gjøres gjeldende på territoriet, og at det derfor ble tatt sikte på å benytte denne muligheten. I punkt 3.2 ble det forklart at formålet med å utvide konvensjonsområdet til territoriet var at vrakfjerningskonvensjonens regler om erstatning og forsikring skulle få anvendelse der:

«Under utarbeidelsen av konvensjonen var det uenighet med hensyn til om konvensjonen skulle kunne gis anvendelse i territorialfarvannet. «Opt in»-løsningen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 er et kompromiss. Norge var blant dem som mente at vrakfjerningskonvensjonen burde få anvendelse også på territoriet, herunder territorialfarvannet, og som under diplomatkonferansen arbeidet for at det ble tatt inn en «opt-in»-løsning i konvensjonen. Fra norsk side har man ment at vrakfjerningskonvensjonen vil ha relativt liten betydning for Norge som kyststat, med mindre konvensjonen også ga mulighet til å få dekket utgiftene til vrakfjerning i farvannene nærmere land enn den økonomiske sone under den særskilte forsikringsordningen etter konvensjonen. Den norske posisjonen under forhandlingene må ses i sammenheng med at det i våre farvann særlig er i territorialfarvannet og indre farvann at vrak kan utgjøre en navigasjonsfare eller miljøfare.»

I punkt 3.3 i høringsnotatet ble det kort slått fast at både økonomisk sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen var omfattet av konvensjonsområdet, jf. artikkel 1 (1):

«Av [definisjonen i vrakfjerningskonvensjonen 1 (1)] følger at konvensjonen vil gjelde i Norges økonomiske sone, jf. første alternativ i konvensjonsteksten ovenfor. Av annet alternativ følger det videre at vrakfjerningskonvensjonen også vil gjelde i en tilsvarende sone som økonomisk sone, men opprettet for andre eller mer begrensede formål innenfor rammen av havretten. Dette innebærer at fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen defineres som «konvensjonsområde» i henhold til artikkel 1 nr. 1 annet alternativ og således omfattes av vrakfjerningskonvensjonens virkeområde.»

Videre i punkt 3.3 ble det drøftet om det bør opprettes soner utenfor bilandene for at vrakfjerningskonvensjonen skal komme til anvendelse der. Avslutningsvis ble det konkludert slik:

«Ved ikrafttredelse for Norge følger det av konvensjonens egen definisjon av konvensjonsområdet at den ikke vil få anvendelse i farvannene utenfor bilandene, med mindre Norge aktivt oppretter en sone i samsvar med folkeretten for et slikt formål. Det utføres ikke noen form for sonejurisdiksjon i disse områdene i dag, og det synes derfor ikke hensiktsmessig å la konvensjonen komme til anvendelse i disse farvannene. På denne bakgrunn foreslås det at det ikke opprettes ytterligere soner ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett. Spørsmålet om ytterligere soner bør etter departementets syn vurderes i en større sammenheng enn det gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen gir grunnlag for.»

Spørsmålet om vrakfjerningskonvensjonen bør komme til anvendelse i bilandene med tilhørende sjøterritorium, som en del av Norges territorium, er ikke uttrykkelig drøftet i Samferdselsdepartementets høringsnotat.

4.3 Høringsinstansenes syn

Utenriksdepartementet og *Kystverket* støtter høringsnotatets tolkning av definisjonen av konvensjonsområde i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (1).

Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Statens strålevern, De Sjøkyndiges Forbund, Cefor, Fiskebåtredernes Forbund, Norsk Havneforening og

Rederiforbundet støtter i sine høringsuttalelser fra 2011 forslaget om at konvensjonens virkeområde utvides til territoriet.

Sjøfartsdirektoratet uttaler:

«Skip som ikke faller inn under IMO-ansvarskonvensjoner kan operere langs kysten i uskyl-dig gjennomfart i norsk territorialfarvann uten forsikring. Norge har hatt flere store uhell i territorialfarvannet innenfor de senere år som har skapt problemer med hensyn til fjerning av vrak og dekning av kostnader. Sjøfartsdirektoratet er derfor av den oppfatning at det ville være en stor fordel, dersom det ble gjennomført forsikringsplikt også innenfor territorialfarvannet med såkalt direktekrav (direct action). Når det gjelder indre farvann har Sjøfartsdirektoratet ingen synspunkter på dette.»

Cefor uttaler:

«I likhet med departementet er det Cefors anbefaling at Norge benytter seg av muligheten til å la konvensjonen gjelde i norsk territorialfarvann og indre farvann i tillegg til den økonomiske sone som er konvensjonens fastsatte virkeområde. De fleste havarisituasjoner som resulterer i vrak som bør fjernes vil være i territorialfarvannet og indre farvann.»

I høringen fra 2016 uttaler *Kystverket*:

«Kystverket er positivt til at vrakfjerningskonvensjonen gis anvendelse i norsk territorium og sjøterritorium ved at muligheten til å velge en såkalt «opt in»-løsning. Dette sikrer at man kan benytte konvensjonens bestemmelser om forsikringsplikt og direktekrav også ved hendelser i norsk indre farvann og territorialfarvann. Dette vil ha betydning for mulighetene for å få refundert det offentliges kostnader for tiltak som iverksettes på vegne av eier og som faller inn under konvensjonen slik som merking og vrakfjerning.»

Rederiforbundet gir i denne høringen forbeholden støtte til forslaget:

«Vi viser til at Rederiforbundet i vår tidligere høring fra 2011 uttalte at vi mener at Norge bør benytte seg av muligheten for å la konvensjonen også gjelde i territorialfarvannet og i indre farvann – «opt inn» løsningen. Det mener vi fortsatt, men det er som nevnt med den forutsetning at man ikke her velger andre løsninger

enn det som følger av konvensjonens intensjon og system.»

I høringsuttalelsen fra 2011 begrunner Rederiforbundet sin støtte særlig med at formålet med internasjonal regulering er å oppnå ensartede regler, og at konvensjonen derfor bør gjelde der vrakene hyppigst befinner seg.

4.4 Departementets vurderinger

Departementet deler høringsnotatets forståelse av at fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen er omfattet av definisjonen av konvensjonsområdet i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (1). Fiskevernsonen og fiskerisonen er imidlertid ikke omfattet av sjøloven §§ 227, 190 og 206, som angir det geografiske virkeområdet for bestemmelsene som gjennomfører 2010 HNS-konvensjonen, 2001 bunkerskonvensjonen og 1992 ansvarskonvensjonen. Vrakfjerningskonvensjonen er avgrenset mot disse konvensjonene (se punkt 8.1). Departementet foreslår derfor at det ved tiltredelsen tas forbehold mot at vrakfjerningskonvensjonen skal få anvendelse i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen. På sikt bør det imidlertid vurderes om vrakfjerningskonvensjonen kan gis anvendelse i disse sonene. Dette skyldes at de hensynene som taler for å tiltre konvensjonen, også taler for anvendelse i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen.

Departementet foreslår at Norge bruker muligheten etter artikkel 3 (2) til å utvide anvendelsen av vrakfjerningskonvensjonen til vrak som befinner seg på norsk territorium, herunder sjøterritoriet. Det er her vrakfjerning etter vrakfjerningskonvensjonen synes å være mest aktuelt, og det er i norske myndigheters interesse at vrakfjerningskonvensjonens regler om ansvar og forsikring gjelder her. Erklæringen begrenses til å gjelde Fastlands-Norge og tilhørende sjøterritorium. Det ville vært ønskelig å utvide anvendelsen også til Svalbard og Jan Mayen. Etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (1), jf. artikkel 3 (2), er det primære geografiske virkeområdet imidlertid sonene, og det er derfor tvilsomt om konvensjonen kan gis anvendelse på territoriet ved Svalbard og Jan Mayen uten at den gjelder i fiskevernsonen og fiskerisonen. Departementet foreslår derfor ikke at vrakfjerningskonvensjonen gis anvendelse på territoriet ved Svalbard og Jan Mayen nå, men at dette vurderes når forbeholdet for fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen eventuelt trekkes.

Det synes ikke aktuelt å gi vrakfjerningskonvensjonen anvendelse i bilandene, det vil si Dronning Maud Land og Peter I Øy i Antarktis og Bouvetøya. Utenfor bilandene har ikke Norge opprettet 200-milssoner, og det er dessuten mindre skipstrafikk. Departementet viser til det vedlagte forslaget til forbehold og erklæring ved tiltredelse og til forslaget til sjøloven § 210 h første ledd.

5 Håndtering av vrak

5.1 Gjeldende rett

5.1.1 Melding om vrak

Norge, som flaggstat, har gitt rederiet og skipsføreren på norske skip meldeplikt om sjøulykke i sjøloven § 475 første ledd og forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs. Etter sjøloven § 475 første ledd plikter skipsføreren eller rederiet straks å gi den myndighet Kongen bestemmer, melding om sjøulykke. Meldeplikten gjelder blant annet for sjøulykker med norske skip uansett hvor ulykken har inntruffet, jf. § 472 første ledd bokstav a. Plikten gjelder likevel ikke for sjøulykker som bare involverer militære fartøy, jf. § 472 tredje ledd. Sjøulykke er definert i § 472 a fjerde og sjette ledd. Hjemmel for å gi utfyllende forskrifter er gitt i § 486 a. Melde- og rapporteringsforskriften regulerer skipsføreren og rederiets meldeplikt nærmere. Melde- og rapporteringsforskriften gjelder for norske skip uansett hvor ulykken har inntruffet, men som hovedregel likevel ikke for militære fartøyer, jf. forskriften § 1 andre ledd bokstav a og fjerde ledd.

For oversiktens skyld nevnes at skipssikkerhetsloven § 47 andre ledd, som også gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg, jf. § 3 første ledd, har regler om meldeplikt for skade eller sykdom som rammer den som har sitt arbeid om bord. Videre er det flere bestemmelser i lov- og forskriftsverket som regulerer meldeplikt for hendelser utenfor kysten, men som ikke gjelder for norske skip uansett hvor skipene befinner seg. Sjøloven § 475, skipssikkerhetsloven § 47 og melde- og rapporteringsforskriften gjelder for øvrig også for utenlandske skip utenfor kysten av Norge, jf. sjøloven § 472, skipssikkerhetsloven § 3 og melde- og rapporteringsforskriften § 1. For ordens skyld nevnes det dessuten at også andre enn skipsføreren og rederiet kan ha meldeplikt.

5.1.2 Lokalisering og merking av vrak

Kystverket har ansvaret for den statlige beredskapen ved ulykker i norske farvann, herunder

blant annet lokalisering og merking av vrak. Kystverket er dessuten nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler, jf. forskrift 23. september 2015 nr. 1094 om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften) § 4. Etter havne- og farvannsloven § 9 andre ledd skal kommunen sørge for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde. Etter havne- og farvannsloven § 11 første ledd, jf. fastsettelse 4. desember 2009 nr. 1458 av offisiell sjøkartmyndighet, er Statens kartverk den offisielle sjøkartmyndigheten og utsteder eller godkjenner offisielle nautiske kart og nautiske publikasjoner. Departementet kan gi forskrift om at tillatelser, pålegg eller annen informasjon som har betydning for sikker navigasjon eller ferdsel, skal meldes til den offisielle sjøkartmyndigheten og den som er nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler (dvs. Kystverket), jf. havne- og farvannsloven § 11 andre ledd. Nærmere bestemmelser om bruk av farvann og navigasjonsveiledning er gitt i havne- og farvannsloven kapittel 3. Her nevnes bare at når nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler har mottatt melding om fare for sikker navigasjon eller ferdsel etter havne- og farvannsloven § 18 første ledd, skal koordinatoren straks vurdere å sende ut nødvendig navigasjonsvarsel for det aktuelle området, jf. § 18 andre ledd.

Havne- og farvannslovens geografiske virkeområde er angitt slik i § 2:

«§ 2 Lovens virkeområde

Loven gjelder her i riket, herunder i territorialfarvannet og indre farvann. For elver og innsjøer gjelder loven likevel bare så langt de er farbare med fartøy fra sjøen. Departementet kan i forskrift gi loven en videre anvendelse for elver og innsjøer enn det som følger av annet punktum.

Loven gjelder for Svalbard og Jan Mayen i den utstrekning Kongen bestemmer. Kongen kan gjøre unntak fra loven og fastsette slike særlige regler som de stedlige forholdene tilsier.

Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde i Norges økonomiske sone og i jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone.

Departementet kan gi forskrifter om at sjø- og landområder samt arbeid, anlegg og tiltak knyttet til forsvarsmessige formål unntas fra loven.»

I forskrifter 17. desember 2010 nr. 1607 og 10. oktober 2014 nr. 1287 om utvidelse av det geografiske virkeområdet for lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann er bare havne- og farvannsloven §§ 13, 20 og 22 gitt anvendelse i økonomisk sone. Etter dette legges det til grunn at de ovennevnte bestemmelsene, havne- og farvannsloven § 9 andre ledd, § 11 og § 18, ikke gjelder i økonomisk sone.

5.1.3 Fjerning av vrak

Det folkerettslige utgangspunktet er at Norge har kyststatsjurisdiksjon over territorialfarvannet (dvs. sjøterritoriet og indre farvann) og flaggstatsjurisdiksjon over norske skip uansett hvor de befinner seg. De gjeldende folkerettslige reglene for vrakhåndtering er oppsummert slik i Fiskeri- og kystdepartementets høringsbrev 3. november 2010 punkt 3:

«I indre farvann og i territorialfarvannet kan kyststaten fastsette nasjonale regler for håndtering av vrak uansett flaggstatsnasjonalitet.

I økonomisk sone har kyststaten i utgangspunktet begrenset lovgivnings- og tvangsjurisdiksjon. I relasjon til skipsfart gjelder her prinsippet om havets frihet, dvs. at flaggstaten i utgangspunktet utøver eksklusiv jurisdiksjon over sine skip.

Et unntak fra prinsippet om havets frihet følger av Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker 29. november 1969 (Inngrepskonvensjonen). Konvensjonen gir kyststaten et rettslig grunnlag for å håndtere vrak i økonomisk sone dersom det foreligger en sjøulykke som snarlig kan forventes å resultere i «major harmful consequences» for statens kystlinje eller relaterte interesser, jf. artikkel 1 nr. 1. Konvensjonen ble ved Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av forurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje 2. november 1973 (Inngrepsprotokollen) utvi-

det fra kun å gjelde oljesøl til også å omfatte annen form for havforurensning fra skip. Inngrepskonvensjonen er begrenset til å gjelde vrak som utgjør en svært alvorlig miljørisiko, og gir ikke kyststaten fullmakt til å fjerne vrak som utgjør en navigasjonsrisiko eller risiko for mindre alvorlig forurensningsskade. Dette innebærer at reglene har et begrenset anvendelsesområde. Reglene er et utslag av et nødrettsprinsipp som også regnes som internasjonal sedvanerett, og kyststaten vil derfor også kunne gripe inn overfor skip flagget i stater som ikke er parter. Inngrepskonvensjonen gir hjemmel for vrakfjerningsplikt, men ikke for kostnadsrefusjon.»

Både forurensningsloven, havne- og farvannsloven og havressursloven gir hjemmel for fjerning av vrak og andre gjenstander utenfor kysten av Norge og har bestemmelser om dekning av offentlige kostnader til dette. Med unntak av havne- og farvannsloven har disse lovene forskriftshjemler som omfatter vrakfjerning. Det geografiske virkeområdet for lovene er ulikt, men ingen av lovene gir i dag hjemmel for fjerning av vrak av utenlandske skip i økonomisk sone. Lovenes geografiske virkeområde er imidlertid ikke til hinder for at det gis en forskrift om vrakfjerning som omfatter økonomisk sone.

Havne- og farvannsloven § 35 gir hjemmel for pålegg om fjerning av vrak av hensyn til fremkommelighet mv.:

«§ 35 Vrakfjerning mv.

Myndigheten etter loven kan gi pålegg om at den ansvarlige for fartøy, kjøretøy eller gjenstand som har sunket, strandet, er forlatt eller henlagt, skal rydde opp eller fjerne fartøyet mv. innen en nærmere angitt tidsfrist når hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det. Hvis pålegget etter første punktum ikke etterkommes innen fristen, kan den ansvarlige i stedet pålegges å dekke rimelige utgifter som noen har hatt til opprydding eller fjerning.

Som ansvarlig etter bestemmelsen her regnes også den som var registrert eier eller eier av fartøyet, kjøretøyet eller gjenstanden på det tidspunkt fartøyet mv. sank, strandet, ble forlatt eller henlagt, eller på det tidspunkt pålegget gis.

Plikten etter første ledd gjelder tiltak som står i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås.»

Dersom et pålegg ikke blir etterkommet av den ansvarlige eller det må handles omgående av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet, kan det offentlige selv fjerne vraket for den ansvarliges regning, jf. havne- og farvannsloven § 36. Havne- og farvannsloven §§ 35 og 36 gjelder ikke i økonomisk sone, se henvisninger i punkt 5.1.2.

Vrakfjerning av hensyn til miljøet er regulert i forurensningsloven. Forurensningsloven hjemler vrakfjerning både der vraket i seg selv eller gjenstander eller stoffer fra vraket innebærer avfall, og der stoffer eller væsker fra vraket fører til forurensning.

Forurensningsloven § 28 første ledd gir hovedregelen om forbud mot å etterlate seg avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade eller ulempe for miljøet, mens § 28 tredje ledd gir plikt til å sørge for nødvendig opprydning. Begrepet avfall omfatter etter hovedregelen i § 27 første ledd første punktum «løsøregjenstander eller stoffer som noen har kassert, har til hensikt å kassere eller er forpliktet til å kassere». Etter lovendring 9. desember 2016 nr. 89 er det ikke tvilsomt at skipsvrak skal regnes som avfall, jf. Prop. 89 L (2015–2016) punkt 5.1 og spesialmerknaden til § 28. Pålegg om fjerning og opprydning av avfall og dekning av utgifter er nærmere regulert i forurensningsloven § 37.

Forurensningsloven § 7 gir hovedregelen om forbud mot forurensning og tiltak:

«§ 7 (plikt til å unngå forurensning)

Ingen må ha, gjøre eller sette i verk noe som kan medføre fare for forurensning uten at det er lovlig etter §§ 8 eller 9, eller tillatt etter vedtak i medhold av § 11.

Når det er fare for forurensning i strid med loven, eller vedtak i medhold av loven skal den ansvarlige for forurensning sørge for tiltak for å hindre at den inntre. Har forurensningen inntrådt skal han sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den. Den ansvarlige plikter også å treffe tiltak for å avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den. Plikten etter dette ledd gjelder tiltak som står i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås.

[...]

Forurensningsmyndigheten kan pålegge den ansvarlige å treffe tiltak etter annet ledd første til tredje punktum innen en nærmere angitt frist.»

Med forurensning menes blant annet «tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen [...] som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet», jf. § 6.

I forurensningsloven § 74 er forurensningsmyndigheten gitt hjemmel til selv å fjerne eller rydde opp avfall og til å iverksette tiltak mot forurensning:

«§ 74 (umiddelbar gjennomføring ved forurensningsmyndigheten)

Har forurensningsmyndigheten gitt pålegg i medhold av § 7 fjerde ledd eller § 37 første eller annet ledd som ikke etterkommes av den ansvarlige, kan forurensningsmyndigheten sørge for iverksetting av tiltakene.

Forurensningsmyndigheten kan også sørge for iverksetting av tiltakene dersom slikt pålegg kan medføre at iverksettelsen av tiltakene forsinkes eller dersom det er uvisst hvem som er ansvarlig.

Ved iverksetting av tiltak etter første og annet ledd kan forurensningsmyndigheten gjøre bruk av og om nødvendig volde skade på den ansvarliges eiendom.

Forurensningsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om gjennomføring av tiltak etter første og annet ledd.

Inngrep mot akutt forurensning eller fare for akutt forurensning på det frie åpne hav og i ytre norsk sjøterritorium skal skje i samsvar med mellomfolkelig overenskomst som Norge har sluttet seg til. Forurensningsmyndigheten kan gi forskrift om slikt inngrep og om gjennomføring av slik overenskomst i norsk rett.»

Regler om dekning av det offentlige utgifter etter § 74 mv. er gitt i § 76. Reglene suppleres av sjølovens ansvarsregler, se punkt 6.1.

Akutt forurensning er regulert i forurensningsloven kapittel 6. Med akutt forurensning menes forurensning av betydning, som inntre plutselig, og som ikke er tillatt etter bestemmelse i eller i medhold av loven, jf. § 38.

Forurensningsloven § 88 gir departementet hjemmel til å gi bestemmelser til utfylling og gjennomføring av loven.

Forurensningslovens geografiske virkeområde er angitt slik i § 3 andre og tredje ledd:

«Med de begrensninger som følger av folkeretten gjelder loven

1. for forurensningskilder og avfall og kilder for avfall som befinner seg her i riket,

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

2. for forurensninger som truer med å inntreffe her i riket,
3. for forurensningskilder som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i Norges økonomiske sone dersom forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning, eller forøvrig i den utstrekning Kongen bestemmer. Lovens anvendelse for undersøkelse etter, utvinning og utnyttning av under-sjøiske naturforekomster på den norske del av kontinentalsokkelen, herunder avslutning av slik virksomhet, er regulert i § 4.

Loven gjelder ikke for Svalbard. For Jan Mayen og bilandene gjelder loven i den utstrekning Kongen bestemmer. Forurensningsmyndigheten kan for disse områder fastsette de endringer i loven som de stedlige forhold tilsier.»

Havressursloven § 28 forbyr unødvendig etterlattelse av gjenstander i sjøen eller på sjøbunnen som kan skade marint liv, hemme høsting, skade høstingsredskaper eller sette fartøy i fare. Den som overtrer forbudet, plikter å rydde opp etter seg eller fjerne gjenstandene. Fiskeridirektoratet kan gi pålegg om rydding eller fjerning. Dersom pålegg ikke blir fulgt, kan direktoratet sette i verk nødvendige tiltak for den ansvarliges regning og risiko. § 67 gir hjemmel for forskrifter til gjennomføring av loven.

Havressurslovens geografiske virkeområde er angitt slik i § 4:

«§ 4 Stadleg virkeområde

Lova gjeld på norsk fartøy, på norsk landterritorium unnateke Jan Mayen og Svalbard, i norsk sjøterritorium og indre farvatn, på den norske kontinentalsokkelen og i område oppretta med heimel i lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone §§ 1 og 5.

Kongen kan fastsetje at heile eller delar av lova skal gjelde på norsk landterritorium på Jan Mayen, Svalbard, Bouvetøya, Peter Is øy og Dronning Maud Land.

Utanfor område som er nemnde i første og andre ledd, gjeld lova for norske rettssubjekt så langt dette ikkje strir mot jurisdiksjonen til ein annan stat, og for dei som er omfatta av § 5 andre ledd.»

Havressurslovens personelle virkeområde er angitt slik i § 5:

«§ 5 Personelt virkeområde

Lova gjeld for alle innanfor det stadlege område til lova. I område som er oppretta med heimel i lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone §§ 1 og 5, gjeld forskrifter etter lova her likevel berre for utlendingar og utanlandske føretak når det er fastsett i forskriftene.

For utlendingar og utanlandske føretak gjeld lova i område utanfor nokon stats jurisdiksjon når dette følgjer av internasjonal avtale. I slike område gjeld lova også for statslause fartøy og for fartøy som kan sidestillast med slike.»

Departementet nevner for øvrig at også småbåtloven § 38 første ledd forbyr forurensning av det ytre miljø «ved utslipp eller dumping fra fritidsbåt eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte». Etter andre ledd skal båtieren og båtføreren treffe rimelige tiltak for å begrense virkningene av forurensning. Kongen kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om forbudet mot forurensning og om pliktene etter andre ledd, herunder bl.a. hvordan fritidsbåter skal håndteres for å unngå forurensning, og hvilke tiltak som skal settes i verk dersom forurensning oppstår, jf. tredje ledd bokstav b og c. Det geografiske virkeområdet for kapittel 5 Forurensning, der bestemmelsen inngår, er ikke angitt i loven.

