



DET KONGELIGE  
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 77

(2006–2007)

---

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994  
nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om  
samtykke til ratifikasjon av den internasjonale  
konvensjon 2001 om erstatnings-  
ansvar for bunkersoljesølskade



## Innhold

|          |                                                                                                                 |           |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Hovedinnholdet i proposisjonen</b>                                                                           | <b>5</b>  | <b>7</b>       | <b>Enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett</b>                                                                                                                | <b>14</b> |
| <b>2</b> | <b>Bakgrunn</b>                                                                                                 | <b>5</b>  |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| 2.1      | Oversikt over oljesølulykker i Norge                                                                            | 5         | 7.1            | Spørsmålet om det bør innføres regler om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering)                                                                                                           | 14        |
| 2.2      | Høringene av forslag til gjennomføring av bunkerskonvensjonen i norsk rett                                      | 6         | 7.1.1          | Forslaget i høringsbrevet 24. mars 2006                                                                                                                                                                   | 14        |
| 2.3      | Arbeidet med bunkerskonvensjonen i de øvrige nordiske land                                                      | 8         | 7.1.2          | Høringsinstansenes syn                                                                                                                                                                                    | 15        |
|          |                                                                                                                 |           | 7.1.3          | Departementets vurdering                                                                                                                                                                                  | 16        |
|          |                                                                                                                 |           | 7.2            | Spørsmålet om det bør gjøres unntak for skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium                                                                                                   | 16        |
| <b>3</b> | <b>Gjeldende rett, erstatningsansvar og forsikring for bunkersoljesølskade</b>                                  | <b>8</b>  | 7.3            | Spørsmålet om reglene bør gis anvendelse for skip som eies av den norske stat, og som benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet                                                                     | 16        |
| 3.1      | Innledning – om ulike erstatningsregimer for oljesøl fra oljetankere og bunkersoljesøl fra andre skip           | 8         | 7.4            | Forsikring av den delen av ansvaret som overstiger beløpsgrensen for den pliktige forsikringen etter bunkerskonvensjonen                                                                                  | 17        |
| 3.2      | Ansvarsgrunnlaget og ansvarssubjektet ved bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208                              | 9         |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| 3.3      | Globalbegrensning av ansvaret for bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208                                      | 9         | <b>8</b>       | <b>Økonomiske og administrative konsekvenser av gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett</b>                                                                                                   | <b>18</b> |
| 3.4      | Forsikring av ansvaret for bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208                                             | 9         |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| <b>4</b> | <b>Innholdet i bunkerskonvensjonen</b>                                                                          | <b>10</b> | <b>9</b>       | <b>Norsk ratifikasjon av bunkerskonvensjonen</b>                                                                                                                                                          | <b>18</b> |
| 4.1      | Objektivt ansvar for den registrerte eieren med flere                                                           | 10        |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| 4.2      | Obligatorisk ansvarsforsikring med rett for den skadelidte til å rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren | 10        | <b>10</b>      | <b>Særlig om ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett</b>                                                                                                                           | <b>19</b> |
| 4.3      | Ingen nye regler om ansvarsbegrensning                                                                          | 11        | <b>11</b>      | <b>Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget</b>                                                                                                                                              | <b>19</b> |
| <b>5</b> | <b>Oversikt over de enkelte artiklene i bunkerskonvensjonen</b>                                                 | <b>11</b> |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| <b>6</b> | <b>Særlig om kretsen av ansvarssubjekter – begrepet «skipseier»</b>                                             | <b>12</b> |                | <b>Forslag til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade</b> | <b>26</b> |
| 6.1      | Høringen i 2002 og høringsinstansenes merknader                                                                 | 12        |                |                                                                                                                                                                                                           |           |
| 6.1.1    | Høringen i 2006 og høringsinstansenes merknader                                                                 | 13        | <b>Vedlegg</b> |                                                                                                                                                                                                           |           |
| 6.2      | Departementets vurderinger                                                                                      | 14        | 1              | Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001                                                                                                                          | 30        |





DET KONGELIGE  
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 77

(2006–2007)

## Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 29. juni 2007,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 23. mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade («bunkerskonvensjonen»). Konvensjonen er vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization). Videre foreslås endringer i sjøloven til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

Konvensjonen i engelsk originalspråk og i norsk oversettelse er inntatt som vedlegg til denne proposisjonen.

Norge undertegnet bunkerskonvensjonen 26. september 2002 med forbehold om ratifikasjon. Konvensjonen inneholder regler om ansvar og forsikring for forurensningsskade voldt ved utslipp av bunkersolje (drivstoffolje) fra skip. Konvensjonen omfatter bare skip som ikke er oljetankere, og som derfor ikke er omfattet av den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade («1992-ansvarskonvensjonen»). Bunkerskonvensjonen etablerer objektivt ansvar for skipseieren og en forsikringsplikt for dette ansvaret. Formålet med konvensjonen er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter bunkersoljeutslipp fra skip.

### 2 Bakgrunn

#### 2.1 Oversikt over oljesølulykker i Norge

Den eneste større ulykken hittil med en oljetanker ved norskekysten er havariet av «Drupa» ved Stavanger i 1976, der 2400 tonn råolje lakk ut. De fleste tilfellene av oljesøl i Norge har vært utslipp av drivstoffoljen (bunkersolje eller diesololje) fra skip som ikke er oljetankere. Selv om disse oljesølulykkene relativt sett har vært av mindre omfang, er det likevel tale om kostnader til oljevernaksjoner som i noen tilfelle har nådd opp i flere millioner kroner.

En oversikt over statlige aksjoner mot akutt forurensning og fjerning av skipsvrak i perioden 1981 til 2001 er gitt i vedlegg 1 i Sjølovkomiteens utredning NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker. I Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) punkt 3.5.3, side 23–26, gis informasjon om oppryddingsaksjoner etter sjøulykker i Norge i perioden 2001-2005. Av de mest alvorlige ulykkene kan særlig nevnes:

- «Deifovos» sank i en orkan i 1981. 1200 tonn bunkersolje lakk ut. Myndighetenes krav var på 20 millioner kr. Dette forble udekket fordi man ikke fant den ansvarlige.

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

- «Cartago Nova» pumpet i 1984 ut 600 tonn bunkersolje som skadet 24 km strandlinje. Myndighetenes krav på 1 million kr ble dekket fullt ut.
- «Mercantil Marica» havarerte i 1989. 420 tonn bunkersolje lakk ut og skadet 30 km strandlinje. Myndighetenes krav var på 38 millioner kr. Sjølovens begrensingsbeløp dekket 17,7 millioner kr. Det resterende forble udekket.
- «Azalea» havarerte i 1990. 330 tonn bunkersolje lakk ut og skadet 42 km strandlinje. Myndighetenes krav på 22 millioner kr ble dekket ved et forlik på 21,5 millioner kr.
- «Sonata» sank i 1991. 170 tonn tung fyringsolje samt smøreolje og diesel lakk ut og 9 km strandlinje ble skadet. Myndighetenes krav var på 14,5 millioner kr. Man hadde vanskeligheter med å spore opp den ansvarlige for kravet, og fikk ingen dekning.
- «Arisan» havarerte i 1992. 50 tonn bunkersolje lakk ut og skadet 32,5 km strandlinje. 570 tonn bunkersolje ble losset ut av vraket. Myndighetenes krav på ca. 35 millioner kr ble dekket ved et forlik på 30 millioner kr.
- «Leros Strength» havarerte i 1997. Ulykken var først og fremst en menneskelig tragedie, ved at hele mannskapet på 20 omkom. I tillegg fikk man utslipp av 150 tonn bunkersolje, diesel og smøreolje og tilgrising av ca. 12 km strandlinje. Myndighetenes krav på 6,4 millioner kr ble dekket fullt ut.
- «Green Ålesund» havarerte i 2000. 160 tonn bunkersolje lakk ut og 350 tonn bunkersolje måtte losses ut av vraket. 9 km strandlinje ble skadet. Vraket med forurensende fiskelast måtte fjernes. Myndighetenes krav var på 86 millioner kr. Sjølovens begrensingsbeløp dekket 12 millioner kr, og det resterende forble udekket.
- «John R» grunnstøtte i 2000. 30 tonn bunkersolje lakk ut og ca. 1000 tonn bunkersolje ble losset ut av vraket. 2 km strandlinje ble skadet. Myndighetenes krav på 12 millioner ble dekket ved forlik.
- «Gudrun Gisladdottir» grunnstøtte og sank i 2003. Myndighetene hadde kostnader på 36 millioner kr til forsøk på heving av vraket og tømning av ca 300 kubikkmeter marin diesel. Saken er ennå ikke avsluttet. Skipet var på 2626 tonn.
- «Rocknes» grunnstøtte og gikk rundt i 2004. Ulykken var først og fremst en menneskelig tragedie, ved at 18 sjøfolk omkom. I tillegg fikk man også utslipp av bunkersolje og opprensing av 45 km strandlinje. Opprensningsaksjonen kostet 134 millioner kr. Det har vært omtvistet

om begrensingsbeløpet (med renter) var på 90 millioner kr eller 38 millioner kr. (Tvisten gjaldt tolkningen av sjøloven § 170, som nå er opphevet.) Høyesterett kom til at begrensingsbeløpet i saken er på 38 millioner kr, jf. kjennelse i sak nr. 2006/1449 15. februar 2007.

- I januar 2007 inntraff ulykken med «Server» ved Fedje, med utslipp av ca. 380 tonn bunkersolje. Omfanget av tapene etter den ulykken er ennå ikke klare, men anslås til ca. 225 millioner kr. «Server» var på 19864 bruttotonn, og begrensingsbeløpet for opprensningskostnadene etter sjøloven § 175 a er på 24 945 600 SDR (ca. 230 millioner kr).

For en mer fullstendig oversikt vises til NOU 2002: 15 og Ot.prp. nr. 79 (2004-2005).

I fem av de nevnte sakene er det oppnådd dekning av myndighetenes krav (Cartago Nova, Azalea, Arisan, Leros Strength, og John R). I tre tilfelle (Mercantil Marica, Green Ålesund og Rocknes) ble store deler av tapet ikke dekket, fordi sjølovens begrensingsbeløp var for lave. Også i saken «Gudrun Gisladdottir» kan det vise seg at begrensingsbeløpet ikke dekker det fulle tapet.