Vrakloven gir også regler om bistand til strandede skip og vrak. Vrakloven kommer først og fremst til anvendelse ved berging. Det vises særlig til at vrakloven i hovedsak har regler om hvordan mannskapet, vraket og vrakgodset skal ivaretas. Fjerning av vrak for å hindre forurensning og vanskeligheter for navigasjonen og næringsinteresser mv. er regulert i andre lover.

Et unntak fra utgangspunktet om at norske myndigheter ikke kan vedta fjerning av vrak av utenlandske skip i økonomisk sone, følger av forskrift 19. september 1997 nr. 1061 om inngrep på åpent hav og i Norges økonomiske sone i tilfelle av havforurensning eller fare for forurensning av olje eller andre stoffer som følge av en sjøulykke (forskrift om inngrep ved forurensende sjøulykke). Forskriften gjennomfører inngrepskonvensjonen og er gitt med hjemmel i forurensningsloven § 74 femte ledd, § 3 andre ledd nr. 3 og § 6 første ledd nr. 3. Forskriften gjelder ifølge hovedregelen i § 1 første ledd «skip i norsk økonomisk sone eller på åpent hav når den norske kyst, herunder kysten rundt Svalbard og Jan Mayen, eller dermed forbundne interesser er truet av forurensning av olje eller andre stoffer som følge av en sjøulykke eller handlinger i tilknytning til en

slik ulykke, som med rimelighet kan ventes å medføre skadelige følger av betydelig omfang». Forskriften gir blant annet regler om vilkår for tiltak og bestemmelser om rådslagning og varsling. I forskriften § 3 andre ledd er fjerning av skipet nevnt som et mulig tiltak.

5.2 Vrakfjerningskonvensjonen

5.2.1 Melding om vrak

Melding om vrak er regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5. Etter artikkel 5 (1) første punktum skal en konvensjonsstat kreve at skipsføreren og driftsansvarlige for et skip under dens flagg umiddelbart melder fra til kyststaten når skipet har vært innblandet i en sjøulykke som forårsaker et vrak. Meldeplikten er nærmere presisert i artikkel 5 (1) andre punktum og 5 (2).

5.2.2 Lokalisering og merking av vrak

Lokalisering av vrak er regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 7. Når kyststaten blir oppmerksom på et vrak, skal den ta i bruk alle praktisk mulige midler, herunder egnede myndigheter i stater og organisasjoner, for å advare sjøfarende og relevante stater om vrakets tilstand og posisjon som en hastesak, jf. artikkel 7 (1). Har kyststaten grunn til å tro at et vrak utgjør en fare, skal den sørge for at alle praktisk mulige tiltak treffes for å fastslå vrakets nøyaktige posisjon, jf. artikkel 7 (2).

Merking av vrak er regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 8. Har kyststaten fastslått at et vrak utgjør en fare, skal denne staten sørge for at alle rimelige tiltak treffes for å merke vraket, jf. artikkel 8 (1). Når vraket merkes, skal alle praktisk mulige tiltak treffes for å sikre at merkingen er i samsvar med det internasjonalt anerkjente bøyemerkingssystemet som er i bruk i området der vraket befinner seg, jf. artikkel 8 (2). Kyststaten skal kunngjøre nærmere opplysninger om merkingen av vraket ved hjelp av alle egnede midler, herunder egnede sjøfartspublikasjoner, jf. artikkel 8 (3).

5.2.3 Fjerning av vrak

Tiltak for å tilrettelegge for fjerning av vrak er regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9.

Dersom kyststaten fastslår at et vrak utgjør en fare, skal denne staten umiddelbart underrette skipets flaggstat og den registrerte eieren, samt rådføre seg med flaggstaten og andre stater som

er berørt av vraket, om tiltak som skal treffes i forbindelse med vraket, jf. artikkel 9 (1).

Etter artikkel 9 (2) skal den registrerte eieren fjerne vrak som er fastslått å utgjøre en fare. Den registrerte eieren kan inngå en avtale med et bergingsselskap eller en annen person om å fjerne vraket, på vegne av eieren, jf. artikkel 9 (4) første punktum. Kyststaten kan fastsette vilkår for fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet, jf. artikkel 9 (4) andre punktum. Når fjerningen er begynt, kan kyststaten gripe inn bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes effektivt på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet, jf. artikkel 9 (5).

Statenes rett til selv å fjerne vraket er regulert i artikkel 9 (7) og (8). Etter artikkel 9 (7) kan kyststaten selv fjerne vraket dersom den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen fristen som er fastsatt i samsvar med artikkel 9 (6) bokstav a eller den registrerte eieren ikke kan kontaktes. Etter artikkel 9 (8) kan kyststaten dessuten fjerne vraket når umiddelbare tiltak er påkrevd, forutsatt at kyststaten har underrettet skipets flaggstat og den registrerte eieren. Kyststaten plikter etter både artikkel 9 (7) og artikkel 9 (8) å fjerne vraket på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

I artikkel 9 (6) er det gitt bestemmelser om underretninger fra kyststaten til den registrerte eieren: Kyststaten skal fastsette en rimelig frist for vrakfjerningen der det tas hensyn til faren, jf. artikkel 9 (6) bokstav a. Kyststaten skal underrette den registrerte eieren skriftlig om fristen og angi at kyststaten kan fjerne vraket for den registrerte eierens regning dersom vraket ikke fjernes innen fristen, jf. artikkel 9 (6) bokstav b. Dessuten skal kyststaten underrette den registrerte eieren skriftlig om at kyststaten akter å gripe inn umiddelbart ved omstendigheter der faren blir særlig alvorlig, jf. artikkel 9 (6) bokstav c. Av artikkel 9 (11) fremgår det at kyststaten skal fremlegge opplysningene nevnt i artikkel 9 for den som er oppgitt å være registrert eier i melding om vrak etter artikkel 5 (2).

Etter artikkel 9 (3) skal den registrerte eieren eller en annen interessent legge frem bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er påkrevd etter artikkel 12.

I artikkel 9 (9) påtar konvensjonsstatene seg å treffe egnede tiltak i den nasjonale lovgivningen for å sikre at registrerte eiere, underlagt konven-

sjonsstatens jurisdiksjon, overholder artikkel 9 (2) og (3). I artikkel 9 (10) samtykker konvensjonsstatene til at kyststaten handler i henhold til artikkel 9 (4) til (8) der det er påkrevd.

En forutsetning for at artikkel 9 skal komme til anvendelse, er at kyststaten har fastslått at vraket utgjør en fare. Fare er i artikkel 1 (5) definert som forhold eller trussel som utgjør en navigasjonsrisiko eller –hindring, eller som med rimelighet kan forventes å føre til omfattende skadelige virkninger for det marine miljøet eller skade på kystlinjen eller tilhørende interesser til en eller flere stater. Med tilhørende interesse menes interessene til en kyststat som er direkte berørt eller truet av et vrak, for eksempel maritim virksomhet som utgjør et vesentlig middel til livsopphold, turistattraksjoner og andre økonomiske interesser, kystbefolkningens helse og det berørte områdets velvære, herunder vern av marine levende ressurser og plante- og dyreliv, og offshore- eller undervannsinfrastrukturer, jf. artikkel 1 (6). I artikkel 6 er det angitt en rekke kriterier som staten bør ta hensyn til ved farevurderingen. Kriteriene er ikke uttømmende, jf. artikkel 6 bokstav o, som viser til «eventuelle andre omstendigheter som kan gjøre det nødvendig å fjerne vraket».

Etter artikkel 2 (2) skal tiltak som treffes av kyststaten, stå i forhold til faren. Tiltakene skal ikke være mer omfattende enn det som med rimelighet er nødvendig for å fjerne vraket, og de skal opphøre så snart vraket er fjernet, jf. artikkel 2 (3). Videre skal tiltakene ikke gripe unødvendig inn i rettighetene og interessene til andre stater eller berørte fysiske og juridiske personer. Når virkningene av en sjøulykke omfatter en annen stat enn den berørte kyststaten, skal konvensjonsstatene bestrebe seg på å samarbeide, jf. artikkel 2 (5).

For vrak som befinner seg på territoriet, herunder sjøterritoriet, gjelder konvensjonen etter artikkel 3 (2) tredje punktum med forbehold for vedkommende stats rettigheter og forpliktelser til å treffe tiltak «unntatt lokalisering, merking og fjerning i samsvar med denne konvensjon». Etter artikkel 4 (4) bokstav a alternativ (ii) får ikke artikkel 9 (1), (5), (7), (8), (9) og (10) anvendelse på territoriet, herunder sjøterritoriet. I artikkel 4 (4) bokstav b heter det at artikkel 9 (4) i den grad den får anvendelse på territoriet, skal lyde:

«Med forbehold for den berørte [kyst]statens nasjonale lovgivning kan den registrerte eieren inngå avtale med et bergingsselskap eller en annen person om å fjerne vraket som er fastslått å utgjøre en fare, på vegne av eieren. Før slik fjerning begynner, kan den berørte

[kyst]staten fastsette vilkår for denne fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.»

5.3 Forslaget i høringsnotatet

5.3.1 Melding om vrak

I Fiskeri- og kystdepartementets høringsnotat 3. november 2010 punkt 6.2 ble gjennomføringen av flaggstatens plikt til å pålegge skipsføreren og driftsansvarlige for et skip meldeplikt overfor kyststaten, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 (1), vurdert slik:

«Der hendelsen som resulterer i et vrak skjer utenfor norsk jurisdiksjonsområde, og hvor skipsfører eller driftsansvarlig må melde fra til den stat hvor hendelsen finner sted, finnes det i dag ingen regler i norsk rett som ivaretar vrakfjerningskonvensjonens krav. Skip som fører norsk flagg er imidlertid underlagt norsk jurisdiksjon og lovgivningsmyndighet, og en lovregulering som pålegger konvensjonens krav der skipet er utenfor norsk jurisdiksjonsområde vil derfor være tilstrekkelig.

En effektiv håndhevelse av de plikter som påhviler skipets eier eller dets driftsansvarlige forutsetter at flaggstaten er informert om hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde. Som nevnt påhviler det den berørte staten å informere flaggstaten, jf. konvensjonens artikkel 9 nr. 1.»

Flaggstatens plikt til å pålegge skipsføreren og driftsansvarlige meldeplikt overfor kyststaten ble bare nevnt kort i Samferdselsdepartementets høringsnotat 15. juni 2016. I dette høringsnotatet ble imidlertid sjøloven § 475 første ledd foreslått endret, slik at driftsansvarlige fikk meldeplikt til den myndighet Kongen bestemmer, på linje med skipsføreren og rederiet. Etter en sammenligning mellom kravene til meldinger etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 (2) og melde- og rapporteringsforskriften ble det dessuten foreslått en ny § 8 i melde- og rapporteringsforskriften om meldingens og rapportens innhold.

5.3.2 Lokalisering og merking av vrak

I Samferdselsdepartementets høringsnotat punkt 4.2.3 er det redegjort slik for ansvaret som Samferdselsdepartementet, med Kystverket som utø-

vende etat, har for den statlige beredskapen i norske farvann, og for behovet for regelendringer:

«Samferdselsdepartementet, med Kystverket som utøvende etat, har ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning og fremkommeligheten i norske farvann. I denne forbindelse har Kystverket som nevnt det operative ansvaret for vrakhåndtering. Kystverkets vaktlag mottar i dag meldinger om hendelser som medfører eller kan medføre akutt forurensning, og andre hendelser som kan utgjøre en fare for øvrig. Alle fartøy som er i havsnød, eller som er sunket, vil dermed rapporteres til vaktlaget. Hvilke tiltak og oppfølging som iverksettes, vil være avhengig av den konkrete vurdering i hvert enkelt tilfelle. Navigasjonsvarsler vil sendes ut dersom dette ut fra navigasjonssikkerhet er nødvendig. Dette er i tråd med vrakfjerningskonvensjonen artikkel 7 nr. 1 hvor det fremgår at staten skal advare sjøfarende. Dersom et vrak kan representere en fare for navigasjonssikkerheten, vil Kystverket sørge for merking av vraket. Dette gjennomføres i praksis av det aktuelle regionkontor med bistand fra Kystverket rederi. Regionkontoret påser at merkingen er i samsvar med gjeldende regelverk. Videre vil det bli foretatt melding til blant annet Etterretning for Sjøfarende (EFS). Dette samsvarer med konvensjonen artikkel 8 om merking av vrak. Ifølge konvensjonen artikkel 9 fremgår en rekke plikter for staten i forbindelse med å tilrettelegge for fjerning av vrak. Dette er plikter som i praksis stort sett følges opp av Kystverket i deres operative arbeid.

Kystverkets håndtering av vrak ivaretar stort sett kravene som pålegges statene i henhold til vrakfjerningskonvensjonen. Enkelte tilpasninger kan tenkes, dette vil eventuelt gjennomføres ved instruks og ikke ved lovendring.»

5.3.3 Fjerning av vrak

I høringsnotatet ble plikten til å fjerne vrak (jf. artikkel 9 (2)) og til å legge frem bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet (jf. artikkel 9 (3)) foreslått gjennomført i en ny § 210 g i sjøloven. Bestemmelsen skulle gjelde både vrak i norsk konvensjonsområde og vrak av norskregistrerte skip i andre konvensjonsstaters konvensjonsområde:

«§ 210 g Plikt til å fjerne vrak og fremlegge dokumentasjon

Den registrerte eieren har plikt til å fjerne vrak når det er fastslått av den myndighet Kongen bestemmer, at vraket utgjør en fare. Den registrerte eieren skal også fremlegge bevis for pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse etter § 210 d. Har en annen konvensjonsstat fastslått at et vrak innenfor sitt konvensjonsområde utgjøre en fare, gjelder plikten til å fjerne vrak og fremlegge bevis for pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse tilsvarende når skipet seiler under norsk flagg.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om oppfyllelse av den registrerte eierens plikter etter første ledd.»

I høringsnotatet ble det også lagt til grunn, og dels foreslått, at det geografiske virkeområdet for visse bestemmelser i forurensningsloven og havne- og farvannsloven ble utvidet, slik at de gjeldende hjemlene for fjerning av vrak (se punkt 5.1.3) skulle gjelde for hele det foreslåtte konvensjonsområdet.

I punkt 2.1 ble det uttalt at det ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen ikke var tilsiktet noen endring i de ulike myndighetenes ansvar for vrakhåndtering, og at det fortsatt ville være den myndigheten som var ansvarlig for det aktuelle farvannet, som var ansvarlig for å håndtere spørsmålet om fjerning av vraket. Som det fremgår av punkt 5.3.2, ble det i punkt 4.2.3 lagt til grunn at Kystverkets håndtering av vrak stort sett ivaretok vrakfjerningskonvensjonens krav til statene, og at eventuelle tilpasninger kunne gjennomføres ved instruks i stedet for ved lovendring. Det ble i punkt 4.2.2 lagt til grunn at Kystverkets vurdering av om det enkelte vraket faktisk utgjorde en fare, samsvarte med vrakfjerningskonvensjonens farevurdering. I punkt 4.2.2 ble også hjemlene for vrakfjerning i vrakfjerningskonvensjonen sammenlignet med hjemlene i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Det ble antatt at det etter alle de tre lovene kunne pålegges vrakfjerning i flere tilfeller enn etter vrakfjerningskonvensjonen. Dette talte for at det burde legges opp til et tosporet system for kostnadsrefusjon, se nærmere om dette i punkt 7.3.

Kyststatens plikt etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9 (1) til å underrette skipets flaggstat og den registrerte eieren, samt rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket, om tiltak som skal treffes overfor vraket, ble foreslått gjennomført ved et nytt tredje punk-

tum i vrakloven § 3 femte ledd. Plikten skulle påhvile «politiet eller den myndigheten Kongen bestemmer». Vrakloven ble dessuten foreslått gitt anvendelse for skip som befinner seg i norsk økonomisk sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen, gjennom en ny bestemmelse i lovens § 15.

5.4 Høringsinstansenes syn

5.4.1 Melding om vrak

I høringen fra 2010/2011 går *Nærings- og handelsdepartementet* inn for at vrakfjerningskonvensjonens regler om meldeplikt ved ulykker i andre staters konvensjonsområde lovfestes i sjøloven, og at det foretas enkelte endringer i melde- og rapporteringsforskriften:

«Vi er enig i at gjeldende norsk intern rett om når melding må skje og meldingens innhold kan legges til grunn med presiseringer om i) mengde og type olje som fraktes skal meldes uten opphold, og ikke innen 72 timer, jf. [melde- og rapporteringsforskriften] § 8, og ii) at sjøulykken har resultert i et vrak. Når det gjelder spørsmålet om gjennomføring i norsk rett av vrakfjerningskonvensjonens regler om meldeplikt for norskregistrerte skip utenfor norsk jurisdiksjonsområde, finnes det ingen interne regler om melde- og rapporteringsplikt for skipsføreren eller driftsansvarlig. Siden norskregistrerte skip er underlagt norsk jurisdiksjon og norsk rett, vil en lovregulering som pålegger konvensjonens krav der skipet er utenfor territorialfarvann være tilstrekkelig. Vi legger til grunn at en slik lovregulering bør skje innenfor sjøloven.»

I den samme høringen går også *Sjøfartsdirektoratet* inn for at vrakfjerningskonvensjonens regler om meldeplikt gjennomføres i melde- og rapporteringsforskriften. Direktoratet uttaler at meldeplikten bør gjelde for norske skip uansett hvor de befinner seg, og at dette er i tråd med skipssikkerhetsloven.

I den samme høringen uttaler *Cefor* seg om meldeplikt til norske myndigheter ved ulykker utenfor norsk konvensjonsområde, og støtter dette:

«Etter konvensjonen skal konvensjonsstaten kreve at skipsføreren eller driftsansvarlig for skip som fører dets flagg, uoppfordret og uten opphold varsler den berørte staten når skipet

har vært involvert i en sjøulykke som resulterer i et vrak. Departementet foreslår at denne meldeplikten til norske myndigheter utvides til å gjelde hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde som norskflaggede skip er involvert i. Begrunnelsen er at en effektiv håndhevelse av de plikter som påhviler skipets eier eller dets driftsansvarlige forutsetter at flaggstaten er informert om hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde. Etter konvensjonens artikkel 9 nr. 1 påhviler det den berørte staten å informere flaggstaten.

Cefor kan ikke se at en slik rapporteringsplikt for rederiene vil påføre dem noen byrde av betydning og tiltrer derfor departementets forslag.»

Rederiforbundet og Fiskebåtredernes Forbund deler Cefors standpunkt.

Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum uttaler i den samme høringen at det er en fordel at det gis opplysninger om ulykker som resulterer i et vrak. Sammen med obligatorisk nummerering vil identiteten til vraket og andre opplysninger bli kjent, og opplysninger knyttet til både forurensningslovgivningen og kulturminnelovgivningen kan dekkes samtidig. Museet viser også til at kravene til IMO-nummerering på de fleste metallfartøyer over 100 brutto registertonn innebærer bedre mulighet til å identifisere sunkne fartøyer.

5.4.2 Lokalisering og merking av vrak

Kartverket støtter uttalelsene i Samferdselsdepartementets høringsnotat om merking av vrak (se punkt 5.3.2) og understreker samtidig viktigheten av oppdaterte norske sjøkart. Kartverket viser til at navigasjonskritiske vrak kan bli liggende relativt lenge før de fjernes.

5.4.3 Fjerning av vrak

Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeridirektoratet, Klima- og forurensningsdirektoratet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet støtter i sine høringsuttalelser fra 2011 et tosporet system. *Klima- og forurensningsdirektoratet* uttaler:

«Klif vurderer at forurensningsloven går lenger enn vrakfjerningskonvensjonen. Vi har dermed ingen innsigelser til innføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett. Vi har heller ikke noen motforestillinger mot et tosporet system der de tilfeller etter forurensnings-

loven som favner videre enn vrakfjerningskonvensjonens regler fortsatt følger dagens system for kostnadsrefusjon.»

Cefor, Rederiforbundet og NHO Sjøfart går mot et tosporet system og tar til orde for at havne- og farvannslovens, forurensningslovens og svalbardmiljølovens hjemler for vrakfjerning harmoniseres med vrakfjerningskonvensjonen. *Cefor* uttaler:

«Vi mener at Norge må harmonisere lovverket slik at inngrepshjemlene under konvensjonen vil gjelde likt for norsk- og utenlandskflaggede skip enten skipet er innenfor eller utenfor territorialgrensen. Dette vil gi kjente, omforente og klare kriterier for inngrep, større forutberegnelighet og samsvarer med hvordan andre konvensjonsstater praktiserer vrakfjerning.

Departementet foreslår en videreføring av de mer vidtgående hjemlene for vrakfjerning som følger av havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven i tillegg til de nye reglene om og hjemlene for vrakfjerning som særlig foreslås innført ved et nytt kapittel 10 a i sjøloven. Forholdet mellom farebegrepet («hazard» som definert i konvensjonens artikkel 1 nr. 5) under konvensjonen og de ulike inngrepshjemlene i nevnte eksisterende lover drøftes ganske inngående under punkt 4.2.2 i høringsnotatet. Så vidt forstås legger departementet opp til å innføre det man kaller et «tosporet system» hvor man får ett system som følger konvensjonens regler med forsikringsplikt, direktekrav, sertifikatplikt osv. som vil gjelde for alle vrak der konvensjonens farebegrep er oppfylt (her kalt «konvensjonssporet»). I tillegg skal det gjelde et system som følger de eksisterende reglene om refusjon m.m. i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven for vrak som ikke oppfyller konvensjonens farebegrep, men som fanges opp av ett eller flere av de på mange områder mer vidtgående vilkårene i de nevnte lovene, f.eks. der et vrak er «skjemmende» i forurensningslovens forstand («intern-sporet»).

[...]

Departementet drøfter ikke hvorvidt de to sporene skal gjelde fullt ut for både norsk- og utenlandskflaggede skip både innenfor og utenfor territorialfarvannet, eller hvorvidt man f.eks. kun kan bruke konvensjonssporet overfor utenlandskflaggede skip (hva enten innenfor eller utenfor) overensstemmende med forpliktelsene under vrakfjerningskonvensjonen. Det drøftes heller ikke hvorvidt man kan få

uheldige virkninger hvis kun norskflaggede skip skal være gjenstand for et tosporet system, internsporet.

Etter vårt syn har det ikke vært meningen at konvensjonsstatene skal kunne velge et tosporet system. Velger man å innføre konvensjonens inngrepshjemler, eventuelt også ved å anvende «opt-in» i territorialfarvannet, så bør man holde seg til konvensjonens intensjon og system.

Konvensjonens artikkel 4 nr. 4 angir hvilke bestemmelser som staten ikke er forpliktet til å innføre dersom man velger «opt-in» i territorialfarvannet. Det følger ikke av henvisningene i denne bestemmelsen at man kan avvike fra, eller utvide farekriteriet i artikkel 1 eller de sentrale vilkårene i artikkel 2 nr. (1) – (3). Artikkel 3 nr. 2 fjerde punktum som departementet viser til i denne sammenheng, sier kun at stater som «opter inn» ikke frasier seg myndighet til å treffe andre tiltak overfor vrak enn tiltak som gjelder lokalisering, merking og fjerning av vrak.

Ved innføring av et tosporet system, vil internsporet gjelde ulikt for norsk- og utenlandskflaggede skip og dermed føre til en rekke uheldige virkninger. Herunder vil det gi en urimelig forskjellsbehandling mellom norsk- og utenlandskflaggede skip. Videre vil det tosporede system gi grunnlag for tvister om hvorvidt man er innenfor det ene eller det andre sporet.»

Rederiforbundet slutter seg til Cefors merknader og uttaler dessuten at forutsetningen for Rederiforbundets støtte til at vrakfjerningskonvensjonen gis anvendelse på territoriet, er at man ikke velger andre løsninger enn det som følger av konvensjonens intensjon og system. Også *NHO Sjøfart* slutter seg til Cefors merknader. *NHO Sjøfart* uttaler at det er uheldig om forslaget om et tosporet system blir gjennomført, og at «den foreslåtte forskjellsbehandlingen av norske og utenlandske skip» vil svekke den norskflaggede flåtens konkurransekraft.