I de senere årene er det gjort betydelige økninger i begrensingsbeløpene i sjøloven kapittel 9. I alle de nevnte sakene ville det etter dagens regler ha vært full dekning for kravene, se nedenfor punkt 3.3. Det foreslås ingen endringer i begrensingsbeløpene for bunkersoljesølskade i proposisjonen her.

I to av de nevnte sakene, «Deifovos» i 1981 og «Sonata» i 1991, fant man ikke frem til den ansvarlige, og kravet forble udekket. Bunkerskonvensjonens regler om obligatorisk ansvarsforsikring tar sikte på å sikre erstatning også i slike tilfelle.

## 2.2 Høringene av forslag til gjennomføring av bunkerskonvensjonen i norsk rett

Justisdepartementet sendte 24. april 2002 ut høringsbrev med forslag om at Norge skulle undertegne og senere ratifisere bunkerskonvensjonen. I høringsbrevet ba departementet spesielt om å motta høringsinstansenes merknader til tolkningen av konvensjonens skipseierbegrep, herunder begrepene «manager» og «operator». Høringsbrevet gikk til følgende instanser:

Finansdepartementet  
Fiskeridepartementet  
Miljøverndepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet  
Utenriksdepartementet

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

Assuranseforeningen Gard, Oslo  
 Assuranceforeningen Skuld  
 De sjøkyndiges forbund  
 Den Norske Advokatforening  
 Fiskebåtredernes Forbund  
 Fraktefartøyenes Rederiforening  
 Gjensidige skibsassuranseforeningers Komite  
 Greenpeace Norge  
 Norske Havne- og terminaloperatørers landsforening  
 Intertanko  
 Miljøstiftelsen Bellona  
 Nordisk institutt for sjørett  
 Nordisk Skibsrederforening  
 Nordland Fylkes Fiskarlag  
 Norges Miljøvernforbund  
 Norges Naturvernforbund  
 Norges Rederiforbund  
 Norsk Petroleumsinstitutt  
 Norsk Sjømannsforbund  
 Norsk Sjøoffisersforbund  
 Norske Maritime Leverandører  
 Oljeindustriens Landsforening  
 Rederienes Landsforening  
 CEFOR  
 Sjøtrygdgruppen  
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Det kom inn realitetsuttalelse fra følgende instanser:

Fiskeridepartementet  
 Miljøverndepartementet  
 Nærings- og handelsdepartementet  
 Assuranceforeningen Skuld  
 CEFOR  
 Den Norske Advokatforening  
 Gard Services AS  
 Nordisk Skibsrederforening  
 Norges Rederiforbund  
 Norsk Sjømannsforbund  
 Oljeindustriens Landsforening  
 Rederienes Landsforening

*Finansdepartementet, Utenriksdepartementet og Norges Fiskerihøgskole* uttalte at de ikke hadde merknader.

Samtlige høringsinstanser som avga realitetsuttalelse, støttet departementets forslag om at Norge skulle undertegne bunkerskonvensjonen.

*Assuranceforeningen Skuld*, som uttalte generelt at den ikke har noen vesentlige innvendinger mot at Norge undertegner bunkerskonvensjonen, hadde i tillegg følgende merknader:

«Foreningen stiller seg positive til selve hovedprinsippet som kan sies å være et tillegg til allerede eksisterende internasjonal lovgivning (særlig CLC regimet). På enkelte detaljpunkter er man imidlertid noe tvilende (manglende kanalisering, tonnasegrensen nedad som burde vært høyere samt den uklarhet som er oppstått ved innføring av begrepet «skips-eier»), men da disse spørsmålene har vært inne i argumentasjonen under utarbeidelsen av konvensjonen ser man ingen grunn til å gå nærmere inn på dem i nærværende sammenheng.»

*Norges Rederiforbund* påpekte at man ser ulemper med at det er angitt flere ansvarssubjekter i konvensjonen, og uttalte videre:

«Bunkersoljeskader har tradisjonelt vært dekket av P&I-klubbene og eksisterende ansvars- og erstatningsregimer har så vidt oss bekjent stort sett fungert tilfredsstillende. Fordi bunkersoljeskader fra skip som ikke frakter olje i tank ikke er dekket av oljesølkonvensjonene ser vi imidlertid at konvensjonen fyller et hull i dagens internasjonale regelverk. Dette er hovedgrunnen til at vi er positive til at Norge undertegner konvensjonen.»

Justisdepartementet sendte 24. mars 2006 ut et nytt høringsbrev om bunkerskonvensjonen med forslag til regler i sjøloven til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett. I høringsbrevet ba departementet særlig om høringsinstansenes merknader til definisjonen av begrepet «skips-eier», spørsmålet om å innføre ansvarsfritak for visse personer, spørsmål om unntak fra skip som utelukkende går i innenriks fart og spørsmål om anvendelsen på skip som eies av den norske stat.

Høringsbrevet gikk til følgende instanser:

Finansdepartementet  
 Fiskeri- og kystdepartementet  
 Miljøverndepartementet  
 Nærings- og handelsdepartementet  
 Samferdselsdepartementet  
 Utenriksdepartementet  
 Forbrukerombudet  
 Kredittilsynet  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Assuranceforeningen Skuld  
 CEFOR  
 De sjøkyndiges forbund  
 Den Norske Advokatforening  
 Fiskebåtredernes Forbund  
 Fraktefartøyenes Rederiforening  
 Gard Services AS, Arendal  
 Greenpeace Norge  
 Intertanko  
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

Miljøstiftelsen Bellona  
Nordisk institutt for sjørett  
Nordisk Skibsrederforening  
Nordland Fylkes Fiskarlag  
Norges Fiskarlag  
Norges Miljøvernforbund  
Norges Naturvernforbund  
Norges Rederiforbund  
Norsk Petroleumsinstitutt  
Norsk Sjømannsforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norske Maritime Leverandører  
Rederienes Landsforening  
Sjøtrykkggruppen  
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Det kom inn realitetsuttalelse fra følgende instanser:

Fiskeri- og kystdepartementet  
Nærings- og handelsdepartementet  
De Sjøkyndiges Forbund  
Den Norske Advokatforening  
Norges Rederiforbund

*Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet, Utenriksdepartementet, Kredittilsynet, Sjøfartsdirektoratet, CEFOR (også på vegne av Gard og Skuld) og Rederienes Landsforening* uttalte at de ikke hadde merknader.

Samtlige høringsinstanser som avga realitetsuttalelse, støttet forslaget om at Norge skulle gjennomføre bunkerskonvensjonen i norsk rett.

### 2.3 Arbeidet med bunkerskonvensjonen i de øvrige nordiske land

I Danmark vedtok Folketinget i juni 2005 Lov om ændring af søloven (Ansvar for forureningsskade forvoldt av bunkerolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer), lov nr. 599 af 24/06/2005. Endringsloven inneholder et nytt kapittel 9 a i den danske søloven, som gjennomfører reglene om ansvaret etter bunkerskonvensjonen. Danmark har foreløpig ikke ratifisert bunkerskonvensjonen. I Finland og Sverige er arbeidet med bunkerskonvensjonen ikke kommet like langt, men også her tas det sikte på å arbeide frem mot en ratifikasjon av konvensjonen.

## 3 Gjeldende rett, erstatningsansvar og forsikring for bunkersoljesølskade

### 3.1 Innledning – om ulike erstatningsregimer for oljesøl fra oljetankere og bunkersoljesøl fra andre skip

Det gjelder ulike regimer for erstatning og forsikring for utslipp av olje fra oljetankere og for utslipp av olje fra andre typer skip.

Ansvar og forsikring ved oljeutslipp fra oljetankere er regulert av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Til 1992-fondskonvensjonen er det en protokoll 16. mai 2003 som etablerer et tilleggsfond. Begge konvensjonene samt protokollen fra 2003 er ratifisert av Norge og gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 10. Disse konvensjonene omfatter bare skip som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, og som faktisk transporterer olje som last i bulk «samt under etterfølgende reiser med mindre det godtgjøres at det da ikke har rester av slik oljetransport om bord», jf. sjøloven § 191 tredje ledd. Når konvensjonene kommer til anvendelse, omfattes både utslipp av oljelasten og utslipp av oljetankerens egen drivstoffølje (bunkersolje). Til sammen er det innenfor dette systemet, med eierens ansvar etter 1992-ansvarskonvensjonen, fondets ansvar etter 1992-fondskonvensjonen og tilleggsfondets ansvar etter protokollen fra 2003, tilgjengelig 750 millioner SDR (ca. 7,5 milliarder kroner) i erstatning etter en og samme ulykke.

Oljesøl fra skip som ikke er oljetankere, er gjerne mindre omfattende enn ulykkene med store oljetankere. Oljesøl fra andre skip kan likevel også forårsake betydelige miljøskader ved at skipets drivstoffølje lekker ut. Slikt oljesøl omfattes ikke av de nevnte oljesølskonvensjonene fra 1992 med protokollen fra 2003. Som det fremgår i punkt 2.1, har de fleste tilfellene av oljesøl i Norge vært utslipp av drivstofføljen fra skip som ikke er oljetankere. Ansvaret er her regulert i sjøloven § 208, som gir enkelte av reglene i sjøloven kapittel 10 tilsvarende anvendelse.

Bunkerskonvensjonen og de lovendringene som foreslås i proposisjonen her til gjennomføring av den konvensjonen, gjelder bare utslipp av drivstofføljen fra skip som ikke omfattes av 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen.



### 3.2 Ansvarsgrunnlaget og ansvarssubjektet ved bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208

Erstatningsansvaret for skade etter oljesøl fra skip som ikke er oljetankere (i det følgende kalt «bunkersoljesølskade»), er regulert i sjøloven § 208, som lar reglene i sjøloven §§ 191 og 192 gjelde tilsvarende.

Etter sjøloven § 208 jf. § 191 er ansvaret for bunkersoljesølskade objektivt (uavhengig av skyld) og påhviler den som er registrert som eier av skipet. Etter § 192 gjelder det unntak fra dette ansvaret i tilfelle der skaden skyldes krigshandling eller lignende, der skaden i sin helhet skyldes handling utført av en tredjeperson for å volde skade, eller der skaden skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet ved vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Det objektive ansvaret etter § 208 jf. § 191 gjelder skade eller tap som oppstår utenfor skipet, og som skyldes forurensning voldt av olje fra skipet. Skade som omfattes er for det første tappt fortjeneste, typisk at et fiskeoppdrettsanlegg eller et turistanlegg lider tap på grunn av forurensningen. Videre omfattes utgifter til rimelige tiltak til gjenoppretting av miljøet, typisk opprensning av bunkersoljesølet fra sjøen og kysten, jf. § 191 første ledd bokstav a, samt rimelige tiltak for å hindre eller begrense oljesøl, jf. § 191 første ledd bokstav b, typisk nødlossing av et havarert skip for å hindre at bunkersoljen slippes ut.