Kystverket har flere merknader til forslaget om utvidelse av det geografiske virkeområdet for aktuelle bestemmelser i forurensningsloven:

«Kystverket merker seg at det legges opp til å fastsette en kongelig resolusjon om utvidelse av det geografiske virkeområdet for de aktuelle bestemmelser i forurensningsloven slik at forurensningsloven omfatter territorialfarvannet rundt Jan Mayen. Kystverket bemerker at det i

forbindelse med dette er naturlig å ta stilling til hvorvidt utvidelsen av virkeområdet skal gjelde kun for skipsvrak eller også omfatte andre forhold som faller inn under de aktuelle bestemmelsene i forurensningsloven, for eksempel forurensning, akutt forurensning eller fare for akutt forurensning og forsøpling generelt, som reguleres i §§ 7, 28, 37 og 74. Det bør også vurderes hvorvidt utvidelsen bør omfatte øvrige relevante bestemmelser som har sammenheng med håndhevelsen av de nevnte bestemmelsene, herunder §§ 39, 49, 50, 51, 75 og 76. Dette er bestemmelser som forvaltes av Kystverket når det gjelder akutt forurensning og skipsvrak, og som er vesentlige for Kystverkets forvaltning og oppfølging av den ansvarliges forpliktelser samt ved iverksettelse av tiltak på vegne av den ansvarlige når det gjelder akutt forurensning og skipsvrak som omfattes av forurensningslovens virkeområde slik det er angitt i dag. Forholdet til forurensningsloven kapittel 8 bør også vurderes nærmere.»

Bergen og Omland havnevesen og KS Bedrift bemerker at det ikke er foreslått endringer i gjeldende regler for fjerning av vrak. KS Bedrift konstaterer at oppryddingsarbeid kan medføre betydelige utfordringer og kostnader for norske havner. *Oslo Havn KF* understreker i høringsuttalelsen fra 2011 behovet for at havne- og farvannsloven § 35 ikke svekkes:

«Hvis man skal la konvensjonen gjelde i indre farvann må det sikres at nasjonale regler for håndtering av vrak ikke bare tar høyde for å fjerne vrak uansett flaggstatsnasjonalitet, men regelverket må være utformet slik at det setter tidsbegrensninger for fjerning av vrak, både når de er til hinder ved navigasjon og når de utgjør en forurensningsfare. Dette betyr muligens en skjerpelse av havne- og farvannslovens § 35 og en tydeligere kobling mot forurensningslovens § 28. Vi må ikke komme i en situasjon hvor dagens § 35 i havne- og farvannsloven blir svekket på noen av de punktene den omfatter.»

Kystverket deler i sin høringsuttalelse fra 2011 Fiskeri- og kystdepartementets vurdering av at det ikke er behov for å endre farevurderingene:

«Et annet spørsmål er om kriteriene i artikkel 1 nr. 5 og 6 [definisjonene av fare og tilhørende interesser] er samsvarende med norsk rett

eller om det her kreves lovregulering. Dette er kriterier som Kystverket per i dag benytter i sine risikovurderinger når det skal avgjøres om det enkelte vrak utgjør en fare og om det foreligger grunnlag for å kreve vraket fjernet etter forurensningsloven, svalbardmiljøloven eller havne- og farvannsloven. I tillegg benytter Kystverket en database for miljøfølsomme områder som kriterium for hvilken miljørisiko vraket kan innebære. I henhold til dette samsvarer Kystverkets vurderinger av om et vrak utgjør en fare med vrakfjerningskonvensjonens farebegrep. Kystverket er enig med departementet om at det ikke synes behov for endringer i forhold til någjeldende praksis ved en eventuell innføring av vrakfjerningskonvensjonen.»

Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum bemerker i sin høringsuttalelse fra 2011 at opplysningene det skal tas hensyn til ved vurderingen av fare etter artikkel 6, stort sett sammenfaller med opplysningene i Sjøfartsdirektoratets database. *Oslo Havn KF* tar i 2011 til orde for retningslinjer for fare- og forholdsmessighetsvurderingene:

«Når en skal vurdere om en konkret situasjon/vrak utgjør en fare og således vil kreve en risikovurdering, vil det være opp til den berørte kyststat å foreta farevurderingen (risikoanalysen). Dette vil bryte noe i forhold til at det er eiere som selv er ansvarlig for oversikt over egen risiko, men ved at Kyststaten også har det operative ansvaret for vrakfjerningen vil dette være den koblingen mot vrakfjerningen og tydeliggjøring av de pålegg/rettigheter og plikter som følger vrakfjerningskonvensjonen. Hvis det er forurensning forbundet med vraket vil situasjonen være tydeligere knyttet til de virkemidler forurensningsloven gir, samme kraften må gis annen nasjonal lovgivning slik at vrak som ikke nødvendigvis utgjør en forurensningsfare også håndteres like strengt.[...]

Hva som ligger i begrepene fordelene ved fjerning og evt. ulemper ved og ikke fjerne vrak, må tydeliggjøres, skal f.eks. økonomiske ulemper ved vrakfjerningen være et forhold som taler for ikke fjerning hvis andre forhold trekker i retning av fjerning, med andre ord, hva skal vektingen bak de ulike elementene som taler for og imot være og hvordan skal disse komme til uttrykk i nasjonalt lovverk og hvordan skal knytningen være mot forsikringen av fartøyet. Dette er forhold som må tas med i vurderingene.»

Kystverket uttaler i høringen fra 2011 at forholdet til kulturminneloven bør vurderes. Ut fra Kystverkets kjennskap til loven er vrak eldre enn hundre år vernet, slik at vrakfjerning krever dispensasjon fra kulturminnemyndighetene. Kystverket antar i utgangspunktet at alle vrak Kystverket vurderer å fjerne, er fra andre verdenskrig eller senere, slik at kulturminneloven er mindre relevant.

Også *Norsk Maritimt Museum* har merknader om historiske vrak:

«Norsk Maritimt Museum forvalter historiske skipsfunn som kulturminner, jf. definisjonen i kulturminneloven § 14. Vi er følgelig opptatt av at vrakfjerningskonvensjonen ikke vil innskrenke mulighetene til å ivareta kulturhistoriske verdier.

I forbindelse med foreløpig høring i 2010 om norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen uttalte NMM i brev av 14. februar 2011 til Fiskeri- og kystdepartementet at *«Ut fra de foreliggende dokumentene forstår vi det slik at konvensjonen først og fremst er rettet mot skip som blir til vrak etter at konvensjonen er tiltrådt. Men den er ikke avgrenset til å gjelde slike vrak. Det vil si at den kan gi et selvstendig grunnlag for inngrep i historiske vrak. Vi stiller oss derfor meget undrende til at vrakfjerningskonvensjonens artikkel 16, om forholdet til andre konvensjoner og internasjonale avtaler, ikke understreker forholdet til UNESCOs Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage. Vrakfjerningskonvensjonen ser følgelig ut til å være egnet til å begrense mulighetene for å ivareta kulturhistoriske verdier»*.

Konvensjonen trådte i kraft 14. april 2015 uten at artikkel 16 hadde blitt endret.

I høringsnotat fra Samferdselsdepartementet av juni 2016 påpekes det at Norge allerede har gjeldende regler for vrakfjerning og at tiltredelse av konvensjonen ikke medfører endring i de ulike myndigheters vrakhåndtering. Vi går da ut i fra at kulturminnelovens § 1 tredje ledd «Når det etter annen lov treffes vedtak som påvirker kulturminneressursene, skal det legges vekt på denne lovs formål» også gjelder ved en tiltredelse av vrakfjerningskonvensjonen og at de kulturhistoriske verdiene fortsatt ivaretas.

Vi mener at en spesifisering av dette er nødvendig.»

Politidirektoratet går mot forslaget til nytt tredje punktum i vrakloven § 3 femte ledd av flere årsaker:

«For vurderingen av forslaget til nytt tredje punktum i § 3 femte ledd, finner Politidirektoratet det naturlig å se dette i lys av politiets ansvar og oppgaver etter politiloven § 27 første ledd og den organiserte redningstjenesten ved skipsfartsulykke. Politiet er en sentral aktør ved håndteringen av selve ulykkeshendelsen, før et skip blir et vrak. Ansvarer omfatter deltakelse i redningsinnsats for å beskytte liv og helse og koordinering av denne på land i egenkap av Lokal redningssentral (LRS). Hovedredningssentralene (HRS) vil normalt ha ansvaret for tiltak som rettes mot skip i havnød og redningsinnsatsen på sjø. Nødvendige tiltak rettet direkte mot fartøyet for å kunne gjennomføre redning, må etter direktoratets syn klart falle utenfor det saklige virkeområdet for vrakfjerningskonvensjonen og vrakloven.

Ved forurensningsfare og eventuell annen type fare som et fartøy representerer ved en ulykkes- eller katastrofehendelse, har politiet ansvar for å iverksette polisiære tiltak for å redusere risiko og beskytte befolkningen, eksempelvis sperring, vakthold og tilrettelegging i innsatsområdet slik at andre fagressurser uhindret kan komme til ulykkesstedet. Videre skal politiet besørge nødvendige varslinger til og utkalling av ansvarlige lokale og sentrale myndigheter og innsatsressurser som iverksetter tiltak iht. eget ansvarsområde. Inn-til annen myndighet har overtatt ansvaret, skal politiet organisere og koordinere den innsatsen som andre myndigheter skal utføre og utfører, jf. politiloven § 27 tredje ledd. Andre myndigheters ansvar vil eksempelvis omfatte tiltak for å hindre eller begrense forurensning, sikring av navigasjon mv., brannbekjempelse og eksplosjonsvern. Tiltak som er nødvendige å iverksette mot et fartøy i samsvar med konvensjonens formål og virkeområde for å hindre eller begrense forurensning, sikre navigasjon mv. vil derfor, uavhengig av om slike iverksettes som ledd i håndtering av en ulykke eller når fartøyet er blitt et vrak, tilligge andre kompetente fagmyndigheters ansvarsområde.

Den foreslåtte bestemmelsen i vrakloven § 3 femte ledd nytt tredje punktum tillegger politiet en sentral posisjon i tilfeller der et vrak utgjør en fare, jf. forslag til ny § 210 a femte og sjettede ledd i sjøloven. Politidirektoratet kan ikke se at høringsnotatet omtaler bakgrunn eller begrunnelse for hvorfor politiet pålegges den ansvarsrollen som her er foreslått. En slik drøftelse burde etter vårt syn vært medtatt.

For Politidirektoratet er det lite ønskelig og formålstjenlig at politiet pålegges denne ansvarsrollen. Dette gjelder også dersom Kongen bestemmer at pliktene tillegges annen myndighet, og politiets rolle således blir sekundær. En slik ansvarsrolle ligger etter vårt syn ikke naturlig innenfor politiets ansvar etter politiloven § 27 eller politiets samfunnsoppdrag, som er å bekjempe kriminalitet og skape trygghet for borgerne. Særlig mener vi at det er lite naturlig at politiet skal ha plikt til «å rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket, når det gjelder tiltak som trefes i forbindelse med vraket, i samsvar med den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak». Etter vårt syn er dette neppe et fagområde som politiet har eller bør ha kompetanse til å ivareta.

Plikten til å underrette er nært forbundet med plikten til å rådføre seg med flaggstat om tiltak. Vi finner det derfor ikke naturlig at politiet skal ha plikt til å «varsle skipets registrerte eier». Dersom politiet i det hele tatt skal gis en rolle i forbindelse med iverksettelse av tiltak etter vrakfjerningskonvensjonen, mener vi at denne ikke bør strekke seg lenger enn en eventuell plikt til å varsle norske nasjonale myndigheter for videre oppfølging i samsvar med pliktene i artikkel 9 nr. 1, for eksempel Kystverket eller Sjøfartsdirektoratet. En slik varslingsplikt vil samsvare med politiets ansvar etter politiloven § 27 tredje ledd.

[...]

Det er direktoratets oppfatning at politiet i vrakloven ikke skal tilligges plikter relatert til etterlevelse av vrakfjerningskonvensjonen. Politiets varslingsplikter til relevante fagmyndigheter er allerede tilstrekkelig ivaretatt på annen måte.»

Politidirektoratet har videre merknader til ordlyden i forslaget til nytt tredje punktum i vrakloven § 3 femte ledd og om økonomiske og administrative konsekvenser for Politiet og vraklovens tidsmessighet.

Om forholdet mellom ulike myndigheters ansvar for vrakfjerning uttaler *Sjøfartsverket*:

«Sjøfartsverket har tidligere yttratt sig över ett svenskt tillträde till Nairobi-konventionen och har i det arbetet kommit fram till att om flera myndigheter delar ansvaret är det viktigt att ansvarsområdena tydliggörs i lagstiftningen för att undvika tveksamheter vid en insats.

För det fall att en myndighets ansvarsområdet utökas måste också frågan om behov av utökade resurser, kompetens och beredskap lyftas. Då det sannolikt blir fråga om ett fåtal insatser som en myndighet enligt konventionen behöver göra, samtidigt som en insats när den väl ska genomföras blir kostsam, bör man utreda hur finansieringen av insatsen ska ske.»

5.5 Departementets vurderinger

5.5.1 Melding om vrak

Som det fremgår av punkt 5.2.1, skal konvensjonspartene ilegge skipsførere og driftsansvarlige på skip som fører deres flagg, meldeplikt overfor den berørte kyststaten når skipet har vært innblandet i en sjøulykke som har forårsaket et vrak, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5. Departementet foreslår at meldeplikten gjennomføres ved et nytt tredje ledd i sjøloven § 475. Etter departementets vurdering bør meldeplikten gjennomføres i lov siden meldeplikten gjelder overfor fremmede stater og derfor er av en annen karakter enn gjeldende bestemmelser om meldeplikt. Departementet foreslår imidlertid at vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 (2), som regulerer hvilke opplysninger som skal gis i meldingen, gjennomføres ved endring av melde- og rapporteringsforskriften, med hjemmel i sjøloven § 486 a.

Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 synes også å få konsekvenser for Norge som kyststat. Ettersom driftsansvarlige skal ha meldeplikt etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 (1), foreslår departementet å føye til driftsansvarlige som pliktsubjekt i § 475 første ledd, slik Samferdselsdepartementet også foreslo i høringsnotatet. For øvrig legger departementet til grunn at behovet for å presisere eller utvide meldeplikten overfor norske myndigheter som følge av konvensjonen vil bli vurdert i senere forskriftsarbeid.

Departementet viser til forslaget til endringer i sjøloven § 475 og spesialmerknaden til bestemmelsen.

5.5.2 Lokalisering og merking av vrak

Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 7 om lokalisering av vrak og artikkel 8 om merking av vrak innebærer plikter bare for staten. Dersom det skulle vise seg å være behov for endringer av gjeldende statlig praksis, kan disse derfor gis ved instruks. Departementet legger til grunn at beredskapen i territorialfarvannet ved fastlandet og i

økonomisk sone er god og ivaretar konvensjonens krav.

5.5.3 Fjerning av vrak

Etter departementets oppfatning gir ikke vrakfjerningskonvensjonen grunn til å snevre inn gjeldende hjemler for fjerning av vrak, slik *Cefor*, *Rederiforbundet* og *NHO Sjøfart* synes å ta til orde for. Det fremgår av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 16 at ingen bestemmelser i konvensjonen skal berøre rettighetene og forpliktelsene til noen stat i henhold til havrettskonvensjonen og folkerettslig sedvanerett på havrettens område. I artikkel 3 (2) tredje punktum heter det at konvensjonens anvendelse på territoriet gjelder med forbehold for vedkommende stats rettigheter og forpliktelser til å treffe tiltak «unntatt lokalisering, merking og fjerning i samsvar med denne konvensjon». Slik departementet forstår bestemmelsen, åpner den for at offentlige myndigheter kan fjerne vrak på territoriet i andre tilfeller enn de vrakfjerningskonvensjonen regulerer. Fjernes vrak etter et annet rettslig grunnlag, vil imidlertid ikke vrakfjerningskonvensjonens regler om ansvar og forsikring komme til anvendelse. Departementet har for øvrig vanskelig for å se hvordan gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen som foreslås her, skal kunne føre til diskriminering av norske skip i forhold til utenlandske. Det er særlig overfor utenlandske skip at norske myndigheter får utvidete hjemler til å fjerne vrak.

Foruten at det må gis regler om vrakfjerning i Norges konvensjonsområde, må det gis regler om at norske skip plikter å følge andre konvensjonsstaters pålegg om vrakfjerning og fremleggelse av bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9 (9). I høringsnotatet var det foreslått en bestemmelse om dette i sjøloven § 210 g første ledd tredje punktum. Departementet foreslår at reglene i stedet inntas i kapittel 18 i sjølovens del V Sjøulykker, se lovforslaget § 471. Bakgrunnen for dette er at del III Ansvar, der nye kapittel 10 a om ansvaret for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen inngår, gjelder økonomisk ansvar og forsikring. Plikt til å fjerne vrak av norske skip i andre staters konvensjonsområde hører etter departementets syn mer naturlig hjemme i lovens del V Sjøulykker.

Når det gjelder vrakfjerning i Norges konvensjonsområde, foreslår departementet at vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser gjennomføres i forskrift, med hjemmel i forurensningsloven, havne- og farvannsloven og havressursloven. Av

høringsnotatet fremgår det at hjemlene for vrakfjerning i forurensningsloven og havne- og farvannsloven omfatter situasjoner hvor det ikke synes å være grunnlag for vrakfjerning etter vrakfjerningskonvensjonen. Slik departementet forstår vrakfjerningskonvensjonen og alminnelige folkerettslige prinsipper, må pålegg om fjerning av vrak av utenlandske skip utenfor territorialfarvannet være i tråd med vrakfjerningskonvensjonen (eller inngrepskonvensjonen), og etter departementets syn bør hjemlene for vrakfjerning utenfor territorialfarvannet utformes i tråd med dette. Disse hjemlene bør dessuten bare gjelde vrak av skip fra konvensjonsstater. For øvrig antar departementet at det vil være en fordel i seg selv om vrakfjerningskonvensjonens regler om vrakfjerning gjennomføres på tilsvarende måte som inngrepskonvensjonen. Departementet legger til grunn at både vilkår for vrakfjerning og regler om farevurdering, forholdsmessighetsvurdering, underretting, rådslagning og plikt til å fremlegge bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet kan gis i forskrift. I forskriftsarbeidet kan det dessuten vurderes om det er behov for presiseringer når det gjelder historiske vrak. Departementet legger imidlertid til grunn at reglene som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen, ikke gis med tilbakevirkende kraft. Selv om norske myndigheter har folkerettslig hjemmel for å fjerne vrak på territoriet uavhengig av vrakfjerningskonvensjonens regler, antar departementet at forskriften også bør gjelde for territoriet, av hensyn til ansvars- og forsikringsreglene i konvensjonen. Som det fremgår av punkt 6.5, antar departementet at ansvars- og forsikringsreglene bare gjelder for lokalisering, merking og fjerning av vrak som er foretatt i henhold til konvensjonens regler. Departementet antar at en forskrift vil gjøre konvensjonsbestemmelsene lettere tilgjengelig og slik legge til rette for at de følges.

Departementet foreslår en ny forskriftshjemmel om vrakfjerning i havne- og farvannsloven § 35 nytt fjerde ledd. For øvrig legger departementet til grunn at forurensningsloven § 88 og havressursloven § 67 gir hjemmel til å fastsette forskrifter om vrakfjerning, og at det derfor ikke er behov for endringer i forskriftshjemlene i disse lovene. Departementet legger til grunn at hjemmelslovenes geografiske virkeområde ikke er til hinder for en slik forskrift, se punkt 5.1.2 og 5.1.3.

Departementet går etter dette ikke videre med forslaget om endringer i vrakloven. Som det fremgår av punkt 5.1.3, antar departementet at vrakloven i hvert fall først og fremst gjelder berging, og ikke fjerning av vrak av de hensynene som

vrakfjerningskonvensjonen skal ivareta. Statens plikt etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9 (1) til å underrette skipets flaggstat og den registrerte eieren og til å rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket, kunne for øvrig også vært gjennomført ved instruks.

Slik departementet ser det, er også den foreslåtte bestemmelsen i sjøloven § 210 g første ledd første og andre punktum om vrakfjerningsplikt og fremleggelse av bevis for pliktig forsikring eller

annen sikkerhetsstillelse i norsk konvensjonsområde unødvendig ved siden av en forskrift om vrakfjerning med hjemmel i forurensningsloven, havne- og farvannsloven og havressursloven. Etter departementets oppfatning taler dessuten det at reglene om vrakfjerning skal gjelde for både norske og utenlandske skip i norsk territorium og i norsk økonomisk sone, for at forurensningsloven, havne- og farvannsloven og havressursloven brukes som hjemmelslover i stedet for sjøloven.

6 Økonomisk ansvar for lokalisering, merking og fjerning av vrak

6.1 Gjeldende rett

Kostnadene ved lokalisering, merking og fjerning av vrak kan være betydelige. Det rettslige grunnlaget for dekning av kostnadene til lokalisering, merking og fjerning av vrak på territoriet ved fastlandet og i norsk økonomisk sone vil, foruten alminnelige erstatningsrettslige regler, være regler om erstatning og refusjon i forurensningsloven, havne- og farvannsloven og havressursloven samt ansvarsregler i sjøloven.

Etter forurensningsloven § 37 første ledd kan kommunen gi pålegg om at den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28, skal dekke rimelige utgifter som noen har hatt til fjerning eller opprydning. Kystverket er delegert myndighet etter § 37 annet ledd hva angår skip. Forurensningsloven § 76 gir hjemmel for dekning av det offentliges utgifter, skade eller tap etter § 74 eller vederlag etter § 75. Videre kan det på nærmere vilkår kreves erstatning etter kapittel 8 for skade, tap, ulempe eller utgifter som følge av rimelige tiltak for å hindre, begrense, fjerne eller avbøte forurensningsskade, jf. § 57 bokstav b. Utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter havne- og farvannsloven § 36 første ledd, kan kreves dekket av den ansvarlige etter § 36 fjerde ledd. Det offentlige har panterett i vraket for sine kostnader ved en eventuell fjerning, jf. havne- og farvannsloven § 56. Følges ikke pålegg etter havressursloven § 28 andre ledd, kan Fiskeridirektoratet sette i verk nødvendige tiltak for den ansvarliges regning og risiko, jf. tredje ledd. Utgifter ved slike tiltak er tvangsgrunnlag for utlegg.

Etter sjøloven § 151 svarer rederen for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Rederen kan kreve det som er betalt, erstattet av den som har voldt skaden. Lovgivingens regler om adgang til å nedsette skadevolderens ansvar overfor skadelidte gjelder likevel tilsvarende for rederekrav. En fordring mot rederen og skipseieren m.fl. som gjelder krav på erstatning for fjerning av

vrak, er sikret ved lovbestemt sjøpanterett i skipet etter sjøloven § 51 første ledd nr. 5, jf. andre ledd.

Ansvar for kostnadene ved fjerning og annen håndtering av vrak kan begrenses etter reglene i sjøloven kapittel 9. Begrensningsretten (også kalt «globalbegrensning») innebærer at det gjelder et samlet tak på erstatningsansvaret etter én hendelse, et begrensningsbeløp. Sjøloven kapittel 9 gjennomfører Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, som endret ved endringsprotokollen av 1996 (1996 begrensningkonvensjonen). Norge tok forbehold ved ratifikasjonen for 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, slik at konvensjonens ansvarsgrenser ikke gjelder for disse kravene. I sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, er det derfor fastsatt egne, høyere ansvarsgrenser for slike krav for skip over 300 bruttotonn, se også Ot.prp. nr. 79 (2004–2005) punkt 3.2.2 og spesialmerknaden til § 172 a. I Samferdselsdepartementets høringsnotat er det lagt til grunn at alle krav etter vrakfjerning som er av betydning, vil være omfattet av disse høyere ansvarsgrensene. For skip på 300 bruttotonn eller mindre gjelder begrensningsbeløpene etter 1996 begrensningkonvensjonen, som er gjennomført i sjøloven § 175, jf. § 172, jf. sjøloven § 172 tredje ledd. De lovbestemte handlepliktene (se punkt 5.1.3) er ikke omfattet av globalbegrensingsreglene i sjøloven, jf. HR-2017-331 «MV Server».

For øvrig er Den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992 ansvarskonvensjonen) gjennomført i sjøloven kapittel 10 avsnitt II, og Den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (2001 bunkerskonvensjonen) er gjennomført i sjøloven kapittel 10 avsnitt I. 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), er gjennomført i sjøloven kapittel 11, men i dette kapitlet er foreløpig bare § 223 satt i kraft. Vrakfjerning vil

etter omstendighetene kunne dekket etter disse bestemmelsene. For eksempel vil vrakfjerning som har til formål å avverge eller begrense forureningskade forårsaket av bunkersolje, på nærmere vilkår kunne dekket etter sjøloven §§ 183 flg. Hovedtrekkene i konvensjonene, som alle er utarbeidet av FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO, er stort sett like, og det samme gjelder gjennomføringen i sjøloven. Departementet nevner for øvrig at det er vedtatt fondskonvensjoner til flere av ansvarskonvensjonene, men det er ikke vedtatt fondskonvensjoner til vrakfjerningskonvensjonen.

6.2 Vrakfjerningskonvensjonen

Vrakfjerningskonvensjonens ansvarsregler følger i hovedsak ansvarsreglene i 1992 ansvarskonvensjonen, 2001 bunkerskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen. Forholdet til disse konvensjonene og andre ansvarsregler er regulert i artikkel 11, se punkt 8.1.

Etter hovedregelen om ansvar i artikkel 10 (1) skal den registrerte eieren være ansvarlig for kostnadene ved lokalisering, merking og fjerning av vrak etter artikkel 7, 8 og 9. Ansvarsfritak gjelder dersom den registrerte eieren beviser at sjøulykken som forårsaket vraket, skyldes en krigshandling, lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter, i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av en tredjeperson med hensikt å volde skade, eller i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av en regjering eller annen myndighet i forbindelse med ansvaret for vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Etter artikkel 10 (2) skal bestemmelsene i konvensjonen ikke påvirke retten til ansvarsbegrensning som den registrerte eieren har etter et nasjonalt eller internasjonalt regime som kommer til anvendelse, slik som Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer (dvs. 1996 begrensningskonvensjonen).

Etter artikkel 10 (3) kan krav om kostnadsdekning etter første ledd ikke gjøres gjeldende mot den registrerte eieren på annen måte enn etter bestemmelsene i konvensjonen. Dette skal ikke avskjære rettighetene og pliktene til en konvensjonsstat som har gitt underretning etter artikkel 3 (2) vedrørende vrak som befinner seg på dens territorium, herunder sjøterritoriet, unntatt lokali-

sering, merking og fjerning i samsvar med konvensjonen.

Etter artikkel 10 (4) skal artikkel 10 ikke avskjære retten til regress mot tredjeparter.

Av artikkel 3 (2) fjerde punktum, jf. tredje punktum, fremgår det at artikkel 10, 11 og 12 ikke får anvendelse på tiltak i forbindelse med vrak som befinner seg på en konvensjonsstats territorium, herunder sjøterritoriet, bortsett fra lokalisering, merking og fjerning i samsvar med artikkel 7, 8 og 9.

6.3 Forslaget i høringsnotatet

I Samferdselsdepartementets høringsnotat ble det foreslått en bestemmelse om ansvar i sjøloven § 210 a første ledd. Etter bestemmelsen skulle den registrerte eieren uansett skyldt være ansvarlig for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak.

Videre ble det foreslått en bestemmelse i sjøloven § 210 b som fastslo at reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 skulle gjelde tilsvarende. Hensikten med henvisningen var at reglene skulle tolkes og anvendes likt. I § 184 var det en tilsvarende henvisningsbestemmelse om ansvarsfritak ved bunkersoljesøl. Når det gjelder lemping, la departementet til grunn at følgende synspunkter fra NOU 1973: 46 s. 21 også ville gjelde ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen:

«Annet ledd inneholder som nevnt en regel om lemping av ansvaret når skadelidte har medvirket til skaden. I konv. art. 111 para. 3 heter det at eierens ansvar kan («may») nedsettes om han beviser at skadelidte har medvirket forsettlig eller uaktsomt til skaden. Dette må etter komitéens mening sees som en henvisning til nasjonal rett, og man har i utkastet tatt inn en henvisning til alminnelige erstatningsregler.»

I sjøloven § 210 c første ledd ble det foreslått en bestemmelse om ansvarskanalisering og regress. Etter første punktum skulle erstatningskrav mot skipets registrerte eier for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak bare kunne gjøres gjeldende etter reglene i kapittel 10 a om ansvar og erstatning etter vrakfjerningskonvensjonen. Etter andre punktum skulle reglene om ansvarskanalisering og regress i § 193 andre og tredje ledd gjelde tilsvarende. Etter tredje punktum skulle regelen i § 193 om at ansvar ikke kunne gjøres gjeldende, likevel ikke gjelde for

den som var omfattet av definisjonen av registrert eier.

I spesialmerknaden til forslaget ble det vist til at vrakfjerningskonvensjonen, i likhet med 2001 bunkerskonvensjonen, ikke inneholder regler om ansvarskanalisering. Ved gjennomføringen av 2001 bunkerskonvensjonen ble det likevel innført regler om ansvarskanalisering, ettersom manglende ansvarskanalisering ville kunne gi problemer i forbindelse med tiltak for å hindre eller begrense forurensning, jf. Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 16. Reglene om ansvarskanalisering beskytter bergere og andre som iverksetter tiltak for å avverge eller begrense skade, men også besetningsmedlemmer og andre i skipseierens tjeneste, los, mv. Departementet la til grunn at denne begrunnelsen tilsa at det innføres tilsvarende regler om ansvarskanalisering ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen. På samme måte som at ansvarssubjektene etter 2001 bunkerskonvensjonen ikke omfattes av ansvarskanalisering, jf. § 185 første ledd tredje punktum, foreslo departementet at heller ikke ansvarssubjektene etter vrakfjerningskonvensjonen skulle være omfattet av regelen om ansvarskanalisering. Når det gjelder regress, ble det i spesialmerknaden vist til at vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 (4) har sitt motstykke i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 3 (6). Etter departementets syn var det nærliggende å anse bestemmelsene som rene tolkningsregler, som klargjorde virkeområdet for bestemmelsene og omfanget av ansvaret for øvrig. Det ble dermed lagt til grunn at bestemmelsene ikke gir et rettsgrunnlag for regresskrav, og at eventuell regress må ha sitt grunnlag i andre rettsregler.

I § 210 c andre ledd ble det foreslått en bestemmelse om at reglene i sjøloven kapittel 9 (som blant annet omfatter §§ 172 a og 175 a) skulle gjelde for begrensning av ansvaret for den registrerte eieren. I spesialmerknaden ble det vist til at vrakfjerningskonvensjonen etter artikkel 10 (2) ikke skal påvirke retten til ansvarsbegrensning som den registrerte eieren har etter et nasjonalt eller internasjonalt regime som kommer til anvendelse, slik som Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer (1996 begrensningskonvensjonen). Videre ble det vist til at ansvarsgrensene i § 175 a, jf. § 172 a, er innført i samsvar med forpliktelsene etter 1996 begrensningskonvensjonen, ettersom Norge har tatt forbehold for 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. Det ble antatt at krav mot den registrerte eieren om dekning av kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak vil komme inn under de høyere ansvarsgrensene i disse paragrafene. Dette ville dermed være de aktuelle ansvarsgrensene i forbindelse med lokalisering, merking og fjerning av vrak så langt ansvaret faller inn under reglenes materielle virkeområde.

Som et nytt tredje ledd i vrakloven § 11 ble det også foreslått en regel om at utgifter som var påløpt det offentlige etter vrakloven, kunne kreves erstattet av skipets registrerte eier og forsikringsgiveren i samsvar med reglene i sjøloven kapittel 10 a.

Synspunkter i høringsnotatet om et tosporet system for det økonomiske ansvaret er gjengitt i punkt 5.3.3 og punkt 7.3. Forslag om forholdet til andre ansvarsregler er omtalt i punkt 8.2.

6.4 Høringsinstansenes syn

Rederiforbundet og *Cefor* støtter forslaget til ordlyd i høringsnotatets lovforslag § 201 c om ansvarskanalisering, regress og ansvarsbegrensning.

Kystverket går inn for at ansvarsgrensene etter § 175 a forhøyes. Selv om ansvaret faller inn under de høyere nasjonale grensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, er det Kystverkets erfaring at vrakfjerningskostnadene i praksis kan overstige begrensningsbeløpet, slik at det ikke oppnås full kostnadsrefusjon. Dette gjelder særlig hvis det er nødvendig å iverksette omfattende tiltak mot forurensning fra fartøyet og deretter iverksette vrakfjerning. Mulighetene for å begrense kostnadsansvaret kan også, etter det Kystverket erfarer, medføre at den ansvarlige blir tilbakeholden med å iverksette egne tiltak når det er sannsynlig at de samlede kostnadene kommer til å overstige begrensningsbeløpet.

6.5 Departementets vurderinger

Departementet foreslår regler om det økonomiske ansvaret for lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen i sjøloven §§ 210 a, 210 b og 210 c. Innholdsmessig er bestemmelsene i tråd med høringsnotatets forslag, og det vises til begrunnelsen for dette som er gjengitt i punkt 6.3.

I § 210 a foreslås det en bestemmelse om objektivt ansvar. Bestemmelsen gjennomfører hovedregelen om objektivt ansvar i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 (1), men til for-

skjell fra forslaget til § 210 a første ledd i høringsnotatet fremgår det at ansvaret gjelder for tiltak gjennomført i samsvar med vrakfjerningskonvensjonen.

Bestemmelsen om ansvarsfritak og lemping i § 210 b tilsvare forslaget i høringsnotatet § 210 b. Når det gjelder ansvarsfritak, gjennomfører bestemmelsen vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 (1), og departementet viser til høringsnotatets begrunnelse. Det er ikke gitt regler om lemping i vrakfjerningskonvensjonen. Departementet antar at det sjeldent vil forekomme at skadelidte, som her vil være offentlige myndigheter, forsettlig eller uaktsomt skal ha medvirket til skaden, ut over tilfellene som er omtalt i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 (1). Departementet har derfor vært i tvil om det er grunn til å gi reglene om lemping i § 192 andre ledd tilsvarende anvendelse, men foreslår likevel dette ut fra at det i spesielle tilfeller vil kunne være urimelig om et krav ikke skal kunne lempes, og for å unngå tvil om alminnelige lempingsregler da kommer til anvendelse.

Forslaget til § 210 c første og andre ledd om ansvarskanalisering og regress bygger på forslaget i høringsnotatet § 210 c første ledd. Reglene

om at ansvaret ikke kan gjøres gjeldende, skal ikke gjelde overfor skipets registrerte eier. Departementet antar at dette uansett ville følge av en alminnelig tolkning av bestemmelsen, men foreslår å presisere det siden det er presisert i § 185 første ledd tredje punktum og i høringsnotatets forslag til § 210 c første ledd tredje punktum. For øvrig viser departementet til begrunnelsen for bestemmelsen i høringsnotatet.

I § 210 c tredje ledd foreslås det at reglene i kapittel 9 skal gjelde for begrenning av ansvaret til skipets registrerte eier. Bestemmelsen bygger på forslaget i høringsnotatet § 210 c andre ledd og gjennomfører artikkel 10 (2). Departementet viser til begrunnelsen i høringsnotatet. Sjøloven § 210 c tredje ledd får ingen konsekvenser for gjeldende plikter til å fjerne vrak, jf. HR-2017-331 «MV Server». Når det gjelder forholdet til ansvarsreglene etter de andre ansvarskonvensjonene, vises det til kapittel 8.

Departementet følger ikke opp forslaget til nytt tredje ledd i vrakloven § 11 ettersom departementet ikke går videre med de andre forslagene til endringer i vrakloven, se punkt 5.5.3.

7 Forsikring

7.1 Gjeldende rett

For ansvar som kan begrenses etter 1996 begrensingskonvensjonen, og ansvar etter 2001 bunkerskonvensjonen, 1992 ansvarskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen, gjelder det en plikt til å tegne forsikring på nærmere vilkår og til å ha sertifikater, jf. §§ 182 a, 186, 197 og 218 i sjøloven. (2010 HNS-konvensjonen og sjøloven § 218 er ikke trådt i kraft.) For ansvaret opp til de høyere ansvarsgrensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, gjelder det ingen lovpålagt plikt til å tegne forsikring.

På nærmere vilkår er det adgang til å reise krav etter 2001 bunkerskonvensjonen, 1992 ansvarskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen direkte mot forsikringsgiveren etter henholdsvis §§ 188, 200 og 220. (§ 220 er ikke trådt i kraft.) Er det tegnet forsikring for ansvar opp til de høyere ansvarsgrensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, gjelder direktekravsadgangen etter § 188 for krav opp til disse ansvarsgrensene, jf. § 188 tredje ledd. I 1992 ansvarskonvensjonen og 2010 HNS-konvensjonen er det fastsatt egne høye ansvarsgrenser, se §§ 194 og 215, og ansvarsgrensene etter § 175 a, jf. § 172 a synes derfor ikke å være aktuelle for ansvar etter disse konvensjonene.

Også forsikringsavtaleloven §§ 7-6 og 7-7 gir skadelidte rett til å kreve forsikringsgiveren direkte for den sikredes erstatningsansvar. Etter forsikringsavtaleloven § 1-3 andre ledd bokstav c kan imidlertid §§ 7-6 til 7-7 fravikes ved avtale når forsikringen knytter seg til et registreringspliktig skip. Er den sikrede etter en ansvarsforsikring insolvent, er §§ 7-6 og 7-7 likevel ufravikelige, jf. § 7-8 andre og tredje ledd.

7.2 Vrakfjerningskonvensjonen

Obligatorisk forsikring eller annen økonomisk garanti er regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12. Reglene retter seg både mot konvensjonsstater som flaggstater og som kyststater, se særlig omtalen av artikkel 12 (12) nedenfor.

I vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (1) heter det at den registrerte eieren av skip med

bruttotonnasje på 300 tonn eller mer som fører flagget til en konvensjonsstat, plikter å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, så som garanti fra bank eller lignende institusjon, for å dekke sitt ansvar etter konvensjonen i samsvar med begrensingsbeløpene etter nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensingsregler som kommer til anvendelse. Denneplikten skal likevel ikke overstige begrensingsbeløpet som følger av artikkel 6 (1) (b) i 1996 begrensingskonvensjonen.

Etter artikkel 12 (2) skal et sertifikat som bekrefter at det foreligger gyldig forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med konvensjonen, utstedes for hvert skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer av flaggstaten, etter at det er fastslått at vilkårene i artikkel 12 (1) er oppfylt. For skip som er registrert i en konvensjonsstat, skal sertifikatet utstedes av eller attesteres av flaggstaten. For skip som ikke er registrert i en konvensjonsstat, kan sertifikatet utstedes av eller attesteres av enhver konvensjonsstat. Det er dessuten angitt krav til utforming av sertifikatet og hvilke opplysninger sertifikatet skal inneholde.

Artikkel 12 (3) gir statene adgang til å delegere sertifikatutstedelsen til institusjoner eller organisasjoner. Artikkel 12 (4) gjelder språkkrav til sertifikatet, mens 12 (5) stiller krav om at sertifikatet skal medbringes om bord i skipet, og at en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet. Er skipet ikke registrert i en konvensjonsstat, skal kopien deponeres hos myndigheten som har utstedt eller attestert sertifikatet.

Det fremgår av artikkel 12 (6) at en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ikke fyller vilkårene etter artikkelen dersom den kan opphøre å gjelde før det har gått tre måneder fra den dagen det er gitt melding til myndigheten nevnt i artikkel 12 (5) om oppsigelsen, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndighetene eller et nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne fristen. Dette gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene etter artikkelen. Forsikringen eller annen økonomisk sikkerhet kan imidler-

tid opphøre som følge av at den angitte gyldighetsperioden i sertifikatet er utløpt.

Artikkel 12 (7) gjelder nærmere vilkår for utstedelse av sertifikater og sertifikaters gyldighet. Artikkel 12 (8) gjelder informasjon om den finansielle situasjonen til forsikringsgivere og andre som har stilt økonomisk sikkerhet. I artikkel 12 (9) heter det at forsikrings sertifikater som er utstedt og attestert av en konvensjonsstat, skal anerkjennes av andre konvensjonsstater ved anvendelsen av konvensjonen. Det er også gitt nærmere regler om anerkjennelse av sertifikater.

Artikkel 12 (10) gjelder direktekrav. Ethvert krav om kostnadsrefusjon etter konvensjonen kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for den registrerte eierens ansvar. I et slikt tilfelle kan den saksøkte gjøre gjeldende de innsigelsene som den registrerte eieren ville hatt rett til å gjøre gjeldende, inklusiv begrensning av ansvaret etter ethvert nasjonalt eller internasjonalt regime som kommer til anvendelse. Unntak gjelder for innsigelser som bygger på at den registrerte eieren er gått konkurs, eller at den registrerte eierens bo er tatt under likvidasjon. Uten hensyn til om den registrerte eieren er berettiget til begrensning av ansvaret, kan den saksøkte begrense sitt ansvar til et beløp tilsvarende det beløpet som det kreves forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for etter første ledd. Videre kan den saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at sjøulykken skyldes forsettlig feil fra den registrerte eieren, men den saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som vedkommende ville ha hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av den registrerte eieren mot den saksøkte. Den saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at den registrerte eieren skal tre inn i saken.

Etter artikkel 12 (11) skal en konvensjonsstat ikke tillate at skip som har rett til å føre statens flagg, opereres, med mindre et sertifikat er blitt utstedt i samsvar med artikkel 12 (2) eller 12 (14).

Etter artikkel 12 (12) skal enhver konvensjonsstat i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen sikkerhet i samsvar med artikkel 12 (1) er i kraft for ethvert skip med bruttotonnasje på 300 eller mer, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på statens territorium eller anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i dens sjøterritorium – dersom ikke annet følger av bestemmelsene i artikkel 12.

Artikkel 12 (13) gjelder elektroniske arkiver som bekrefter utstedelser av sertifikater. Artikkel 12 (14) gjelder statseide skip som ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet.

Det fremgår av artikkel 3 (2) fjerde punktum, jf. tredje punktum, at artikkel 10, 11 og 12 ikke får anvendelse på tiltak i forbindelse med vrak som befinner seg på en konvensjonsstats territorium, herunder sjøterritoriet, bortsett fra lokalisering, merking og fjerning i samsvar med artikkel 7, 8 og 9.

Det følger av artikkel 9 (3) at den registrerte eieren eller en annen interessent skal fremlegge bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er påkrevd etter artikkel 12, for vedkommende myndighet i den berørte staten når et vrak er fastslått å utgjøre en fare. Etter artikkel 9 (9) skal konvensjonsstatene treffe egnede tiltak i den nasjonale lovgivningen for å sikre at deres registrerte eiere overholder bestemmelsen.

7.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet punkt 4.2.2 ble det foreslått at kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen skulle dekkes etter vrakfjerningskonvensjonens regler om kostnadsdekning, mens kostnader til vrakfjerning etter andre regler ble dekket etter ellers gjeldende regler:

«Det synes dermed som om det både etter havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven kan pålegges vrakfjerning i flere tilfeller enn det som følger av vrakfjerningskonvensjonen. Dette taler for at det bør legges opp til et tosporet system vedrørende reglene for kostnadsrefusjon. Dette vil innebære at de tilfeller som faller inn under vrakfjerningskonvensjonens regler, følger et system for kostnadsrefusjon med mulighet for direktekrav, mens de tilfeller etter havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven som favner videre enn vrakfjerningskonvensjonens regler, fortsatt følger dagens system for kostnadsrefusjon.»

I høringsnotatet ble det foreslått regler om forsikring i sjøloven §§ 210 d, 210 e og 210 f.

Plikten til å fremlegge bevis for pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse i forbindelse med fjerning av et vrak ble foreslått gjennomført i § 210 g første ledd andre og tredje punktum. Videre ble det foreslått et nytt kapittel 4 om forsikring mv. etter vrakfjerningskonvensjonen i forskrift 9. desember 2013 nr. 1552 om forsikring og annen sikkerhet for ansvar etter enkelte bestemmelser i sjøloven.

Ansvarsgrensene for forsikringsplikten (jf. lovforlaget § 210 d første ledd) ble i høringsnotatet punkt 5.3.3 begrunnet med at begrensingsbeløpet i 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 6 (1) (b) (som det er vist til i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (1)) svarte til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 3.

I høringsnotatet punkt 4.2.4 ble artikkel 12 (12) om havnestatskontroller tolket slik at alle skip, uansett om de var registrert i en konvensjonsstat eller ikke, skulle ha forsikring når de opererte i konvensjonsområdet, med mindre de var i uskyldig gjennomfart. Denne tolkningen ligger til grunn for deler av innholdet i høringsnotatets forslag til § 210 d andre ledd. Om gjennomføringen av reglene om sertifikater ble det i høringsnotatet uttalt følgende:

«I tillegg skal flaggstaten gjennom havnestatskontroll kontrollere at skip som anløper eller forlater en havn i dens territorium eller anløper eller forlater en installasjon på dens territorial-sokkel, og som er forsikringspliktige i henhold til konvensjon, oppfyller kravene om forsikring etter konvensjonen, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 12. Dette medfører at når konvensjonen trer i kraft, så vil samtlige skip, uavhengig av om flaggstaten har tilsluttet seg vrakfjerningskonvensjonen, bli pålagt en forsikringsplikt så lenge de opererer innenfor medlemsstatens jurisdiksjonsområde. Dette vil imidlertid ikke gjelde skip på uskyldig gjennomfart etter havrettskonvensjonen kapittel 3. Ovennevnte må ses i sammenheng med at myndighetene i flaggstaten etter artikkel 12 nr. 2 har kompetanse til å utstede flaggstatssertifikat til forsikringspliktige utenlandske skip. Det påligger imidlertid neppe en plikt til å gjøre dette.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører havnestatskontroller og utsteder flaggstatssertifikater i forbindelse med forsikringsplikten etablert blant annet gjennom 2001 bunkerskonvensjonen. For gjennomføring av ovennevnte flaggstatsforpliktelser vil det være nødvendig å gjennomføre dette ved instruks. For å håndheve forsikringsplikten som gjelder for utenlandsk registrerte skip som skal operere innenfor norsk territorialfarvann, må det lovreguleres en forsikringsplikt for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn m.m. Plikten må gjelde uavhengig av om skipet er registrert i en konvensjonsstat. Det bør også lovreguleres hvilke sanksjonsmuligheter flaggstaten har overfor norske og utenlandske skip som har

forsømt forsikringsplikten. 2001 bunkerskonvensjonen og 1992 ansvarskonvensjonen nødvendiggjorde tilsvarende lovreguleringer ved implementering i norsk rett, jf. sjøloven §§ 186, 187, 197 og 199 [...]»

I høringsnotatet punkt 5.3.3 ble forslaget om at adgangen til å reise direktekrav skulle være begrenset etter de særlige, høye ansvarsgrensene i § 175 a og ikke etter ansvarsgrensene som gjaldt for forsikringsplikten, begrunnet nærmere:

«De nærmere reglene i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 om forsikringsplikt og forsikringsgiverens ansvar ved slikt direkte krav fra skadelidte, er i hovedsak de samme som i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7, jf. sjøloven §§ 186 til 188 med forskrifter, og 1992 ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven §§ 197 til 200 med forskrifter.

Ovenfor [...] ble det konstatert at sjølovens regler om særskilte ansvarsgrenser ved opprydning etter sjøulykker, jf. sjøloven § 175 a, kommer til anvendelse. Ettersom den tvungne forsikringen bare dekker ansvar opp til ansvarsgrensene i 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 6 nr. 1 bokstav b, jf. sjøloven § 175 nr. 3, betyr dette at en eventuell overskytende del av ansvaret etter de høyere ansvarsgrensene ved opprydningstiltak etter sjøulykker vil være uten tvungen forsikringsdekning.