### 3.3 Globalbegrensning av ansvaret for bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208

Ansvaret for bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208 omfattes av reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9, jf. sjøloven § 208 tredje ledd. Reglene om globalbegrensning har lang tradisjon i sjøretten. Globalbegrensning innebærer at det gjelder et samlet tak på erstatningsansvaret etter en og samme hendelse, et begrensningsbeløp. Størrelsen på begrensningsbeløpet øker med størrelsen på skipet. Begrunnelsen for systemet med slik globalbegrensning har tradisjonelt vært knyttet til måten sjøforsikringen fungerer på. Reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9 gjennomfører London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved endringsprotokollen av 1996. I proposisjonen her omtales denne konvensjonen som 1996-begrensningskonvensjonen.

Begrensningsbeløpene i sjøloven kapittel 9 ble betydelig hevet ved lov 7. januar 2000 nr. 2, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998-99), i forbindelse med at Norge gjennomførte endringsprotokollen av 1996. I vedlegg 4 i Ot.prp. nr. 90 (1998-99) er det gitt en oversikt over størrelsen på de nye begrensningsbeløpene for skip av ulik størrelse.

1996-begrensningskonvensjonen gir statene anledning til å gjøre et forbehold som innebærer at visse krav kan unntas fra konvensjonens regler om retten til begrensning av ansvaret. Dette gjelder blant annet krav i anledning «heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet». Norge har tatt et slikt forbehold. På denne bakgrunn ble det i endringslov 17. juni 2005 nr. 88 vedtatt nye § 172 a og § 175 a i sjøloven med høyere begrensningsbeløp for slike tilfelle. Eksempler på krav som vil være omfattet av disse høyere beløpene, er utgifter i anledning nødlossing av skipets bunkers, heving av vraket og opprensning av bunkersolje fra sjøen og stranden, se Ot.prp. nr. 79 (2004-2005). Reglene trådte i kraft 1. november 2006.

Med dagens begrensningsbeløp i sjøloven kapittel 9 ville det ha vært full dekning for alle kravene som gjelder tiltak i anledning bunkersoljesøl som vi har hatt i Norge, inkludert «Green Ålesund», «Rocknes» og «Gudrun Gisladottir». Se kapittel 3.5.3 i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005).

### 3.4 Forsikring av ansvaret for bunkersoljesølskade etter sjøloven § 208

Utenfor virkeområdet for 1992-ansvarskonvensjonen er det i dag ingen plikt til å ha forsikring for ansvaret for bunkersoljesøl fra skip. De fleste skip som ikke er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen, har likevel en «Protection and Indemnity-forsikring» ( gjerne forkortet til «P&I»), som dekker slikt ansvar. Sjølovkomiteen opplyser i NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods punkt 3.4, side 21, at ca. 90 % av den havgående tonnassen i verden har en slik P&I-forsikring fra P&I-klubbene som er tilsluttet The International Group of P&I Clubs. Av de 10 % av skipene som ikke har en slik P&I-forsikring, har en stor andel andre former for ansvarsforsikring. (For eksempel har i Norge om lag 5000 fiskefartøy som er under 500 tonn, ansvarsforsikring i Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap, mens 2-3000 fartøy under 500 tonn er forsikret i andre selskaper. Se NOU 2004: 21 punkt 4, side 25.)

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

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

«Ved spørsmålet om artikkel 10 andre ledd gir verneting må det – som nevnt – allerede ved denne avgjørelsen foretas et lovvalg. Dersom norsk lovvalgsrett tilsier at norsk rett har anvendelse, følger det av forsikringsavtaleloven at skadelidte kan anlegge direkte søksmål mot forsikringsselskapet. Fører derimot norsk lovvalgsrett til at engelsk rett har anvendelse, er spørsmålet om eventuelt verneting etter Luganokonvensjonen artikkel 10 mer problematisk.»

## **4 Innholdet i bunkerskonvensjonen**

### **4.1 Objektivt ansvar for den registrerte eieren med flere**

Bunkerskonvensjonen pålegger objektivt ansvar for forurensningsskade som oppstår ved utslipp fra skipets bunkers, jf. artikkel 3. Ansvaret påhviler skipets eier, som i artikkel 1 nr. 3 er definert som eieren, herunder den registrerte eieren, bareboatbefrakteren, disponenten og rederen. Det er opp til den skadelidte hvem av de ansvarlige han eller hun velger å kreve erstatning fra. Normalt vil den skadelidte velge å rette sitt krav direkte mot den registrerte eierens forsikringsgiver. Reglene om obligatorisk ansvarsforsikring, se punkt 4.2 nedenfor, innebærer at det bare unntaksvis vil skje at skadelidte ikke får dekning hos den registrerte eierens forsikringsgiver, og derfor kan ha behov for å rette sitt krav mot andre i kretsen av ansvarlige.

Etter artikkel 3 nr. 3 gjelder slike unntak fra ansvaret som er vanlige å ta inn i IMOs ansvarskonvensjoner, det vil si tilfeller der skaden skyldes krigshandling mv. Reglene om dette er de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 2, som er gjennomført i sjøloven § 192. Se punkt 3.2.

### **4.2 Obligatorisk ansvarsforsikring med rett for den skadelidte til å rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren**

Bunkerskonvensjonen pålegger skipets registrerte eier å ha forsikring for ansvar for bunkersoljesølskade, jf. artikkel 7. Denne forsikringsplikten gjelder bare for skip på over 1000 bruttotonn. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til begrensningsbeløpene etter 1996-begrensningskonvensjonen.

Skadelidte kan kreve erstatningen etter bunkerskonvensjonen utbetalt direkte fra forsikringsgiveren, jf. artikkel 7 nr. 10. Selv om den registrerte eieren ikke kan finnes, vil forsikringsgiveren uansett måtte utbetale beløpet.

De nærmere reglene i artikkel 7 om forsikringsplikten og om forsikringsgiverens ansvar ved slikt direkte krav fra skadelidte er i hovedsak de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven §§ 197 til 200 med forskrifter.

Forsikringsgiverens erstatningsansvar etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 går ikke lenger enn eierens ansvar ville ha gjort. Gjelder det unntak for eierens ansvar, vil dette derfor også gjelde for forsikringsgiverens ansvar. Forsikringsgiveren kan dessuten alltid begrense sitt ansvar etter gjeldende ansvarsbegrensningsregler, selv

om eieren skulle ha mistet sin begrensingsrett. Forsikringsgiveren kan imidlertid ikke gjøre gjeldende innsigelser som denne ville ha hatt i forhold til forsikringstakeren (den registrerte eieren), for eksempel manglende premiebetaling. Fra dette prinsippet gjelder ett unntak: Forsikringsgiveren er ikke pliktig til å utbetale forsikringen dersom skaden skyldes eierens forsettlig egenfeil. (Dette er den samme regelen som etter 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 200 første ledd fjerde punktum.) Bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 taler her om «skipseierens» egenfeil, men departementet antar at dette må tolkes innskrenkende til å gjelde bare den registrerte eierens egenfeil. Det er bare den registrerte eieren som er forsikringsgiverens medkontrahent, og ikke de andre som er «skipseiere» etter artikkel 1 nr. 3. Grunnen til dette unntaket for forsikringsdekning ved den registrerte eierens forsettlig egenfeil er at det har vært ansett som et grunnleggende prinsipp at den sikrede ikke i noe tilfelle, heller ikke ved ansvarsforsikring, skal ha dekning ved forsikringstilfelle som er fremkalt forsettlig av forsikringstakeren. Sjøforsikringsnæringen er derfor meget skeptisk til å godta ansvarsforsikringer uten dette unntaket fra dekningen.

Den obligatoriske forsikringen etter bunkerskonvensjonen dekker bare ansvar opp til ansvarsgrensene i 1996-begrensningskonvensjonen, som i norsk rett er inntatt i sjøloven § 175. Som nevnt i punkt 3.3 gjelder det i norsk rett i visse tilfelle høyere ansvarsgrenser for ansvaret til skipets eier, jf. sjøloven § 175 a. I tilfelle der kravene mot skipets eier overstiger ansvarsgrensen etter 1996-begrensningskonvensjonen, vil den overskytende delen av ansvaret ikke være dekket av den obligatoriske forsikringen etter bunkerskonvensjonen.

#### 4.3 Ingen nye regler om ansvarsbegrensning

Bunkerskonvensjonen inneholder ikke regler om ansvarsbegrensning, men sier bare i artikkel 6 at konvensjonen ikke er til hinder for at nasjonale eller internasjonale regler om ansvarsbegrensning gis anvendelse. Bunkerskonvensjonen er ikke til hinder for at de høyere ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, jf. punkt 3.3 over, gjelder for kravet mot skipets eier.

## 5 Oversikt over de enkelte artiklene i bunkerskonvensjonen

*Artikkel 1* inneholder definisjoner av sentrale begreper i konvensjonen.

*Artikkel 2* gjelder det geografiske virkeområdet. Konvensjonens geografiske virkeområde er det samme som i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 206. Konvensjonen dekker enhver skade i en kontraherende stats territorium, herunder sjøterritorium, samt i den økonomiske sonen. Konvensjonen gjelder også for tiltak for å avverge eller begrense slik skade, uansett hvor tiltakene gjennomføres.

Artikkel 3 gjelder skipseierens anvar. Nr. 1 pålegger den som på tidspunktet for den skadevoldende begivenheten er å anse som skipseier, et objektivt erstatningsansvar for bunkersoljesølskade. Er det flere som er å anse som skipseiere etter artikkel 1 nr. 3, hefter de solidarisk for skaden, jf. artikkel 3 nr. 2.

Nr. 3 og 4 inneholder de samme unntakene fra ansvaret som 1992-ansvarskonvensjonen, det vil si skader som skyldes krigshandling, naturkatastrofer mv., jf. sjøloven § 192.