Et spørsmål er om vrakfjerningskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav skal gis anvendelse for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter vrakfjerningskonvensjonen, og som dekker det overskytende opp til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a.

Bakgrunnen for spørsmålet er at de fleste skip som har tvungen ansvarsforsikring etter vrakfjerningskonvensjonen, i tillegg vil ha vanlig P&I-forsikring. P&I-forsikringen er ikke begrenset til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 (generelt, og § 175 nr. 3 spesielt).

Tilsvarende spørsmål reiste seg ved gjennomføringen av 2001 bunkerskonvensjonen i norsk rett, jf. drøftelsen av dette spørsmålet i Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) punkt 7.4 (på side 17). Spørsmålet ble besvart bekreftende, og denne løsningen er nå nedfelt i sjøloven § 188 tredje ledd.

Etter en nærmere vurdering synes vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 å måtte fortolkes tilsvarende. Selv om det er en terminologisk forskjell der vrakfjerningskonvensjo-

nen artikkel 12 nr. 10 knytter retten til direktekrav til «krav ... etter denne konvensjonen», og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 knytter direktekravsadgangen til «erstatning for forurensningsskade», kan ikke departementet se at denne forskjellen utgjør en realitet, idet også «forurensningsskade» for 2001 bunkerskonvensjonens vedkommende er knyttet til de definisjoner som følger av 2001 bunkerskonvensjonen og det ansvar skipets eier har i denne forbindelse. For begge konvensjonene anser departementet at innholdet i retten til ansvarsbegrensning og omfanget av den tvungne forsikringsplikten for å være lik, sml. henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 og artikkel 12 nr. 10 med 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 6 og artikkel 7 nr. 1, slik at adgangen til direktekrav utover den obligatoriske ansvarsforsikringen i henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 er regulert likt hva de to konvensjonene angår.

Det avgjørende i denne sammenhengen må være at angivelsen av hvilken forsikring skadelidte kan gjøre sitt krav gjeldende mot, er generell. Konvensjonens formål om erstatningsrettslig beskyttelse av de skadelidte, tilsier også her at bestemmelsen tolkes slik at den gjelder all forsikring som dekker ansvaret etter vrakfjerningskonvensjonen. Under forhandlingene av vrakfjerningskonvensjonen var man kjent med at ansvaret kunne overstige ansvars grensene etter 1996 begrensingskonvensjonen, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2. Om man under forhandlingene om vrakfjerningskonvensjonen i IMO særskilt drøftet om artikkel 12 nr. 10 ville gjelde for en alminnelig P&I-forsikring for det overskytende, er ukjent.

I forslaget til ny § 210 f tredje ledd i sjøloven har departementet foreslått en direktekravsadgang etter mønster av sjøloven § 188 tredje ledd.»

I høringsnotatet ble det også stilt spørsmål om det bør innføres en obligatorisk tilleggsforsikring opp til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, jf. § 172 a:

«På samme måte som i tilknytning til 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 oppstår spørsmålet om det bør innføres et krav til obligatorisk tilleggsforsikring for den delen av erstatningskravet som overstiger grensen for den tvungne forsikringen etter vrakfjerningskonvensjonen, for de tilfelle der de høyere ansvarsgrensene i

sjøloven § 175 a gjelder. Departementet kan ikke se at situasjonen er annerledes for vrakfjerningskonvensjonen enn 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7, og viser til drøftelsen av dette spørsmålet i Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) punkt 7.4 (på sidene 17–18).

Departementet har i lovforslaget her ikke foreslått en obligatorisk tilleggsforsikring [...]»

7.4 Høringsinstansenes syn

Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, Klima- og forurensningsdirektoratet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Havneforening støtter i sine høringsuttalelser fra 2011 forslaget om et tosporet system for kostnadsrefusjon.

Sjøfartsdirektoratet uttaler:

«Sjøfartsdirektoratet er [...] av den oppfatning at det kan virke fornuftig å ha et tosporet system, slik at dersom man holder seg innenfor konvensjonen anvender man denne med direktekrav til forsikringsselskap, og dersom man går videre enn det som er innenfor konvensjonen anvendes nasjonalt system for kostnadsrefusjon med begrensning av sjølovens kap. 9.»

Kystverket støtter i sin høringsuttalelse fra 2011 forslaget om et tosporet system for kostnadsrefusjon, men beskriver også praktiske utfordringer:

«Ved refusjonskrav etter vrakfjerning vil Kystverket måtte først avklare om konvensjonen får anvendelse. Forsikringsselskapet vil naturlig nok argumentere for det motsatte, og det er først etter denne prosessen med forsikringsselskapet staten kan påbegynne den «ordinære» refusjonsprosessen – en prosess som av erfaring tar lang tid og kan føre til at kravet blir foreldet før det er ferdig behandlet. Samtidig kan en kanskje tenke seg en løsning der Kystverket retter krav både mot reder og forsikringsselskap, etter ulikt regelverk, nettopp for å unngå en slik prosess.»

I høringsuttalelsen legger Kystverket også til grunn at kostnadskravet saklig må knyttes til konvensjonen dersom det skal kunne reises direkte mot forsikringsgiveren, jf. formuleringen «this convention». Dersom vraket skal fjernes ut fra estetiske hensyn eller forurensningslovens «mil-

dere» hjemmelsgrunnlag, må kravet rettes til redersiden, og ikke til forsikringsselskapet. Når det gjelder beløpsgrensen for direktekrav, uttaler Kystverket:

«Hovedregelen i konvensjonens artikkel 12 nr. 1 er at den tvungne forsikringen skal dekke alle krav etter vrakfjerningskonvensjonen. Et unntak er at forsikringen ikke under noen omstendighet skal overstige reglene for tingsrettslige krav, jf. sjølovens § 175 nr. 3. Det finnes imidlertid ikke noe unntak knyttet til oppryddingstiltak, som for Norges del er regulert i sjølovens §§ 172 a og 175 a. I fravær av et slikt unntak, må man falle tilbake på hovedregelen: Alle krav etter vrakfjerningskonvensjonen skal omfattes av forsikringsplikten og direktekravsadgangen. Vi kan derfor ikke se noen grunn til at krav etter tingsskader som overstiger 96-konvensjonen (men er innenfor sjøloven § 175 nummer 3), skal unntas fra forsikringsplikt og direktekravsadgang.»

Cefors synspunkter på forslaget om et tosporet system for fjerning av vrak er gjengitt under punkt 5.4.3. I sin høringsuttalelse fra 2011 redegjør Cefor for at norske myndigheter ikke kan reise direktekrav etter vrakfjerningskonvensjonens regler der utenlandske vrak er fjernet etter norske hjemler som er videre enn vrakfjerningskonvensjonens hjemler.

Nærings- og fiskeridepartementet støtter høringsnotatets forslag om at skadelidte skal ha rett til direktekrav opp til ansvarsgrensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Det samme gjør Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeridirektoratet i sine høringsuttalelser fra 2011. Sjøfartsdirektoratet stiller i sin høringsuttalelse fra 2011 spørsmål ved om direktekravsadgangen kan gjelde opp til ansvarsgrensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a:

«Spørsmålet er om vrakfjerningskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav skal gis anvendelse for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter vrakfjerningskonvensjonen. Tilleggsforsikringen kan dekke det overskytende opp til ansvarsgrensene, jf. sjølovens § 175 a som bl.a. kan være opprydding etter sjøulykker. Sjøfartsdirektoratet er usikker på om dette kan besvares bekreftende, slik det ble gjort i forbindelse med gjennomføringen av 2001-bunkerskonvensjonen i norsk rett. Årsaken til dette er at ordlyden i vrakfjerningskonvensjonens art.

12 nr. 10 uttrykkelig sier at «Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer». Slik vi ser det ut fra teksten kan dette kun omfatte krav som faller under vrakfjerningskonvensjonen og ikke tilleggskrav.»

Fiskebåtredernes Forbund går i sin høringsuttalelse fra 2011 mot at skadelidte skal ha rett til direktekrav opp til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, og mot obligatorisk tilleggsforsikring. Forbundet mener dette ikke har hjemmel i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12, og viser dessuten til økonomiske og administrative konsekvenser:

«I praksis kan dette medføre dyrere ansvarsforsikring for norske fartøy, samtidig som det vil bli store problemer for myndighetene å håndheve et slikt krav i forhold til utenlandske fartøy som ferdes i norske farvann. Forbundet legger også til grunn at det ut fra konkurransemessige forhold vil være problematisk for norske rederi å hente inn tilbud på ansvarsforsikring fra utenlandske selskap, dersom det kreves utvidet ansvarsdekning for ferdsel i norske farvann. I tillegg vil det oppstå konkurransemessig skjevhet mellom norske og utenlandske skip, dersom en ikke lykkes med å kreve obligatorisk tilleggsforsikring også for utenlandske skip.»

Den Norske Advokatforening redegjør i sin høringsuttalelse fra 2011 for argumenter både for og mot at adgangen til direktekrav skal gjelde opp til de høyere ansvarsgrensene:

«Omfanget av hjemmelen for direktekrav i konvensjonens artikkel 12 nr. 1 må etter Advokatforeningens oppfatning bero på en tolkning av konvensjonen i samsvar med de folkerettslige regler om tolkning av konvensjoner.

Etter Advokatforeningens syn tilsier en alminnelig forståelse av ordlyden i artikkel 12 nr. 10, første punktum, at konvensjonen åpner for at skadelidte kan rette direktekrav mot forsikringsgiver også under forsikring som kommer i tillegg til den tvungne ansvarsforsikringen som følger av artikkel 12 nr. 1. Direktekravsadgangen knytter seg til «claims arising under this Convention», og gjelder således ethvert krav som springer ut av vrakfjerningskonvensjonen, herunder de deler av ansvaret som overstiger omfanget av den tvungne ansvarsforsikringen. Direktekrav kan videre

rettes mot «the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability», og er således ikke begrenset til forsikringsgiveren under forsikring som nevnt i artikkel 12 nr. 1. Ordlyden er generell og synes å omfatte enhver forsikring som dekker den registrerte eiers ansvar under konvensjonen, herunder forsikring som kommer i tillegg til forsikring som nevnt i artikkel 12 nr. 1 og som dekker det overskytende ansvar.

Dersom artikkel 12 nr. 10, første punktum, gis anvendelse for tilleggsforsikring må det samme etter Advokatforeningens syn gjelde for bestemmelsens tredje punktum. En ulik tolkning hvor første punktum gis anvendelse for så vel den obligatoriske forsikringen som øvrig forsikring, mens tredje punktum begrenses til å gjelde den obligatoriske forsikringen, vil fremstå som inkonsekvent og unaturlig. Tredje punktum berettiger forsikringsgiveren eller garantisten til å påberope de lavere ansvarsgrensene som gjelder for forsikring som nevnt i artikkel 12 nr. 1. Tredje punktum kan tolkes til å innebære at forsikringsgiveren under øvrig forsikring ikke plikter å dekke tap utover grensene som gjelder for den obligatoriske forsikringen, noe som i så fall vil medføre at tilleggsforsikringen kan miste sin reelle betydning. En slik tolkning vil kunne tale for at adgangen til å fremme direktekrav under artikkel 12 nr. 10 er begrenset til krav dekket av forsikring som nevnt i artikkel 12 nr. 1. Alternativt kan tredje punktum tolkes slik at tilleggsforsikringens omfang også vil være begrenset til grensene som gjelder for den obligatoriske forsikringen, men komme i tillegg til og på toppen av den obligatoriske forsikringen. Plasseringen av bestemmelsen om direktekrav i samme artikkel som bestemmelsen om obligatorisk forsikring, kan også tale for at adgangen til direktekrav er begrenset til forsikring som nevnt i artikkel 12 nr. 1. En kontekstuell tolkning kan således tale for at adgangen til å fremme direktekrav er begrenset til ansvar som er dekket av den obligatoriske forsikringen.

Advokatforeningen deler for øvrig departementets vurdering om at konvensjonens formål om erstatningsrettslig beskyttelse av de skadelidte, samt at det under forhandlingene av konvensjonen var kjent at ansvaret kunne overstige ansvarsgrensene i LLMC 1996, kan tale for at adgangen til å rette direktekrav også gjelder annen forsikring eller sikkerhet som dekker ansvaret under konvensjonen. At tilsva-

rende bestemmelser om direktekrav i Bunkerskonvensjonen av 2001 er ansett å omfatte også annen forsikring enn den obligatoriske ansvarsforsikringen som følger av Bunkerskonvensjonen, kan også tale for samme forståelse under vrakfjerningskonvensjonen. Hensynet til ensartede regler kunne videre tilsi at konvensjonen tolkes på samme måte som Bunkerskonvensjonen. Til tross for at flere forhold taler for at vrakfjerningskonvensjonen åpner for at det kan fremmes direktekrav også mot forsikringsgiver under annen forsikring enn den obligatoriske forsikringen, er det som nevnt ovenfor også forhold som taler imot en slik tolkning.

For å unngå tolkningstvil vil Advokatforeningen derfor anbefale at det utformes en konkret lovbestemmelse tilsvarende sjølovens § 188, 3. ledd, hvor rett til direktekrav under øvrig forsikring fastslås uttrykkelig dersom departementet ønsker å etablere en slik adgang til å fremme direktekrav.»

Cefor, med tilslutning fra *Rederiforbundet* og *NHO Sjøfart*, har flere innvendinger mot forslaget om at adgangen til å reise direktekrav skal gjelde opp til ansvarsgrensene i § 175 a, jf. § 172 a. *Cefor* viser til at vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) tredje punktum begrenser direktekravsadgangen til grensen etter 1996 begrensingskonvensjonen. Videre er det, som påpekt i høringsnotatet, en terminologisk forskjell, der vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) knytter retten til direktekrav til «krav [...] etter denne konvensjonen», mens 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 (10) knytter direktekravsadgangen til «erstatning for forurensningsskade». *Cefor* viser dessuten til at Danmark ikke har gjennomført løsningen som ble foreslått av departementet, jf. den danske søloven kapittel 8 a. Storbritannia, som har ubegrenset ansvar for vrakfjerning, har heller ikke gjennomført den foreslåtte løsningen. Etter *Cefors* syn vil en norsk utvidelse av adgangen til å reise direktekrav undergrave en felles internasjonal forståelse og bruk av konvensjonen. Resultatet på norsk side vil bli at skadelidte har en direkte søksmålsadgang mot norskflaggede skip, men ikke mot skip flagget i øvrige konvensjonsstater. Etter *Cefors* syn innebærer departementets tolkning av konvensjonen artikkel 12 at skadelidtes direktekrav mot assurandøren også gjelder ansvar som går ut over det saklige ansvaret som konvensjonen selv hjemler. Dette er etter *Cefors* syn i strid med en bokstavtolkning av artikkel 12, og det ville være uheldig om Norge skulle stå alene blant konvensjons-

statene med denne tolkningen. De fleste P&I-klubber har i sine vilkår forbehold om at den forsikrede selv skal betale sitt påløpte ansvar før den forsikrede kan kreve erstatning etter forsikringspolisen, den såkalte «pay to be paid»-regelen. Cefor antar at assurandører som er involvert i vrakfjerningstilfeller i Norge, vil bestride en særskilt norsk adgang til direkte søksmål mot assurandøren for ansvar ut over konvensjonens beløpsgrenser og saklige ansvarsområde, ut fra at en slik direkte søksmålsadgang ikke er hjemlet i konvensjonen.

Både *Nærings- og fiskeridepartementet* og *Rederiforbundet* går mot obligatorisk tilleggsforsikring opp til ansvarsgrensene etter sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Det samme gjør Nærings- og handelsdepartementet og Cefor, i sine høringsuttalelser fra 2011. Cefor uttaler her:

«Dersom det innføres krav til obligatorisk tilleggsforsikring for den delen av erstatningskravet som overstiger grensen for den tvungne forsikringen, vil dette kun kunne gjøres gjeldende mot skip under norsk flagg. Dersom vrakfjerningskonvensjonens artikkel 12 allikevel kan tolkes utvidende, slik departementet mener og det innføres obligatorisk tilleggsforsikring, vil det oppstå kontrollproblemer for norske myndigheter, da et slikt særkrav ikke vil være omfattet av sertifikatdokumentasjonen som nevnt i konvensjonens artikkel 12 nr 2. Et slikt krav vil også føre til at norskflaggede skip forskjellsbehandles. Dette vil få virkning for ca 400 norske fiskefartøy over 300 bruttonn.»

Sjøfartsdirektoratet og *Havforskningsinstituttet* går i sine høringsuttalelser fra 2011 på den annen side inn for obligatorisk tilleggsforsikring. Sjøfartsdirektoratet uttaler:

«Sjøfartsdirektoratet er enig i at det innføres obligatorisk krav til tilleggsforsikring. Norge er et høykostland og det kreves en omfattende og kostbar rydding etter en sjøulykke. Dette gjelder både fjerning av olje, strandrenskning, vask av fugl og evt. erstatninger til både private og kommersielle interesser. Det har i enkelte tilfeller vist seg at det ikke engang er full dekning innenfor begrensingsbeløpet i sjølovens § 175 a.»

KS Bedrift mener det må vurderes om forsikringsplikten skal gjelde også for fartøy under 300 bruttonn. Forsikringsplikten kan i så fall fange opp

flere av de skipene som har størst risiko for å havarere, bli forlatt og/eller ende som vrak i norske farvann og norske havner. Samtidig bør det vurderes om dette kan medføre næringsmessige konsekvenser for norske havner, f.eks. i form av færre anløp av utenlandske fartøy.

7.5 Departementets vurderinger

Departementet foreslår regler om forsikringsplikt, sertifikat og sanksjoner i §§ 210 d og 210 e. De foreslåtte bestemmelsene tilsvare i hovedsak lignende bestemmelser i sjøloven og høringsnotatets lovforslag.

Lovforslaget § 210 d første ledd første punktum, som gjelder forsikringsplikt for norske skip, gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (1). Forslaget tilsvare høringsnotatets forslag § 210 d første ledd første punktum. Forslaget her henviser til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 3, ettersom det er disse ansvarsgrensene som følger av 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 6 (1) (b), som det er vist til i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (1). I høringsnotatet var det foreslått å vise til sjøloven § 175. Departementet ser ikke i denne omgangen grunn til å innføre en særskilt forsikringsplikt for skip under 300 bruttonn. En slik forsikringsplikt ville falle utenfor vrakkonvensjonens regler, og det er ønskelig med ensartede forsikringsregler internasjonalt. Behovene for og konsekvensene av en slik utvidet forsikringsplikt fremstår dessuten som uklare.

Lovforslaget § 210 d første ledd andre og tredje punktum, som gjelder sertifikatplikt for norske skip, gjennomfører delvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (2) og (11), og tilsvare høringsnotatets forslag § 210 d første ledd andre og tredje punktum. Vrakfjerningskonvensjonens øvrige bestemmelser om utstedelse av sertifikater foreslås gjennomført ved forskrift, jf. forskriftshjemmelen i lovforslaget § 210 d fjerde ledd.

I lovforslaget § 210 d andre ledd foreslås regler om forsikrings- og sertifikatplikt for utenlandske skip. Bestemmelsen gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (12), jf. også 12 (2). Bestemmelsen tilsvare høringsnotatets forslag § 210 d andre ledd.

Lovforslaget § 210 d tredje ledd, som gjelder skip som eies av stater, gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (14) første punktum og tilsvare høringsnotatets forslag § 210 d tredje ledd. Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (14) andre punktum, som gjelder utforming av

sertifikater for skip eid av stater, foreslås ikke gjennomført ved lov.

I § 210 e foreslås det regler om sanksjoner. Denne bestemmelsen gjennomfører, sammen med § 210 d første ledd tredje punktum, statens forpliktelse etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (11) til å forby at norske skip opereres uten sertifikat, og, sammen med § 210 d andre ledd, statens forpliktelse etter artikkel 12 (12) til å sørge for at skip som anløper eller forlater havner eller ikke landtilknyttete anløpsplasser, overholder forsikrings- og sertifikatplikten. Bestemmelsen tilsvarende høringsnotatets forslag § 210 e.

Departementet foreslår en bestemmelse om direktekrav mot forsikringsgiveren i § 210 f. Hovedtrekkene i bestemmelsen tilsvarende høringsnotatets forslag § 210 f. En vesentlig forskjell er likevel at departementet ikke går videre med forslaget i høringsnotatet om at det kan reises direktekrav opp til ansvars grensene i § 175 a.

Hovedregelen om rett til direktekrav i lovforslaget § 210 f første ledd første punktum gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) første punktum og tilsvarende i hovedsak høringsnotatets forslag § 210 f første ledd første punktum. Utformingen er noe forenklet, og det fremgår uttrykkelig at adgangen til direktekrav gjelder for krav om dekning av kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter § 210 a. Det siste er en konsekvens av at retten til direktekrav etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) første punktum gjelder for «krav om kostnadsrefusjon etter denne konvensjonen».

Lovforslaget § 210 f første ledd andre punktum gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) tredje punktum, der det heter at den saksøkte kan begrense sitt ansvar til et beløp tilsvarende det beløpet som det kreves forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for etter artikkel 12 (1), uten hensyn til om den registrerte eieren er berettiget til begrensnings av ansvaret. I lovforslaget § 210 f første ledd andre punktum vises det derfor til ansvars grensene i § 175 nr. 3, på samme

måte som det vises til ansvars grensene i § 175 nr. 3 i § 210 d første ledd første punktum, som gjennomfører hovedregelen om forsikringsplikt i artikkel 12 (1). Foruten konvensjonens ordlyd vises det til skips- og forsikringsnæringenes behov for at konvensjonen tolkes og anvendes likt internasjonalt. I høringsnotatets forslag § 210 f første ledd andre punktum var det ikke vist til noen bestemmelse om ansvars begrensnings, men i høringsnotatets forslag § 210 f fjerde ledd var det foreslått en adgang til å reise direktekrav opp til ansvars grensene i § 175 a. Departementet opprettholder som nevnt ikke dette forslaget. Spørsmålet om det bør innføres obligatorisk tilleggsforsikring, faller dermed bort.

Lovforslaget § 210 f andre ledd gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) andre og fjerde punktum og tilsvarende høringsnotatets forslag § 210 f andre ledd. I første punktum er likevel «fritaksgrunner» endret til «innsigelser» i tråd med ordlyden i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) andre punktum, der det fremgår at «innsigelser» bl.a. omfatter ansvars begrensnings.

Departementet antar at vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) femte punktum, der det heter at saksøkte alltid skal ha rett til å kreve at den registrerte eieren skal tre inn i saken, ikke gir grunn til noen endring i sjøloven. Ved vurderingen av den tilsvarende bestemmelsen i 1969 ansvars konvensjonen artikkel VII åttende ledd femte punktum i NOU 1973: 46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip s. 34 ble det lagt til grunn at tvistemålsloven § 69 ga saksøkte denne rettigheten. Det er nå tvisteloven § 15-2 som angir vilkårene for at flere parter kan saksøkes i en sak. 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 (10) femte punktum og 2010 HNS-konvensjonen artikkel 12 (8) femte punktum, som tilsvarende vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (10) femte punktum, er heller ikke gjennomført ved endringer i sjøloven.

Når det gjelder forholdet til de andre ansvars konvensjonene, vises det til kapittel 8.

8 Begrensninger i saklig virkeområde

8.1 Vrakfjerningskonvensjonen

I vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 er det angitt flere unntak fra konvensjonens saklige virkeområde. Etter artikkel 4 (1) får konvensjonen ikke anvendelse på tiltak som er truffet i henhold til Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, 1969, med endringer eller Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av forurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje, 1973, med endringer. Etter artikkel 4 (2) får konvensjonen ikke anvendelse på krigsskip eller andre skip som eies eller driftes av en stat, og som for tiden bare benyttes i offentlig ikke-kommersiell drift, med mindre staten vedtar noe annet. Dersom en konvensjonsstat vedtar at konvensjonen får anvendelse på skip som omfattes av artikkel 4 (2), skal den underrette IMOs generalsekretær om dette og angi vilkårene for slik anvendelse, jf. artikkel 4 (3). I artikkel 4 (4) er det angitt bestemmelser som ikke kommer til anvendelse på territoriet, se punkt 4.1 og 5.2.3.