*Artikkel 4* angir unntak fra konvensjonen. Artikkel 4 nr. 1 unntar fra bunkerskonvensjonens virkeområde forurensningsskade som omfattes av 1992-ansvarskonvensjonen, uansett om det foreligger erstatningsplikt eller ikke etter den konvensjonen. Krigsskip og andre skip som benyttes i statlig, ikke-kommersiell øyemed er også unntatt fra bunkerskonvensjonens virkeområde, jf. artikkel 4 nr. 2. Den enkelte stat kan imidlertid bestemme at også slike skip skal være omfattet, jf. nr. 3. Stats-eide skip som anvendes til kommersielle øyemed er derimot omfattet, jf. nr. 4.

*Artikkel 5* fastsetter regler om solidaransvar ved begivenheter hvor to eller flere skip er innblandet. Bestemmelsen tilsvare artikkel 4 i 1992-ansvarskonvensjonen.

*Artikkel 6* presiserer at bunkerskonvensjonen ikke er til hinder for å anvende nasjonale eller internasjonale begrensingsregler som gjelder for ansvaret.

*Artikkel 7* gjelder forsikringsplikten. Artikkel 7 nr. 1 pålegger den registrerte eieren av skip på over 1000 bruttotonn forsikringsplikt for ansvaret for bunkersoljesøl. Forsikringsplikten skal ikke overstige ansvarsgrensene som følger av 1996-begrensningskonvensjonen. Pliktig forsikringssertifikat utstedes av flaggstaten eller av en annen stat som er part i konvensjonen, jf. nr. 2. De nærmere reglene om sertifikatets innhold og om sertifikatplikten for øvrig, jf. nr. 2 til 15, tilsvare ellers i

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

hovedsak bestemmelsene om dette i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 197 og forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip.

Krav om erstatning for skade kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for eierens ansvar, jf. nr. 10.

Nr. 15 tillater statene å unnta fra forsikringsplikten skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium.

*Artikkel 8* omhandler foreldelse. Kravet faller bort dersom søksmål ikke er reist innen tre år fra den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto. Krav kan ikke i noe tilfelle reises når det er gått seks år fra den hendelsen som forårsaket oljesølet.

*Artikkel 9 og 10* har bestemmelser om jurisdiksjon og anerkjennelse og fullbyrding av dommer. Etter artikkel 9 skal søksmål reises ved domstolene i den kontraherende staten i hvis territorium eller økonomiske sone forurensningsskaden er skjedd eller hvor det var fare for at forurensning skulle skje. Bestemmelsen er den samme som i artikkel 9 i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 203. Artikkel 10 inneholder de samme bestemmelsene om gjensidig anerkjennelse av dommer i alle kontraherende stater, som artikkel 10 i 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 205.

*Artikkel 11* inneholder en klausul som er vanlig i IMO-konvensjoner, og som går ut på at konvensjonen skal avløse eksisterende konvensjoner i den utstrekning slike konvensjoner ville være i konflikt med bunkerskonvensjonen.

*Artikkel 12* gjelder undertegning og ratifikasjon av konvensjonen. Ratifikasjon av konvensjonen skjer ved at man deponerer et ratifikasjonsdokument hos IMOs generalsekretær.

*Artikkel 13* inneholder særskilte bestemmelser om konvensjonens anvendelse i stater med mer enn ett rettssystem.

*Artikkel 14* gjelder ikrafttreddelsen. Konvensjonen trer i kraft ett år etter at 18 stater har ratifisert, hvorav fem av statene har skip med en samlet brutotonnasje på minst en million tonn. Pr. 10. januar 2007 hadde følgende 14 stater ratifisert bunkerskonvensjonen: Estland, Hellas, Jamaica, Kroatia, Kypros, Latvia, Luxembourg, Polen, Samoa, Singapore, Slovenia, Spania, Storbritannia og Tonga.

*Artikkel 15* gjelder oppsigelse av konvensjonen. Konvensjonen kan sies opp når som helst. Oppsigelsen får virkning ett år etter at oppsigelsesdokumentet er deponert hos IMOs generalsekretær.

*Artikkel 16* gjelder endringer av konvensjonen. IMO kan innkalle til konferanse for å revidere kon-

vensjonen. Dersom minst en tredel av statene anmoder om det, skal det innkalles til slik konferanse.

*Artiklene 17 til 19* inneholder standard bestemmelser om deponering av tiltredelsesdokumentet, oversendelse til FN og språk.

## 6 Særlig om kretsen av ansvarssubjekter – begrepet «skipseier»

### 6.1 Høringen i 2002 og høringsinstansenes merknader

Ansaret etter bunkerskonvensjonen påhviler den som er «skipseier», jf. artikkel 3. Etter definisjonen i artikkel 1 nr. 3 i den engelske originalversjonen skal «skipseier» («shipowner») bety «the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship». I den norske oversettelsen er dette gjengitt med «eieren, herunder den registrerte eieren, bareboat befrakteren, disponenten og rederen av skipet».