I artikkel 11 (1) er det gjort unntak fra ansvaret for kostnadene nevnt i artikkel 10 (1) hvis og i den utstrekning et slikt ansvar ville være i konflikt med Den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for oljesølskader, 1969, med endringer (1996 ansvarskonvensjonen), Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, med endringer (2010 HNS-konvensjonen), Konvensjon om erstatningsansvar på atomenergiens område, 1960, med endringer, Wien-konvensjonen om erstatningsansvar for atomskade, 1963, med endringer, nasjonal rett som regulerer eller forbyr begrensning av ansvar for atomskade, eller Den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for bunker-sølskader, 2001, med endringer (2001 bunkerskonvensjonen). Det forutsettes at den relevante konvensjonen kommer til anvendelse og er trådt i kraft. I den utstrekning tiltak etter konvensjonen regnes som berging etter nasjonal rett som kommer til anvendelse, eller internasjonal konvensjon, skal spørsmål om vederlag eller kompensasjon til bergere løses etter slik lov eller konven-

sjon i stedet for etter reglene i vrakfjerningskonvensjonen, jf. artikkel 11 (2).

I artikkel 16 er det angitt at ingen bestemmelser i konvensjonen skal berøre rettighetene og forpliktelsene til noen stat i henhold til De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, og i henhold til folkerettslig sedvanerett på havrettens område.

Artikkel 2 om mål og allmenne prinsipper gir utfyllende regler om statenes rettigheter og plikter og forholdet mellom statene. De delene av bestemmelsen som antas å ha praktisk betydning for anvendelsen av konvensjonen i norsk rett, er omtalt i punkt 5.2.3. For øvrig fremgår det av artikkel 2 (1) at konvensjonsstaten kan treffe tiltak i samsvar med konvensjonen i forbindelse med fjerning av et vrak som utgjør en fare i konvensjonsområdet, og av artikkel 2 (4) at anvendelsen av konvensjonen i konvensjonsområdet ikke skal gi en konvensjonsstat rett til å hevde eller utøve suverenitet eller suverene rettigheter over noen annen på det frie hav.

8.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det foreslått følgende bestemmelser om forholdet til andre konvensjoner og om statsskip (som andre, tredje og fjerde ledd i sjøloven § 210 i):

«Kapittel 10 a gjelder ikke for forurensnings-skade som er omfattet av §§ 183, 191 eller § 212, spørsmål om vederlag eller kompensasjon for berging etter kapittel 16, tiltak truffet i henhold til Den internasjonale konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, 1969, med endringer eller Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje, 1973, med endringer.

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat, og som utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed. Reglene i §§ 210 a til 210 c gjelder likevel når vraket befinner seg i riket, i norsk økonomisk sone, fiskevern-

sonen ved Svalbard eller fiskerisonen ved Jan Mayen, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense omfanget av et slikt vrak.

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til vrakfjerningskonvensjonen.»

I spesialmerknaden til bestemmelsen ble forslaget om at kapittel 10 a ikke skulle gjelde for statsskip, men at ansvarsreglene likevel skulle gjelde for statsskip som befant seg i norsk konvensjonsområde, forklart slik:

«Departementet foreslår ikke å la vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser få anvendelse på norske statsskip. Departementet viser blant annet til at det ikke anses som hensiktsmessig at Norge på denne måten gir avkall på full suverenitet over egne statsskip. Departementet antar at det vil være i strid med nasjonale interesser om en fremmed konvensjonsstat i medhold av vrakfjerningskonvensjonens regler ble gitt adgang til å fjerne vrak av for eksempel et norsk krigsskip uten uttrykkelig samtykke fra norske myndigheter. Forslaget innebærer imidlertid at de foreslåtte reglene i sjøloven §§ 210 a til 210 c gjøres gjeldende for statsskip (enten de er eid av den norske eller fremmed stat) i *norsk* konvensjonsområde.»

Det ble også foreslått en tilføyelse i sjøloven § 152 som gikk ut på at bestemmelsene i sjøloven ikke skulle medføre endring i det som var fastsatt i internasjonal konvensjon som Norge var tilsluttet om ansvar for atomskade. For øvrig ble det i spesialmerknaden vist til at ansvar for krav undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som forbyr eller regulerer atomskade, ikke kunne begrenses, jf. høringsnotatets lovforslag § 210 c og § 173 nr. 3.

I høringsnotatet punkt 3.3 ble det uttalt at forurensningslovens og havne- og farvannslovens bestemmelser om vrakfjerning skulle gjelde i økonomisk sone, Jan Mayen, fiskerisonen ved Jan Mayen og fiskevernsonen ved Svalbard «med de begrensninger som følger av folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat». Denne folkerettsreservasjonen fremgår også av forslaget til forskrift om gjennomføring av den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen) i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen og forslaget til ny § 15 andre ledd i vrakloven.

8.3 Høringsinstansenes syn

Kystverket reiser spørsmål om det er adgang til å benytte vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser om økonomisk ansvar og forsikring etter inngrep som er foretatt i henhold til inngrepskonvensjonen, når inngrepet for øvrig faller inn under vrakfjerningskonvensjonens materielle virkeområde. Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 (1) forutsettes å innebære at inngrepskonvensjonen gjelder i stedet for vrakfjerningskonvensjonen ved hendelser som medfører fare for alvorlig forurensning, men *Kystverket* viser til at inngrepskonvensjonen ikke har regler om kostnadsrefusjon.

Utenriksdepartementet støtter ikke forslaget om at ansvarsreglene i sjøloven kapittel 10 a skal gjelde for utenlandske statsskip i norsk konvensjonsområde:

«Utkastet som er sirkulert gir inntrykk av at sjøl. §§ 210 a til 210 c skal gis generell anvendelse også på statsskip fra andre stater i norske jurisdiksjonsområder, uavhengig av om staten har inngitt notifikasjon til IMOs generalsekretær eller ikke. Dette er ikke i tråd med konvensjonens system, som kun åpner for å gi konvensjonens bestemmelser anvendelse overfor statsskip dersom vedkommende stat har inngitt en slik notifikasjon.

Utenriksdepartementet er på generelt grunnlag skeptisk til å gi lovregler anvendelse overfor fremmede skip dersom man ikke har tilstrekkelig jurisdiksjon eller praktisk mulighet til å håndheve lovreglene. Kyststatene er etter Havrettskonvensjonen ikke gitt generell jurisdiksjon i sine respektive maritime jurisdiksjonsområder, kun spesifikt angitte suverene rettigheter. Dette taler etter UD's syn for at reglene i sjøl. §§ 210 a til 210 c ikke bør gjøres gjeldende overfor statsskip i større utstrekning enn det som vil være tillatt etter vrakfjerningskonvensjonen, dvs. overfor statsskip hvor vedkommende flaggstat har inngitt notifikasjon til IMOs generalsekretær. I tillegg kommer at sjøloven mangler en generell folkerettsreservasjon. Etter det dualistiske prinsipp vil interne rettsregler i tilfelle motstrid kunne gå foran folkerettslige forpliktelser. Det fremstår dermed ikke som tilstrekkelig klart at de aktuelle reglene i sjøloven ikke vil gjøres gjeldende overfor fremmede statsskip på en måte som vil kunne lede til brudd på Norges folkerettslige forpliktelser.»

Utenriksdepartementet uttaler dessuten at folkerettsreservasjonen bør omformuleres slik at også folkerettslig sedvanerett, f.eks. flaggstatsprinsippet, er omfattet.

8.4 Departementets vurderinger

Når det gjelder avgrensningen mot konvensjonene som er angitt i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 (1) og artikkel 11, opprettholder departementet forslaget i høringsnotatet § 210 i andre ledd, men med en litt annen struktur, se § 210 h andre ledd i departementets lovforslag del I og del III. Etter departementets vurdering er det ikke behov for en særskilt gjennomføring av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 11 (1) bokstav c, ettersom sjøloven § 152 allerede gir regelverket om atomskade (se særlig atomenergiloven kapittel III og sjøloven § 173 nr. 3) forrang ved motstrid. Departementet går derfor ikke videre med forslaget til tilføyelse i § 152. Ved ulykker der både inngrepskonvensjonen og vrakfjerningskonvensjonen gir hjemmel for vrakfjerning, antar departementet at det må vurderes om det er mest hensiktsmessig å fjerne vraket etter inngrepskonvensjonens regler eller etter vrakfjerningskonvensjonens regler. Slik departementet forstår vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 (1) og 10 (1), gjelder vrakfjerningskonvensjonens regler om kostnadsdekning bare for vrakfjerning som er foretatt etter denne konvensjonens regler.

§ 210 h tredje ledd i departementets lovforslag, som gjelder statsskip, gjennomfører artikkel 4 (2), og tilsvarer med enkelte endringer § 210 i tredje ledd i høringsnotatet. Departementet støtter Utenriksdepartementets synspunkt om at reglene som gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen, ikke bør gjøres gjeldende overfor statsskip i større utstrekning enn det konvensjonen tillater. Selv om konvensjonen i utgangspunktet ikke gjelder for statsskip, antar departementet at det

kan gis regler om ansvaret for eventuelle kostnader norske myndigheter skulle få til lokalisering, merking og fjerning av vrak av statsskip, slik det også var foreslått i høringsnotatet. I tråd med høringsnotatet legger departementet til grunn at det ikke er i den norske stats interesse å vedta at vrakfjerningskonvensjonen får anvendelse på norske statsskip, og departementet fremmer derfor ikke noe forslag om dette nå.

Folkerettsreservasjonen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 16 regulerer forholdet til havrettskonvensjonen og folkerettslig sedvanerett på havrettens område og gjelder både overfor stater som ikke er tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen, og overfor konvensjonsstater. Lovforslaget § 210 h fjerde ledd er utformet i tråd med dette. Departementet foreslår dessuten en mer generell folkerettsreservasjon overfor stater som ikke er tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen.

Begrensningene i vrakfjerningskonvensjonens virkeområde bør hensyntas også i andre bestemmelser som gjennomfører konvensjonen. Departementet foreslår at § 210 h tredje ledd første punktum og fjerde ledd skal gjelde også for § 475 tredje ledd og § 471, som gjelder melde- og vrakfjerningsplikt overfor andre konvensjonsstater. For disse bestemmelsene har departementet ikke funnet grunn til å vise til § 210 h andre ledd. Departementet legger til grunn at forholdet til andre ansvarsregler er lite relevant for melde- og vrakfjerningsplikt, og at begrensningen i forhold til inngrepskonvensjonen ikke begrenser melde- og vrakfjerningsplikten etter vrakfjerningskonvensjonen. Departementet viser til at begrensningen i artikkel 4 (1) gjelder for «tiltak som er truffet» i henhold til inngrepskonvensjonen, at hvilken av konvensjonene som kommer til anvendelse, kan bero på skjønn, og at det ville være i strid med vrakfjerningskonvensjonens formål om skipseieren skulle kunne motsette seg melde- og vrakfjerningsplikt etter konvensjonen under henvisning til at forurensningsfaren var for alvorlig.

9 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet legger til grunn at den utvidete adgangen til å fjerne vrak i økonomisk sone vil medføre kostnader for Kystverket ved sjøulykker der. Kostnadene ved å fjerne vrakene kan bli betydelige, men er vanskelig å beregne, da antallet ulykker og kostnadene til vrakfjerning ved den enkelte ulykke vanskelig kan forutsies. Departementet viser her til at både sjøulykkene og vrakene som er omfattet av konvensjonen, kan være svært forskjelligartede. Vurderinger av om vrak medfører fare, underretninger, rådføringer, lokaliseringer og merking vil også medføre kostnader ved ulykker i sonen. Departementet antar at Kystverket normalt vil få dekket alle sine kostnader gjennom reglene om økonomisk ansvar og forsikring. Departementet antar at gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen ikke vil nødvendigvis gjøre økt beredskap.

For Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium legger departementet til grunn at vrakfjerningskonvensjonens regler om lokalisering, merking og fjerning av vrak ikke vil ha noen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for offentlige myndigheter, ettersom hjemlene til å håndtere vrak som utgjør fare, ikke utvides. Departementet antar også at gjeldende regler og praksis for lokalisering, merking og fjerning av vrak her er i tråd med vrakfjerningskonvensjonens krav.

Konvensjonens bestemmelser om ansvar og forsikring vil bedre offentlige myndigheters muligheter til å få dekket sine kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak, både for vrak i økonomisk sone og for vrak i Fastlands-Norge med tilhørende sjøterritorium, selv om de fleste skip uansett har ansvarsforsikring som dekker vrakfjerning. Departementet viser særlig til at alminnelige ansvarsforsikringer ikke gir rett til å reise direktekrav, og at forsikringsavtaleloven §§ 7-6 og 7-7 er fravelige for registreringspliktige skip, bortsett fra ved insolvens. For skip som ikke har forsikring som dekker vrakfjerning, vil forsikringsplikten medføre en kostnad. Dersom en ulykke skulle skje, vil det imidlertid være en åpenbar fordel for skipseierne å få dekket sitt ansvar, i tillegg til at forsikringen her vil bedre

offentlige myndigheters mulighet til å få dekket sine kostnader betraktelig. For mindre og eierløse vrak er det usikkert om mulighetene til å få dekket kostnadene i praksis blir bedre. Departementet legger etter dette til grunn at utgiftene Kystverket får som følge av gjennomføringen av konvensjonen, kan dekkes innen gjeldende budsjett-rammer.

Sjøfartsdirektoratet har i sin høringsuttalelse fra 2011 antatt at oppgavene direktoratet trolig vil få (som ansvarlig for Norges flaggstatsforpliktelse) som følge av at kyststaten skal underrette og rådføre seg med flaggstaten, ikke vil medføre økonomisk eller administrativ tilleggsbyrde av betydning.

Ifølge Samferdselsdepartementets høringsnotat er det registrert omtrent 2000 skip i Norge på 300 bruttotonn eller mer som Sjøfartsdirektoratet må utstede vrakfjerningssertifikater til. I tillegg må direktoratet tilby utstedelse av vrakfjerningssertifikater til skip som er registrert i stater som ikke er tilsluttet konvensjonen. Departementet antar, i tråd med Sjøfartsdirektoratets høringsuttalelse fra 2011, at arbeidet med sertifikatutstedelse til norske skip vil ligge på anslagsvis halvannet årsverk. Disse kostnadene kan dekkes ved gebyrer, og det kreves allerede gebyr for tilsvarende sertifikater. I Samferdselsdepartementets høringsnotat er det lagt til grunn at kontrollen med sertifikater vil skje ved havnestatskontroll og derfor ikke medfører noen tilleggsbyrde for Sjøfartsdirektoratet av betydning. Sjøfartsdirektoratet har ikke hatt merknader under den siste høringen. I høringsuttalelsen fra 2011 uttalte Sjøfartsdirektoratet at forpliktelsene til å sørge for at norske skip ikke opererer i strid med forsikringsplikten, må følges opp ved tilsyn, forvaltningstiltak og muligens administrative sanksjoner. Departementet legger etter dette til grunn at også utgiftene Sjøfartsdirektoratet får som følge av gjennomføringen av konvensjonen, kan dekkes innenfor gjeldende budsjett-rammer.

Cefor og Rederiforbundet har i høringen uttalt at sertifikatkravet vil medføre betydelig merarbeid og administrasjon ved utstedelse av Blue Cards for ansvarsassurandører som ikke er med i

International Group of Protection & Indemnity Clubs. Rederiforbundet har uttalt at dette kan føre til økte forsikringspremier for rederiene. Sertifikatkravet innebærer ellers fordeler for skipsnæ-

ringen, ettersom sertifikatene vil bli godkjent i alle konvensjonsstater og norske skipseiere ikke lenger behøver å få vrakfjerningssertifikater fra andre stater.

10 Merknader til lovforslaget

10.1 Endringer i sjøloven

Til § 210:

§ 210 gir enkelte legaldefinisjoner.

Det følger av *første ledd* at definisjonene i bestemmelsen gjelder for sjølovens regler om lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen. Definisjonene skal derfor legges til grunn for enkelte bestemmelser også utenfor kapittel 10 a, se lovforslaget §§ 471, 475, 503 a og 506.

Definisjonen av «skip» i lovforslaget § 210 *andre ledd* er lik den norske oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (2). *Petroleums-tilsynet* har i sin høringsuttalelse støttet avgrensningen mot plattformer som er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen.

Definisjonen av «driftsansvarlig» i *tredje ledd* er tilnærmet lik definisjonene i høringsnotatets lovforslag § 210 a syvende ledd og i den norske oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (9). I høringsnotatet er det i spesialmerkna-den til § 210 a syvende ledd redegjort slik for forslaget om å bruke begrepet «driftsansvarlig» i stedet for «reder»:

«Definisjonen av «driftsansvarlig» i *syvende ledd* er en oversettelse av «operator of the ship» i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9, som ved oversettelsen av 1996 begrensingskonvensjonen og 2001 bunkerskonvensjonen er oversatt til «rederen av skipet». Den samme forståelsen av begrepet synes ikke å kunne legges til grunn for vrakfjerningskonvensjonen, jf. punkt 5.3.5. Det fremgår av definisjonen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9 at «operator of the ship» omfatter «the manager». I 2001 bunkerskonvensjonen og artikkel 1 nr. 4 og 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 1 nr. 2 utgjør «manager» en egen kategori i tillegg til «operator of the ship». Dette får selvstendig betydning ettersom rederbegrepet er gitt et annet og snevrere innhold i norsk rett. Blant annet omfattes «the manager», som i

norsk sammenheng er oversatt med disponent, jf. sjøl. § 171, ikke av det norske rederbegrepet. Dersom «operator of the ship» på vanlig måte her hadde vært oversatt til begrepet «reder», ville dette ha vært egnet til å skape misforståelser. Det vil være uheldig om det innarbeidede rederbegrepet gis ulikt innhold i ulike sammenhenger som en konsekvens av gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett, derfor er «operator of the ship» her oversatt til «driftsansvarlig.»

Kystverket støtter dette forslaget. Også *Nærings- og handelsdepartementet*, *Sjøfartsdirektoratet*, *Cefor*, *Den Norske Advokatforening*, *Norsk Havneforening* og *Rederiforbundet* støtter i sine høringsuttalelser fra 2011 forslaget.

Definisjonen av «registrert eier» i lovforslaget § 210 *fjerde ledd* er tilnærmet lik definisjonen i den norske oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (8). I høringsnotatet punkt 5.3.1 er det antatt at ansvarssubjektet i vrakfjerningskonvensjonen («registrert eier») er snevrere enn ansvarssubjektet i IMOs øvrige ansvarskonvensjoner.

Definisjonen av «sjøulykke» i *femte ledd* er tilnærmet lik den norske oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (3).

Definisjonen av «vrak» i *sjetted ledd* er tilnærmet lik den norske oversettelsen av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (4), men strukturen er noe endret.

«Vrakfjerningskonvensjonen» var ikke foreslått definert i høringsnotatet og er heller ikke definert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1, men foreslås likevel definert i lovforslaget § 210 *syvende ledd*, ettersom korttitlene på konvensjoner mv. er definert i sjøloven § 183 åttende ledd (2001 bunkerskonvensjonen), § 191 sjette til åttende ledd (1992 ansvarskonvensjonen, 1992 fondskonvensjonen og 2003 tilleggsfondprotokollen) og § 211 sjette ledd (2010 HNS-konvensjonen).

I *åttende ledd* defineres «konvensjonsstat». Konvensjonsstat er ikke definert i vrakfjerningskonvensjonen, men foreslås definert siden konvensjonsstat er definert i § 183 niende ledd (2001

bunkerskonvensjonen) og § 211 åttende ledd (2010 HNS-konvensjonen).

Til § 210 a:

Ansvarsreglene i § 210 a flg. gjelder uavhengig av vrakets størrelse, mens den obligatoriske forsikringen, jf. § 210 d, bare gjelder for skip på 300 bruttotonn eller mer. For øvrig viser departementet til omtalen av § 210 a i punkt 6.5.

Til § 210 b:

Bestemmelsen gjelder ansvarsfritak og lemping og er nærmere omtalt i punkt 6.5.

Til § 210 c:

Bestemmelsen, som gjelder ansvarsbegrensning og ansvarskanalisering, er nærmere omtalt i punkt 6.5.

Til § 210 d:

Med norsk skip menes i *første ledd* skip som er registrert i Norge, og uregistrerte skip som er berettiget til å føre norsk flagg, jf. hovedbestemmelsen om forsikringsplikt i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 (1) og definisjonen av skipets flaggstat i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 (11). Se også sjøloven §§ 1 flg. For øvrig viser departementet til omtalen av § 210 d i punkt 7.5.

Til § 210 e:

I § 210 e er det foreslått regler om sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt. Det vises til omtalen av bestemmelsen i punkt 7.5.

Til § 210 f:

Bestemmelsen har regler om direktekrav mot forsikringsgiveren og er nærmere omtalt i punkt 7.5.

Til § 210 g:

I § 210 g foreslår departementet en bestemmelse om norske domstolars kompetanse og om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer. Det er ingen bestemmelse om dette i vrakfjerningskonvensjonen. Den foreslåtte bestemmelsen er tilnærmet lik høringsnotatets lovforslag § 210 h, som fikk støtte av både *Kystverket*, *Cefor* og *Rederiforbundet* i høringen.

Til § 210 h:

Første ledd regulerer det geografiske virkeområdet for kapittel 10 a. Forslaget her skiller seg fra forslaget i høringsnotatet § 210 i første ledd ved at Svalbard, Jan Mayen, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen ikke er omfattet av bokstav a. Videre er det i forslaget her presisert at det geografiske virkeområdet bare omfatter andre konvensjonsstaters territorium dersom statene har gitt underretning om at vrakfjerningskonvensjonen skal gjelde for territoriet. Slik underretning skal være gitt til IMOs generalsekretær, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 (2) andre punktum. Departementet viser for øvrig til punkt 4.

Andre, tredje og fjerde ledd er nærmere omtalt i punkt 8.4.

Til § 461:

Det foreslås en redaksjonell endring av bestemmelsen. Ved kgl. res. 1. juni 2018 nr. 785 er det med hjemmel i § 461 andre punktum fastsatt at York-Antwerpen-reglene 2016 skal gjelde som fravikelige regler for felleshavarioppgjør med virkning fra 1. januar 2019. Ordlyden i § 461 første punktum viser imidlertid til 1994-versjonen av York-Antwerpen-reglene, og dette kan være egnet til å skape misforståelser. Det foreslås derfor å endre ordlyden slik at det ikke lenger fremgår av første punktum hvilken versjon av York-Antwerpen-reglene som gjelder. På samme måte som etter gjeldende rett vil det fortsatt være den versjonen av York-Antwerpen-reglene som Kongen har fastsatt, som gjelder som fravikelige regler. Endringen medfører derfor ingen realitetsendring. Endringen reduserer sjansen for at noen på grunnlag av den nåværende ordlyden feilaktig legger til grunn at det er 1994-versjonen av York-Antwerpen-reglene som er gjeldende norsk rett etter 1. januar 2019.

Til § 471:

Bakgrunnen for § 471 er nærmere omtalt i punkt 5.5.3.

Henvisningen i *andre ledd* til § 210 h tredje ledd første punktum og fjerde ledd er forklart i punkt 8.4.

Definisjonene i § 210 skal legges til grunn ved anvendelsen av § 471.

Til § 475:

Bakgrunnen for endringen i *første ledd* og tilføyelsen av *tredje ledd første punktum* er forklart i punkt 5.5.1. Henvisningen i *tredje ledd andre punktum* til § 210 h tredje ledd første punktum og fjerde ledd er forklart i punkt 8.4.

Begrepet «driftsansvarlig» skal forstås i samsvar med definisjonen i § 210 tredje ledd. «Sjøulykke» er annerledes definert i § 472 a fjerde og sjette ledd enn i vrakfjerningskonvensjonen, og det bør fremgå av § 475 at det ikke er sjøulykke slik begrepet er definert i § 472 a fjerde og sjette ledd, som gjelder for meldeplikten til fremmede stater. Departementet foreslår derfor å benytte begrepet «hendelse» istedenfor «sjøulykke» i § 475 tredje ledd. For øvrig skal definisjonene i § 210 legges til grunn ved anvendelsen av § 475, og definisjonen av «vrak» i § 210 sjette ledd bygger på definisjonen av «sjøulykke» slik dette begrepet er definert i § 210 femte ledd.

Vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser om konvensjonsområde er omtalt i punkt 4.1.

Til § 503 a:

Forslaget til § 503 a gjennomfører fristene i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 13. Det foreslås at ny § 503 a i endringslov 12. mai 2015 nr. 30, som ikke er i kraft, i stedet blir ny § 503 b, slik at rekkefølgen for fristbestemmelsene i §§ 503, 503 a og 503 b følger rekkefølgen på kapitlene som fristbestemmelsene gjelder, se endringsforslaget i lovforslagets avsnitt III.

Til § 506:

I § 506 femte ledd foreslås det at brudd på plikten til å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater etter § 210 d skal være straffbart, på samme måte som brudd på de tilsvarende pliktene i §§ 186 og 197. Forslaget er i tråd med høringsnotatets forslag. § 506 femte ledd er nær-

mere omtalt i Ot.prp. nr. 22 (2008–2009) Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning) s. 503.

10.2 Endringer i havne- og farvannsloven

Til § 35:

Forslaget om hjemmel i havne- og farvannsloven til å gi forskrifter om fjerning av vrak kommer av at havne- og farvannsloven, etter det departementet kan se, ikke har hjemmel for dette i dag, se punkt 5.5.3.

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

Til § 210 h:

Når § 212 trer i kraft (i forbindelse med at 2010 HNS-konvensjonen trer i kraft), må det vises til § 212 i § 210 h andre ledd bokstav a. Det vises for øvrig til punkt 8.4.

Til § 503 b:

Det foreslås at endringsloven § 503 a i stedet blir ny § 503 b, se merknaden til forslaget om en ny § 503 a i punkt 10.1.

Til § 506:

Det foreslås at brudd på plikten til å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater etter § 218 skal være straffbart, på samme måte som brudd på de tilsvarende pliktene i §§ 186 og 197 og lovforslaget § 210 d. § 218 gjelder forsikringsplikt for farlig gods etter 2010 HNS-konvensjonen.

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007, i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak)

I

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

Nytt kapittel 10 a skal lyde:

Kapittel 10 a. Ansvar for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter reglene i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen) m.m.

§ 210 *Definisjoner*

Definisjonene i andre til åttende ledd gjelder for lovens regler om lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen.

Med skip forstås ethvert sjøgående fartøy av enhver type, herunder hydrofoilbåt, luftputefartøy, undervannsfartøy, flytende fartøy og flytende plattformer, unntatt når slike plattformer er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen.

Med driftsansvarlig forstås skipseieren eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponenten eller bareboatbefrakteren, som har påtatt seg ansvaret for bruken av skipet på vegne av skipseieren og som derved har påtatt seg alle plikter og alt ansvar i henhold til den internasjonale norm for sikkerhetsstyring med endringer.

Med registrert eier forstås den eller de personene som er registrert som skipets eier. Er registrering ikke foretatt, regnes den eller de personene som eier skipet på tidspunktet for sjøulykken, som registrert eier. Eies skipet av en stat, men driftes av et selskap som i denne staten er registrert som driftsansvarlig, regnes likevel dette selskapet som skipets registrerte eier.

Med sjøulykke forstås sammenstøt mellom skip, grunnstøting, andre hendelser knyttet til navigeringen eller andre hendelser om bord på et skip eller utenfor skipet som medfører tingskade eller en overhengende fare for tingskade på et skip eller skipslasten.

Med vrak forstås:

- a) et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke,

- b) en del av et skip som er sunket eller strandet som følge av en sjøulykke, herunder en gjenstand som er eller har vært om bord på et slikt skip,
- c) en gjenstand som er mistet på sjøen fra et skip som følge av en sjøulykke, og som er strandet, sunket eller i drift på sjøen, eller
- d) et skip som er i ferd med eller med rimelighet kan forventes å synke eller strande som følge av en sjøulykke, og der effektive tiltak for å bistå skipet eller eventuell eiendom som er i fare, ikke allerede er truffet.

Med vrakfjerningskonvensjonen forstås Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007.

Med konvensjonsstat forstås en stat som er tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen.

§ 210 a *Objektivt ansvar for skipets registrerte eier*

Den registrerte eieren er uansett skyld ansvarlig for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter reglene i vrakfjerningskonvensjonen.

§ 210 b *Ansvarsfritak*

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

§ 210 c *Ansvarsbegrensning og ansvarskanalisering*

Krav mot skipets registrerte eier om dekning av kostnader som nevnt i § 210 a kan bare gjøres gjeldende etter reglene i dette kapittelet.

Reglene om kanalisering av ansvaret og regress i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende. Reglene om at ansvar ikke kan gjøres gjeldende, skal likevel ikke gjelde overfor den registrerte eieren.

For begrensning av ansvaret til den registrerte eieren gjelder reglene i kapittel 9.

§ 210 d *Forsikringsplikt, sertifikat*

Den registrerte eieren av et norsk skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret etter § 210 a, opp til ansvarsgren-

sene som følger av § 175 nr. 3. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at skipet har slik forsikring eller sikkerhet. Uten gyldig sertifikat kan skipet ikke seile under norsk flagg.

Første ledd første punktum gjelder tilsvarende for den registrerte eieren av et utenlandsk skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller som anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i norsk sjøterritorium. Skipet skal ha sertifikat etter vrakfjerningskonvensjonen som viser at det har godkjent forsikring eller annen sikkerhet.

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

Departementet gir i forskrift nærmere regler om forsikring og annen sikkerhetsstillelse og om sertifikater.

§ 210 e *Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt*

Reglene om sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m. i § 199 gjelder tilsvarende for skip som ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter § 210 d eller forskrifter gitt med hjemmel i § 210 d fjerde ledd.

§ 210 f *Direktekrav mot forsikringsgiveren*

Krav om dekning av kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter § 210 a kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet etter § 210 d (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende begrensning av ansvaret etter § 175 nr. 3, selv om den registrerte eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning.

Forsikringsgiveren kan også gjøre gjeldende de innsigelsene som den registrerte eieren selv kunne gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren overfor fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor den registrerte eieren. Forsikringsgiveren kan likevel gjøre gjeldende den innsigelsen at sjøulykken skyldes forsettlig feil av den registrerte eieren selv.

§ 210 g *Norske domstolers kompetanse. Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer*

Reglene i § 203 første og annet ledd om norske domstolers kompetanse gjelder tilsvarende ved søksmål mot den registrerte eieren eller dennes forsikringsgiver om ansvaret for kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter vrakfjerningskonvensjonen.

Rettskraftig dom mot den registrerte eieren 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 kompetent domstol.

§ 210 h *Virkeområdet for reglene i kapittel 10 a*

Reglene i kapittel 10 a gjelder for:

- skip og vrak som, med unntak for Svalbard og Jan Mayen, befinner seg her i riket eller i norsk økonomisk sone
- norske skip og vrak av norske skip som befinner seg i en annen konvensjonsstats økonomiske sone eller, dersom en konvensjonsstat ikke har opprettet økonomisk sone, i et område fastsatt av denne konvensjonsstaten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra
- norske skip og vrak av norske skip som befinner seg i en annen konvensjonsstats territorium, herunder sjøterritoriet, dersom denne staten har gitt underretning om at vrakfjerningskonvensjonen skal gjelde for territoriet

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke for:

- forurensingsskade som er omfattet av §§ 183 eller 191
- vederlag eller kompensasjon for berging som er omfattet av kapittel 16
- tiltak truffet i henhold til Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, 1969, med endringer, eller Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av forurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje, 1973, med endringer

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller driftes av en stat og som for tiden bare benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed, med mindre staten som eier eller drifter skipet, har vedtatt at vrakfjerningskonvensjonen skal få anvendelse. §§ 210, 210 a, 210 b og 210 c gjelder likevel for vrak av slike skip som, med unntak for Svalbard og Jan Mayen, befinner seg her i riket eller i norsk økonomisk sone.

Reglene i kapittel 10 a gjelder med de begrensninger som følger av De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, og folkerettslig sedvane rett på havrettens område. Overfor stater som ikke er tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen, gjelder kapittelet med de begrensningene som følger av overenskomster med disse statene eller av folkeretten for øvrig.

§ 461 skal lyde:

§ 461 *York-Antwerpen-reglene*

Når ikke annet er avtalt, gjelder *York-Antwerpen-reglene* for hvilke skader, tap og kostnader som skal henføres til fellehavari, og for havarifordelingen. Kongen fastsetter hvilken versjon av *York-Antwerpen-reglene* som skal gjelde etter første punktum, og kunngjør reglene i sin engelske tekst og norsk oversettelse.

Kapittel 18 overskriften og nytt avsnitt I med ny § 471 skal lyde:

Kapittel 18. Vrakfjerning, undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker

I. Vrakfjerning

§ 471 *Plikt til å fjerne vrak og fremlegge forsikringsbevis*

Har en annen konvensjonsstat i tråd med vrakfjerningskonvensjonens regler fastslått at et vrak av et norsk skip som befinner seg i denne statens konvensjonsområde, utgjør en fare, skal den registrerte eieren fjerne vraket. Den registrerte eieren eller en annen interessent skal dessuten fremlegge bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet etter § 210 d for rette myndighet i denne staten.

§ 210 h tredje ledd første punktum og fjerde ledd gjelder tilsvarende, jf. også § 210.

§ 475 skal lyde:

§ 475 *Meldeplikt*

Skipsføreren, den driftsansvarlige eller rederiet skal straks gi den myndighet Kongen bestemmer, melding om sjøulykke.

Meldeplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til en sjøulykke eller som blir oppmerksom på vrakrester eller andre forhold som gir grunn til å frykte at det har inntruffet sjøulykke, dersom vedkommende ikke etter forholdene har grunn til å anta at slik melding er unødvendig.

Har et norsk skip vært innblandet i en hendelse som har forårsaket vrak i konvensjonsområdet til en annen stat som er tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen, skal skipsføreren eller den driftsansvarlige for skipet dessuten umiddelbart melde fra om hendelsen til denne staten. § 210 h tredje ledd første punktum og fjerde ledd gjelder tilsvarende, jf. også § 210.

§ 503 a skal lyde:

§ 503 a *Foreldelse etter kapittel 10 a*

Krav om dekning av kostnader til lokalisering, merking og fjerning av vrak etter reglene i kapittel

10 a faller bort dersom ikke søksmål er reist innen tre år fra den dagen da rette myndighet, i tråd med vrakfjerningskonvensjonens regler, fastslo at vraket utgjorde en fare.

Krav kan ikke i noe tilfelle reises senere enn seks år fra dagen for sjøulykken som forårsaket vraket. Dersom sjøulykken bestod i en serie hendelser, skal fristen løpe fra dagen for den første hendelsen.

§ 506 femte ledd skal lyde:

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer plikten i §§ 186, 197 eller 210 d eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene, om å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater.

II

I lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann skal § 35 nytt fjerde ledd lyde:

Kongen kan gi forskrift med nærmere bestemmelser om fjerning av vrak.

III

I lov 12. mai 2015 nr. 30 om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.) gjøres følgende endringer i del I:

Ny endring etter endringen av § 193 skal lyde:

§ 210 h annet ledd bokstav a skal lyde:

a) forurensingsskade som er omfattet av §§ 183, 191 eller 212

Ny § 503 a blir ny § 503 b. Ledeteksten og paragrafoverskriften skal lyde:

Ny § 503 b skal lyde:

§ 503 b *Foreldelse etter kapittel 11*

Ny endring etter endringen av § 505 annet punktum skal lyde:

§ 506 femte ledd skal lyde:

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer plikten i §§ 186, 197, 210 d eller 218 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene, om å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater.

IV

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
 2. Reglene om ansvar og forsikring i sjøloven kapittel 10 a får bare anvendelse på sjøulykker som inntreffer etter ikrafttreddelsen av §§ 210 a og 210 d.
 3. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.
-

B**Forslag****til vedtak om samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007**

Stortinget samtykker til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007. Norge tar forbehold om at konvensjonen ikke skal få anvendelse i fiskevernsonen ved Sval-

bard og i fiskerisonen ved Jan Mayen. I henhold til konvensjonens artikkel 3 nr. 2 erklærer Norge at konvensjonen skal få anvendelse på Fastlands-Norge og i tilhørende sjøterritorium.

Vedlegg 1**Nairobi international convention on the removal of wrecks, 2007**

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

*Article 1***Definitions**

For the purposes of this Convention:

- 1 "Convention area" means 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, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.
- 2 "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such

Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

DE KONTRAHERENDE STATER,

SOM ER OPPMERKSOMME PÅ det faktum at vrak, dersom de ikke blir fjernet, kan utgjøre en fare for sjøfarten eller det marine miljø,

SOM ER OVERBEVISTE OM behovet for å vedta ensartede internasjonale regler og framgangsmåter for å sikre omgående og effektiv fjerning av vrak og betaling av erstatning for kostnader dette medfører,

SOM MERKER SEG at mange vrak kan finnes seg på statenes territorium, herunder sjøterritorium,

SOM ERKJENNER fordelene som kan oppnås ved ensartede rettsordninger for forpliktelser og ansvar for å fjerne farlige vrak,

SOM TAR I BETRAKTNING betydningen av De forente nasjoners havrettskonvensjon, utferdiget i Montego Bay 10. desember 1982, og gjeldende internasjonal havrett, og det behovet som følger for å iverksette denne konvensjon i samsvar med slike bestemmelser,

ER BLITT enige om følgende:

*Artikkel 1***Definisjoner**

I denne konvensjon menes med:

- 1 «konvensjonsområde»: en statsparts økonomiske sone, som er fastsatt i samsvar med folkeretten, eller, dersom en statspart ikke har fastsatt en slik sone, et område som ligger utenfor og grenser til vedkommende stats sjøterritorium som vedkommende stat har fastslått i samsvar med folkeretten, og som strekker seg høyst 200 nautiske mil fra grunnlinjene som sjøterritoriets bredde er målt fra,
- 2 «skip»: ethvert sjøgående fartøy av enhver type, herunder hydrofoilbåt, luftputefartøy, undervannsfartøy, flytende fartøy og flytende plattformer, unntatt når slike plattformer er på

- platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.
- 3 “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.
- 4 “Wreck”, following upon a maritime casualty, means:
- a sunken or stranded ship; or
 - any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
 - any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
 - a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.
- 5 “Hazard” means any condition or threat that:
- poses a danger or impediment to navigation; or
 - may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.
- 6 “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:
- maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
 - tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
 - the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
 - offshore and underwater infrastructure.
- 7 “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.
- 8 “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 at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the opera-
- feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen,
- 3 «sjøulykke»: sammenstøt mellom skip, grunnstøting eller andre hendelser knyttet til navigeringen eller andre hendelser om bord på et skip eller utenfor skipet som medfører tingskade eller en overhengende fare for tingskade på et skip eller skipslasten,
- 4 «vrak»: som følge av en sjøulykke:
- et sunket eller strandet skip, eller
 - en del av et sunket eller strandet skip, herunder en gjenstand som er eller har vært om bord på et slikt skip, eller
 - en gjenstand som er mistet på sjøen fra et skip og som er strandet, sunket eller i drift på sjøen, eller
 - et skip som er i ferd med eller med rimelighet kan forventes å synke eller strande, der effektive tiltak for å bistå skipet eller eventuell eiendom som er i fare, ikke allerede er truffet,
- 5 «fare»: forhold eller trussel som:
- utgjør en navigasjonsrisiko eller -hindring, eller
 - med rimelighet kan forventes å medføre omfattende skadelige virkninger for det marine miljøet eller skade på kystlinjen eller tilhørende interesser til en eller flere stater,
- 6 «tilhørende interesser»: interessene til en kyststat som er direkte berørt eller truet av et vrak, for eksempel:
- maritim virksomhet nær kysten, i havner og i elvemunninger, herunder fiskerivirksomhet, som utgjør et vesentlig middel til livsopphold for de berørte,
 - turistattraksjoner og andre økonomiske interesser i det berørte området,
 - kystbefolkningens helse og det berørte områdets velvære, herunder vern av marine levende ressurser, samt plante- og dyreliv, og
 - offshore- og undervannsinfrastrukturer,
- 7 «fjerning»: alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av faren som har oppstått ved et vrak. «Fjerne», «fjernet» og «fjerner» skal forstås på samme måte,
- 8 «registrert eier»: den eller de personer som er registrert som skipets eier, eller om registrering ikke er foretatt, den eller de personer som eier skipet på tidspunktet for sjøulykken. Eies imidlertid et skip av en stat, men driftes av et selskap som i denne stat er registrert som

- tor of the ship, “registered owner” shall mean such company.
- 9 “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.
- 10 “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.
- 11 “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.
- 12 “Organization” means the International Maritime Organization.
- 13 “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.
- driftsansvarlig, skal med «registrert eier» forstås dette selskap,
- 9 «driftsansvarlig»: skipseier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponenten eller bareboatbefrakteren, som har påtatt seg ansvaret for bruken av skipet på vegne av skipseier, og som ved overtakelse av dette ansvaret har godtatt å påta seg alle plikter og alt ansvar som er fastsatt i henhold til den internasjonale norm for sikkerhetsstyring, med endringer,
- 10 «berørt stat»: den staten i hvis konvensjonsområde vraket befinner seg,
- 11 «skipets flaggstat»: med hensyn til registrerte skip menes den stat hvor skipet er registrert, og med hensyn til uregistrerte skip menes den stat hvis flagg skipet er berettiget til å føre,
- 12 «organisasjon»: Den internasjonale sjøfartsorganisasjon,
- 13 «generalsekretær»: organisasjonens generalsekretær.

Article 2

Objectives and general principles

- 1 A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.
- 2 Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.
- 3 Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s registry, and of any person, physical or corporate, concerned.
- 4 The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.
- 5 States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.
- Artikkel 2
- ##### Mål og allmenne prinsipper
- 1 En statspart kan treffe tiltak i samsvar med denne konvensjon i forbindelse med fjerning av et vrak som utgjør en fare i konvensjonsområdet.
- 2 Tiltak som treffes av den berørte staten i samsvar med nr. 1, skal stå i forhold til faren.
- 3 Slike tiltak skal ikke være mer omfattende enn det som med rimelighet er nødvendig for å fjerne et vrak som utgjør en fare, og skal opphøre så snart vraket er fjernet; de skal ikke gripe unødvendig inn i rettighetene og interessene til andre stater, herunder skipets flaggstat, og eventuelle berørte fysiske eller juridiske personer.
- 4 Anvendelsen av denne konvensjon i konvensjonsområdet skal ikke gi en statspart rett til å hevde eller utøve suverenitet eller suverene rettigheter over noen annen på det frie hav.
- 5 Statsparter skal bestrebe seg på å samarbeide når virkningene av en sjøulykke som resulterer i et vrak, omfatter en annen stat enn den berørte staten.

*Article 3***Scope of application**

- 1 Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.
- 2 A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.
- 3 When a State Party has made a notification under paragraph 2, the “Convention area” of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.
- 4 A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.
- 5 A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

*Article 4***Exclusions**

- 1 This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as

*Artikkel 3***Virkeområde**

- 1 Denne konvensjonen får anvendelse på vrak i konvensjonsområdet, med mindre noe annet fremgår av bestemmelser i denne konvensjon.
- 2 Med forbehold for artikkel 4 nr. 4 kan en statspart utvide anvendelsen av denne konvensjon til vrak som befinner seg på dens territorium, herunder sjøterritoriet. I slike tilfeller skal den underrette generalsekretæren om dette, på det tidspunktet den samtykker til å være bundet ved denne konvensjon, eller på et senere tidspunkt. Når en statspart har gitt underretning om at denne konvensjon får anvendelse på vrak som befinner seg på dens territorium, herunder sjøterritoriet, er dette med forbehold for vedkommende stats rettigheter og forpliktelser til å treffe tiltak i forbindelse med vrak som befinner seg på dens territorium, herunder sjøterritoriet, unntatt lokalisering, merking og fjerning i samsvar med denne konvensjon. Bestemmelsene i artikkel 10, 11 og 12 i denne konvensjon får ikke anvendelse på slike tiltak, unntatt på tiltakene nevnt i artikkel 7, 8 og 9 i denne konvensjon.
- 3 Når en statspart har gitt underretning i henhold til nr. 2, skal den berørte statens «konvensjonsområde» omfatte vedkommende statsparts territorium, herunder sjøterritoriet.
- 4 En underretning som er gitt i henhold til nr. 2 ovenfor, skal få virkning for vedkommende statspart, dersom den er gitt før denne konvensjon trer i kraft for vedkommende statspart, når konvensjonen trer i kraft. Dersom underretningen er gitt etter at konvensjonen er trådt i kraft for vedkommende statspart, skal den få virkning seks måneder etter at generalsekretæren har mottatt den.
- 5 En statspart som har gitt en underretning i henhold til nr. 2, kan når som helst trekke den tilbake ved å underrette generalsekretæren om tilbaketrekkingen. En slik underretning om tilbaketrekking skal få virkning seks måneder etter at generalsekretæren har mottatt den, med mindre en senere dato er angitt i underretningen.

*Artikkel 4***Unntak**

- 1 Denne konvensjon får ikke anvendelse på tiltak som er truffet i henhold til Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker, 1969, med

amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

- 2 This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.
- 3 Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.
- 4 (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:
 - (i) Article 2, paragraph 4;
 - (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
 - (iii) Article 15.
- (b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

Article 5

Reporting wrecks

- 1 A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.
- 2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine

endringer, eller Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av forurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje, 1973, med endringer.

- 2 Denne konvensjon får ikke anvendelse på krigsskip eller andre skip som eies eller driftes av en stat og som for tiden benyttes bare i offentlig ikke-kommersiell drift, med mindre vedkommende stat bestemmer noe annet.
- 3 Dersom en statspart vedtar at denne konvensjon får anvendelse på dens krigsskip eller andre skip som beskrevet i nr. 2, skal den underrette generalsekretæren om dette og angi vilkårene for slik anvendelse.
- 4 a) Når en statspart har gitt en underretning i henhold til artikkel 3 nr. 2, får følgende bestemmelser i denne konvensjon ikke anvendelse på dens territorium, herunder sjøterritoriet:
 - i) artikkel 2 nr. 4,
 - ii) artikkel 9 nr. 1, 5, 7, 8, 9 og 10, og
 - iii) artikkel 15.
- b) Artikkel 9 nr. 4, i den grad den får anvendelse på en statsparts territorium, herunder en statsparts sjøterritorium, skal lyde:

Med forbehold for den berørte statens nasjonale lovgivning kan den registrerte eieren inngå avtale med et bergingsselskap eller en annen person om å fjerne vraket som er fastslått å utgjøre en fare, på vegne av eieren. Før slik fjerning begynner, kan den berørte staten fastsette vilkår for denne fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.

Artikkel 5

Melding om vrak

- 1 En statspart skal kreve at skipsføreren og driftsansvarlig av et skip under dens flagg umiddelbart melder fra til den berørte staten når skipet har vært innblandet i en sjøulykke som forårsaker et vrak. I den grad meldeplikten i henhold til denne artikkel er oppfylt av enten skipsføreren eller driftsansvarlig, skal den andre ikke være forpliktet til å melde fra.
- 2 I slike meldinger skal den registrerte eierens navn og hovedforretningssted oppgis sammen med alle relevante opplysninger som den berørte staten trenger for å fastslå om vraket

whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

Article 6

Determination of hazard

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

utgjør en fare i samsvar med artikkel 6, herunder:

- a) vrakets nøyaktige posisjon,
- b) vrakets type, størrelse og konstruksjon,
- c) type skade på vraket og vrakets tilstand,
- d) type og mengde last, særlig eventuelle farlige og skadelige stoffer, og
- e) mengde og typer olje om bord, herunder bunkerolje og smøreolje.

Artikkel 6

Konstatering av fare

Når den berørte staten skal fastslå om et vrak utgjør en fare, bør den ta hensyn til følgende kriterier:

- a) vrakets type, størrelse og konstruksjon,
- b) havdybden i området,
- c) tidevannsvariasjon og strømninger i området,
- d) særlige sårbare havområder som er identifisert og, der det er relevant, utpekt i samsvar med retningslinjene vedtatt av organisasjonen, eller et klart definert område av statens økonomiske sone der særlige påbudte tiltak er vedtatt i henhold til artikkel 211 nr. 6 i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982,
- e) avstand til seilingsleder eller etablerte farleder,
- f) trafikk tetthet og -frekvens,
- g) trafikktype,
- h) type og mengde last i vraket, mengde og type olje (for eksempel bunkerolje og smøreolje) om bord i vraket og, særlig, sannsynlige skader dersom lasten eller oljen slippes ut i det marine miljøet,
- i) havneanleggenes sårbarhet,
- j) rådende meteorologiske og hydrografiske forhold,
- k) områdets undersjøiske topografi,
- l) vrakets høyde over eller under vannflaten ved laveste astronomiske tidevann,
- m) vrakets akustiske og magnetiske profiler,
- n) avstand til offshoreinstallasjoner, rørledninger, telekommunikasjonskabler og lignende konstruksjoner, og
- o) eventuelle andre omstendigheter som kan gjøre det nødvendig å fjerne vraket.

*Article 7***Locating wrecks**

- 1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.
- 2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

*Article 8***Marking of wrecks**

- 1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.
- 2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.
- 3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

*Article 9***Measures to facilitate the removal of wrecks**

- 1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:
 - (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
 - (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.
- 2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.
- 3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.
- 4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences,

*Artikkel 7***Lokalisering av vrak**

- 1 Når den berørte staten blir oppmerksom på et vrak, skal den ta i bruk alle praktisk mulige midler, herunder egnede myndigheter i stater og organisasjoner, for å advare sjøfarende og relevante stater om vrakets tilstand og posisjon som en hastesak.
- 2 Dersom den berørte staten har grunn til å tro at et vrak utgjør en fare, skal den sørge for at alle praktisk mulige tiltak treffes for å fastslå vrakets nøyaktige posisjon.

*Artikkel 8***Merking av vrak**

- 1 Dersom den berørte staten fastslår at et vrak utgjør en fare, skal vedkommende stat sørge for at alle rimelige tiltak treffes for å merke vraket.
- 2 Når vraket merkes, skal alle praktisk mulige tiltak treffes for å sikre at merkingen er i samsvar med det internasjonalt anerkjente bøyemerkingssystemet som er i bruk i området der vraket befinner seg.
- 3 Den berørte staten skal kunngjøre nærmere opplysninger om merkingen av vraket ved hjelp av alle egnede midler, herunder egnede sjøfartspublikasjoner.

*Artikkel 9***Tiltak for å tilrettelegge for fjerning av vrak**

- 1 Dersom den berørte staten fastslår at et vrak utgjør en fare, skal vedkommende stat umiddelbart:
 - a) underrette skipets flaggstat og den registrerte eieren, og
 - b) rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket, når det gjelder tiltak som skal treffes i forbindelse med vraket.
- 2 Den registrerte eieren skal fjerne et vrak som er fastslått å utgjøre en fare.
- 3 Når et vrak er fastslått å utgjøre en fare, skal den registrerte eieren eller annen interessent framlegge for vedkommende myndighet i den berørte staten bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som er påkrevd under artikkel 12.
- 4 Den registrerte eieren kan inngå avtale med et bergingsselskap eller en annen person om å fjerne vraket som er fastslått å utgjøre en fare, på vegne av eieren. Før slik fjerning begynner,

- the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
- 5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
 - 6 The Affected State shall:
 - (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;
 - (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and
 - (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.
 - 7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
 - 8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
 - 9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.
 - 10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.
 - 11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.
- kan den berørte staten fastsette vilkår for denne fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.
- 5 Når fjerningen nevnt i nr. 2 og 4 er begynt, kan den berørte staten gripe inn i fjerningen bare i den grad det er nødvendig for å sikre at vraket fjernes effektivt på en måte som er i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.
 - 6 Den berørte staten skal:
 - a) fastsette en rimelig frist som den registrerte eieren må fjerne vraket innen, der det tas hensyn til typen fare som er fastslått i samsvar med artikkel 6,
 - b) underrette den registrerte eieren skriftlig om den fastsatte fristen og angi at dersom den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen denne fristen, kan den berørte staten fjerne vraket for den registrerte eierens regning, og
 - c) underrette den registrerte eieren skriftlig om at den berørte staten akter å gripe inn umiddelbart ved omstendigheter der faren blir særlig alvorlig.
 - 7 Dersom den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen fristen som er fastsatt i samsvar med nr. 6 a), eller den registrerte eieren ikke kan kontaktes, kan den berørte staten fjerne vraket på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.
 - 8 Under omstendigheter der umiddelbare tiltak er påkrevd og den berørte staten har underrettet skipets flaggstat og den registrerte eieren, kan den berørte staten fjerne vraket på den mest praktiske og hurtige tilgjengelige måten i samsvar med hensynet til sikkerhet og vern av det marine miljøet.
 - 9 Statspartene skal treffe egnede tiltak i den nasjonale lovgivningen for å sikre at deres registrerte eiere overholder nr. 2 og 3.
 - 10 Statspartene samtykker til at den berørte staten handler i henhold til nr. 4 til 8 når det er påkrevd.
 - 11 Opplysningene nevnt i denne artikkel skal framlegges av den berørte staten for den registrerte eieren som er identifisert i meldingene nevnt i artikkel 5 nr. 2.

*Article 10***Liability of the owner**

- 1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:
 - (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;
 - (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
 - (c) 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.
- 2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.
- 3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.
- 4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

*Article 11***Exceptions to liability**

- 1 The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:
 - (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;

*Artikkel 10***Eierens ansvar**

- 1 Med unntak av de tilfellene som følger av artikkel 11, skal den registrerte eieren være ansvarlig for kostnadene ved lokalisering, merking og fjerning av vrak etter henholdsvis artikkel 7, 8 og 9, med mindre den registrerte eieren beviser at sjøulykken som forårsaket vraket:
 - a) skyldes en krigshandling, lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter,
 - b) i sin helhet skyldes en handling eller unnlattelse utført av tredjemann med hensikt å volde skade, eller
 - c) i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av en regjering eller annen myndighet i forbindelse med ansvaret for vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.
- 2 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke påvirke retten til ansvarsbegrensning som den registrerte eieren har etter et nasjonalt eller internasjonalt regime som kommer til anvendelse, slik som Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer.
- 3 Krav om kostnadsdekning etter nr. 1 kan ikke gjøres gjeldende mot den registrerte eieren på annen måte enn etter bestemmelsene i denne konvensjonen. Dette skal ikke avskjære rettighetene og pliktene til en statspart som har avgitt underretning etter artikkel 3 nr. 2 vedrørende vrak som befinner seg på dens territorium, herunder sjøterritoriet, unntatt lokalisering, merking og fjerning i samsvar med denne konvensjonen.
- 4 Denne bestemmelsen skal ikke avskjære retten til regress mot tredjeparter.

*Artikkel 11***Unntak fra ansvar**

- 1 Den registrerte eieren er ikke ansvarlig etter denne konvensjonen for kostnadene nevnt i artikkel 10 nr. 1 hvis og i den utstrekning ansvar for slike kostnader vil være i konflikt med:
 - a) Den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for oljesølskader, 1969, med endringer,

Endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak) og samtykke til tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;
- provided that the relevant convention is applicable and in force.
- 2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.
- b) Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, med endringer,
- c) Konvensjon om erstatningsansvar på atomenergiens område, 1960, med endringer, eller Wien-konvensjonen om erstatningsansvar for atomskade, 1963, med endringer; eller nasjonal rett som regulerer eller forbyr begrensning av ansvar for atomskade, eller
- d) Den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for bunkersoljesølskader, 2001, med endringer, forutsatt at den relevante konvensjonen kommer til anvendelse og er trådt i kraft.
- 2 I den utstrekning tiltak etter denne konvensjonen regnes som berging etter nasjonal rett som kommer til anvendelse, eller en internasjonal konvensjon, skal spørsmål om vederlag eller kompensasjon til bergere løses etter slik lov eller konvensjon i stedet for etter reglene i denne konvensjonen.

Article 12

Compulsory insurance or other financial security

- 1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention 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 article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.
- 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 of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining 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

Artikkel 12

Tvungen forsikring eller annen økonomisk garanti

- 1 Den registrerte eieren av skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer som fører flagget til en statspart, plikter å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, så som garanti fra bank eller lignende institusjon, for å dekke sitt ansvar etter denne konvensjonen samsvarende med begrensningsbeløpene etter nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensningsregler som kommer til anvendelse, men under enhver omstendighet ikke overstigende det begrensningsbeløp som følger av artikkel 6 (1) (b) i Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer.
- 2 Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gyldig forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen, skal utstedes for hvert skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer av vedkommende myndighet i flaggstaten, etter at det er fastslått at vilkårene i nr. 1 er oppfylt. For skip registrert i en statspart skal slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i flaggstaten; for skip som ikke er registrert i en statspart, kan slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkom-

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 the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) gross tonnage of the ship;
- (c) name and principal place of business of the registered owner;
- (d) IMO ship identification number;
- (e) type and duration of security;
- (f) 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
- (g) 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 authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization 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:
 - (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized 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 organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

mende myndighet i enhver statspart. Det obligatoriske sertifikatet skal være utformet i samsvar med modellen i vedlegget til denne konvensjonen og skal inneholde følgende opplysninger:

- a) skipets navn, kjenningsnummer eller bokstaver og registreringshavn,
- b) skipets bruttotonnasje,
- c) den registrerte eierens navn og hovedforretningssted,
- d) IMO-identifikasjonsnummer,
- e) sikkerhetens art og gyldighetstid,
- f) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiver eller annen som har stilt sikkerhet, og, hvor formålstjenlig, det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller sikkerheten stilt,
- g) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid.

3 a) En statspart kan bemyndige en institusjon eller en organisasjon som den anerkjenner, til å utstede sertifikat som nevnt i nr. 2. En slik institusjon eller organisasjon skal informere staten om hvert sertifikat som utstedes. I ethvert tilfelle skal statsparten fullt ut innestå for at sertifikatene er fullstendige og nøyaktige, og sørge for de nødvendige foranstaltninger for å overholde denne forpliktelsen.

- b) En statspart skal underrette generalsekretæren om:
 - i) de særskilte forpliktelsene og vilkårene for bemyndigelsen til en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner,
 - ii) inndragningen av slik bemyndigelse, og
 - iii) hvilken dato bemyndigelsen eller inndragningen av bemyndigelsen gjelder fra.

En bemyndigelse skal ikke tre i kraft før tre måneder regnet fra den datoen underretning om slik bemyndigelse ble gitt til generalsekretæren.

c) Den institusjonen eller organisasjonen som er bemyndiget til å utstede sertifikater i samsvar med denne bestemmelsen skal, som et minstekrav, være bemyndiget til å trekke tilbake sertifikatene dersom vilkårene for utstedelsen ikke blir opprettholdt. I ethvert tilfelle skal institusjonen eller organisasjonen rapportere om slik inndragning til den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av.

- 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 one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) 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 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 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 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 and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, 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 Organization or other international organizations 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 and 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 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
- 4 Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den staten hvor det utstedes. Er det språket som anvendes, verken engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene. Staten kan bestemme at statens eget offisielle språk kan utelates.
 - 5 Sertifikatet skal medføres om bord på skipet, og en kopi skal deponeres hos skipets registreringsmyndighet eller, hvis skipet ikke er registrert i en statspart, hos vedkommende myndighet som har utstedt eller attestert sertifikatet.
 - 6 En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkelen dersom den kan opphøre å gjelde, av annen grunn enn at forsikringens eller sikkerhetens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet i samsvar med nr. 2, er utløpt, før det har gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndigheten som er nevnt i nr. 5, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndighetene eller et nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne fristen. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkelen.
 - 7 Flaggstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikatet og for dets gyldighet etter bestemmelsene i denne artikkelen og i samsvar med eventuelle retningslinjer vedtatt av organisasjonen vedrørende det økonomiske ansvaret til den registrerte eieren.
 - 8 Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke være til hinder for at en statspart kan basere seg på informasjon innhentet fra andre stater, organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner vedrørende den finansielle situasjonen til forsikringssgjivere eller personer som stiller økonomisk sikkerhet etter bestemmelsene i denne konvensjonen. I slike tilfeller er ikke den statsparten som baserer seg på slik informasjon fritatt fra sine forpliktelser som sertifikatutsteder etter nr. 2.
 - 9 Forsikringssertifikater som er utstedt og attestert etter myndighet fra en statspart, skal anerkjennes av andre statsparter ved anvendelsen av denne konvensjonen og skal av disse statene anses å ha samme gyldighet som forsikringssertifikater utstedt eller bekreftet av dem, også når det gjelder utstedelse eller attestering i anledning skip som ikke er registrert i en statspart. En statspart kan når som helst anmode om konsultasjon med den utste-

insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

- 10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.
- 11 A State Party shall not permit any ship entitled to fly 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 required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility 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 a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate
- dende eller attesterende staten dersom den tror at den forsikringsgiveren eller garantisten som er nevnt i sertifikatet, ikke er økonomisk i stand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.
- 10 Ethvert krav om kostnadsrefusjon etter denne konvensjonen kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for den registrerte eierens ansvar. I et slikt tilfelle kan saksøkte gjøre gjeldende de innsigelser som den registrerte eieren ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at den registrerte eieren er gått konkurs, eller at hans bo er tatt under likvidasjon), inklusive begrensning av ansvaret etter ethvert nasjonalt eller internasjonalt regime som kommer til anvendelse. Uten hensyn til om den registrerte eieren er berettiget til begrensning av ansvaret, kan saksøkte begrense sitt ansvar til et beløp tilsvarende det beløp som det kreves forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for etter nr. 1. Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at sjøulykken skyldes fortsettlig feil fra den registrerte eieren, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av den registrerte eieren mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at den registrerte eieren skal tre inn i saken.
- 11 En statspart skal ikke tillate at noe skip som har rett til å føre dens flagg og som denne artikkelen kommer til anvendelse på, på noe tidspunkt opereres med mindre et sertifikat har blitt utstedt i samsvar med nr. 2 eller nr. 14.
- 12 Dersom ikke annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, skal enhver statspart i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen sikkerhet, i den utstrekning det kreves etter nr. 1, er i kraft for ethvert skip med bruttotonnasje på 300 eller mer, uansett hvor det er registrert, som anløper eller forlater en havn på statens territorium eller anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i dens sjøterritorium.
- 13 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. 5 kan en statspart underrette generalsekretæren om at den ved anvendelsen av nr. 12 ikke stiller krav om at skip har sertifikat som nevnt i nr. 2 om bord når det anløper eller forlater en havn på dens territorium eller anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i dens sjøterritorium, dersom den statsparten som utsteder sertifikatet som kreves etter nr. 2, har notifi-

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 the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

Article 13

Time limits

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

Article 14

Amendment provisions

- 1 At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.
- 2 Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

Article 15

Settlement of disputes

- 1 Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort

sert generalsekretæren om at den har elektroniske arkiver som er tilgjengelige for alle statsparter og som bekrefter utstedelsen av sertifikatet og gjør det mulig for statspartene å oppfylle sine forpliktelser etter nr. 12.

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

Artikkel 13

Frister

Retten til å få dekket kostnader i henhold til denne konvensjon faller bort om søksmål ikke er reist i henhold til disse bestemmelsene innen tre år regnet fra den dagen faren ble fastslått i samsvar med denne konvensjon. Krav kan likevel ikke i noe tilfelle gjøres gjeldende senere enn seks år fra dagen for sjøulykken som forårsaket vraket. Der som sjøulykken består av en serie av hendelser, skal fristen på seks år løpe fra dagen for den første hendelsen.

Artikkel 14

Endringsbestemmelser

- 1 På anmodning fra minst en tredel av statspartene skal organisasjonen arrangere en konferanse med det formål å revidere eller endre denne konvensjon.
- 2 Samtykke til å være bundet ved denne konvensjon som uttrykkes etter den dag en endring av denne konvensjon trer i kraft, skal anses å gjelde denne konvensjon, med endringer.

Artikkel 15

Twisteløsning

- 1 Dersom det oppstår en tvist mellom to eller flere statsparter når det gjelder tolkning eller anvendelse av denne konvensjon, skal de bestrebe seg på å løse tvisten, i første omgang gjennom forhandling, undersøkelse, megling, forlik, voldgift, rettsavgjørelse, ved benyttelse

- to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.
- 2 If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
 - 3 Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.
 - 4 A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.
 - 5 A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.
- av regionale organer eller ordninger eller ved andre fredelige midler etter deres eget valg.
- 2 Dersom det ikke er mulig å oppnå en løsning i løpet av et rimelig tidsrom som ikke varer mer enn tolv måneder etter at en av statspartene har underrettet en annen om at det er en tvist mellom dem, får tvisteløsningsbestemmelsene fastsatt i del XV i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, tilsvarende anvendelse, uavhengig av om statspartene i tvisten også er statsparter til De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982.
 - 3 Alle framgangsmåter som en statspart til denne konvensjon og til De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, velger i henhold til artikkel 287 i sistnevnte, får anvendelse på tvisteløsningen i henhold til denne artikkel, med mindre statsparten ved ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse til denne konvensjon eller på et senere tidspunkt velger en annen framgangsmåte i henhold til artikkel 287 med det formål å løse tvister som oppstår på grunnlag av denne konvensjon.
 - 4 En statspart til denne konvensjon som ikke er en part til De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, kan ved ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse til denne konvensjon eller på et senere tidspunkt fritt velge, ved en skriftlig erklæring, et eller flere av midlene som er fastsatt i artikkel 287 nr. 1 i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, med det formål å løse tvister i henhold til denne artikkel. Artikkel 287 får anvendelse på en slik erklæring samt på eventuelle tvister som en slik stat er part i og som ikke er omfattet av en gjeldende erklæring. Med henblikk på forlik og voldgift i samsvar med vedlegg V og VII i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, skal en slik stat være berettiget til å utnevne forliksmenn og voldgiftsmenn som skal oppføres på listene nevnt i vedlegg V artikkel 2 og vedlegg VII artikkel 2 for å løse tvister som oppstår på grunnlag av denne konvensjon.
 - 5 En erklæring i henhold til nr. 3 og 4 skal deponeres hos generalsekretæren, som skal sende kopier av den til statspartene.

*Article 16***Relationship to other conventions and international agreements**

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

*Article 17***Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

- 1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.
 - (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (iii) accession.
 - (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

*Article 18***Entry into force**

- 1 This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either 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 this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

*Artikkel 16***Forholdet til andre konvensjoner og internasjonale avtaler**

Ingen bestemmelser i denne konvensjon skal berøre rettighetene og forpliktelsene til noen stat i henhold til De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, og i henhold til folkerettslig sedvane rett på havrettens område.

*Artikkel 17***Undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning og tiltredelse**

- 1 Denne konvensjon skal være åpen for undertegning ved organisasjonens hovedkontor fra 19. november 2007 til 18. november 2008 og skal deretter være åpen for tiltredelse.
 - a) Statene kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:
 - i) undertegning uten forbehold for ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller
 - ii) undertegning med forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, som etterfølges av ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller
 - iii) tiltredelse.
 - b) Ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos generalsekretæren.

*Artikkel 18***Ikrafttredelse**

- 1 Denne konvensjon skal tre i kraft tolv måneder etter den dag da ti stater enten har undertegnet den uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning eller har deponert ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumenter hos generalsekretæren.
- 2 For enhver stat som ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer denne konvensjon etter at vilkårene for ikrafttredelse i nr. 1 er oppfylt, skal denne konvensjon tre i kraft tre måneder etter den dag da vedkommende stat deponerer det aktuelle dokumentet, men ikke før denne konvensjon er trådt i kraft i samsvar med nr. 1.

*Article 19***Denunciation**

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

*Article 20***Depositary**

- 1 This Convention shall be deposited with the Secretary General.
- 2 The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) 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 received pursuant to this Convention;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.
- 3 As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

*Article 21***Languages**

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

*Artikkel 19***Oppsigelse**

- 1 En statspart kan si opp denne konvensjon når som helst etter at det er gått ett år fra den dag da denne konvensjon trådte i kraft for vedkommende stat.
- 2 Oppsigelse skal skje gjennom deponering av et dokument om dette hos generalsekretæren.
- 3 En oppsigelse skal få virkning ett år etter den dag dokumentet ble mottatt av generalsekretæren, eller senere dersom dette er angitt i oppsigelsesdokumentet.

*Artikkel 20***Depositar**

- 1 Generalsekretæren skal være depositar for denne konvensjon.
- 2 Generalsekretæren skal:
 - a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne konvensjon, om:
 - i) hver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument samt undertegningens eller deponeringens dato,
 - ii) denne konvensjons ikrafttredelsesdato,
 - iii) deponering av ethvert dokument om oppsigelse av denne konvensjon samt datoen for deponering og datoen da oppsigelsen får virkning, og
 - iv) andre erklæringer og underretninger som er mottatt i henhold til denne konvensjon,
 - b) oversende bekreftede kopier av denne konvensjon til alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne konvensjon.
- 3 Så snart denne konvensjon trer i kraft skal generalsekretæren sende en bekreftet kopi av teksten til De forente nasjoners generalsekretær for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De forente nasjoners pakt.

*Artikkel 21***Språk**

Denne konvensjon er utferdiget i ett enkelt eksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, med samme gyldighet for alle tekster.

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

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

Annex

Certificate of insurance or other financial security In respect of liability for the removal of wrecks

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross tonnage	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 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

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)

Utferdighet i NAIROBI den attende mai to tusen og sju.

TIL BEKREFTELSE HERAV har de undertegnede, som er behørig bemyndiget dertil, undertegnet denne konvensjon.

Vedlegg

Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet For ansvar for fjerning av vrak

Utferdiget i samsvar med bestemmelsene i artikkel 12 i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007

Skipets navn	Brutto-tonnasje	Kjenne-tegn i nummer eller bokstaver	IMO-identifikasjonsnummer	Registreringshavn	Den registrerte eierens navn og hovedforretningssted

Undertegnede bekrefter herved at det for skipet angitt ovenfor foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i artikkel 12 i Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007.

Sikkerhetens art.....

Sikkerhetens gyldighetstid

Navn og adresse til forsikringsgiveren(e) og/eller den (de) person(er) som har stilt annen økonomisk sikkerhet

Navn.....

Adresse

.....

Dette sertifikatet er gyldig til

Utferdiget eller bekreftet av regjeringen i

.....

(Statens fullstendige navn)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of

.....

(full designation of the State) by
(name of institution or organization)

At On
(Place) (Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

ELLER

Følgende tekst skal brukes når en statspart benytter seg av artikkel 12 nr. 3:

Dette sertifikatet er utstedt i henhold til fullmakt fra regjeringen i

.....

(statens fullstendige navn) av
(navn på institusjon eller organisasjon)

.....den
(sted) (dato)

.....
(signatur og tittel til den tjenestemann som utferdiger eller bekrefter)

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 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.

Merknader:

- 1 Om ønskelig kan statens fullstendige navn inneholde en henvisning til vedkommende offentlige myndighet i staten der sertifikatet er utstedt.
- 2 Dersom totalbeløpet til sikkerhet kommer fra mer enn en kilde, skal beløpet for hver av dem oppgis.
- 3 Dersom sikkerheten er levert i forskjellige former, skal disse spesifiseres.
- 4 I posten «Sikkerhetens gyldighetstid» skal det fastsettes hvilken dato sikkerheten får virkning.
- 5 I posten «Adresse» til forsikringsgiveren(e) og/eller den (de) person(er) som har stilt annen økonomisk sikkerhet, skal hovedforretningsstedet til forsikringsgiveren(e) og/eller den (de) person(er) som har stilt annen økonomisk sikkerhet, oppgis. Dersom det er hensiktsmessig, skal forretningsstedet der forsikringen er tegnet eller annen sikkerhet er stilt, oppgis.