I høringsbrevet 24. april 2002 drøftet departementet skipseierbegrepet, og ba særskilt om høringsinstansenes synspunkter på dette. Departementet uttalte blant annet:

«Der andre enn den registrerte eieren trekkes inn i oppgjøret, enten av skadelidte eller ved regresskrav fra andre ansvarlige, kan det i noen tilfelle oppstå tvil med hensyn til hvem som omfattes av konvensjonens «skipseier»-begrep. Det vil normalt være relativt uproblematisk å fastslå hvem som er bareboatbefrakter. Rederbegrepet er ikke like klart, men det har likevel gjennom lang praksis fått et relativt klart innhold i norsk rett. I noen tilfelle kan det likevel være tvilsomt hvem som er å anse som skipets reder. Det som imidlertid kan bli mer problematisk, er å fastslå hvem som er skipets «disponent». Begrepet «disponent» i den norske oversettelsen av bunkerskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3 er valgt etter mønster av oversettelsen av den tilsvarende definisjonen i artikkel 1 paragraf 2 i Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976. Begrepet «disponent» har imidlertid i liten grad fått et nærmere definert rettslig innhold i nordisk sjørett, og kan reise særlige tolkningsspørsmål som departementet vil se nærmere på ved gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i sjøloven. I lovarbeidet vil det bli lagt stor vekt på at reglene om hvem som anses som «skipseieren», bør gjennomføres ens i de nordiske sjølovene.»

*Den Norske Advokatforening* ga i sitt hørings-svar i 2002 uttrykk for at det er summen av bemanning og teknisk drift som bør gi objektivt ansvar. Advokatforeningen uttalte videre om begrepet «disponent»:

«Utvalget vil også peke på at uttrykket «disponent» ikke har et klart og entydig innhold etter norsk rett, selv om det er brukt i sjøloven § 171. Begrepet er i dag lite benyttet i shipping og er noe «foreldet». Uttrykket «disponent» kan også gi gale assosiasjoner, fordi det gjerne peker hen på administrativ ledelse (forretningsfører-virksomhet begrenset til administrasjon og finansforvaltning) av rederi eller skipseiende selskap, mens det Bunkerskonvensjonen antageligvis ønsker å ramme, er selskap som er involvert i driften i form av «management». Uttrykket «disponent» bør unngås i lovteksten.»

*Norges Rederiforbund* uttalte om skipseierbegrepet:

«I de tilfeller hvor andre enn den registrerte eier blir trukket inn i oppgjøret kan det oppstå tvil om hvem som omfattes av konvensjonens «skipseier-begrep». Slik som omtalt i høringsbrevet er det etter norsk rett relativt klart hvem som er å anse som eier og reder og hvem som er bareboat-befrakter. Som departementet selv konstaterer knytter det seg imidlertid større usikkerhet til begrepet «disponent», og departementet etterspør synspunkter på forståelsen av dette begrep.

Fra forbundets side har vi lagt til grunn følgende forståelse av begrepet disponent. «Disponent» er den som sørger for skipets bemanning, befrakting og teknisk/maritim drift». Altså den som har ansvar for den totale disponeringen av skipet. De som kun er ansvarlig for enkeltfunksjonene er i henhold til vår terminologi managere.»

#### 6.1.1 Høringen i 2006 og høringsinstansenes merknader

I høringsbrevet 24. mars 2006 foreslo departementet følgende definisjon av skipseierbegrepet:

«Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som i eierens sted står for skipets drift.»

Departementet viste i høringsbrevet til at uttrykket «disponent» ikke har et klart meningsinnhold. Videre viste departementet til at uttrykket er benyttet i sjøloven § 171, og at man ved å anvende det samme uttrykket her, tydeliggjør at

kretsen av ansvarlige ikke er ment å være videre enn kretsen av begrensingsberettigede etter sjøloven § 171.

Når det gjelder tillegget «eller andre som i eierens sted står for skipets drift» viste departementet til teksten i det danske lovforslaget til gjennomføring av artikkel 1 nr. 3, jf. § 183 stk. 4 i lov nr. 599 af 24. juni 2005 om ændring af søloven. Den danske lovteksten viser til «skibets ejer, herunder den registrerede ejer, reder, bare-boat befragter, disponent eller andre, der i ejerens sted ivaretager skibets drift». I høringsbrevet viste departementet til at hensynet til den nordiske rettsenheten på sjølovens område taler for å innta den samme teksten i den norske sjøloven. Departementet viste videre til at den avsluttende del av passusen tar sikte på å tydeliggjøre at det er funksjoner knyttet til driften av skipet, og ikke betegnelsen «manager», «disponent» eller annet, som er det sentrale.

Skipseierbegrepet drøftes i høringsssvarene fra *Norges Rederiforbund*, *Den Norske Advokatforening* og *De Sjøkyndiges Forbund*.

*De Sjøkyndiges Forbund* uttaler:

«Begrepet disponent kan være noe upresist, spesielt for de tilfeller hvor skipet er delbefraktert eller at det foreligger andre kontrakter om delvis bruk av skipet. Begrepet reder var i tidligere tider knyttet til den som reder skipet klart for seilas, og som regel var denne personen også eier av skipet. Andre eierbegreper har kommet til deriblant begrepet disponent. Disponentbegrepet i konvensjonen bør være knyttet til den person som har ansvaret for skipets drift som fartøy, og korrekt betegnelse burde derfor være disponerende reder.»

Både *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* støtter at begrepet «disponent» brukes i lovteksten.

*Den Norske Advokatforening* uttaler:

«Når det gjelder bruken av begrepet «disponent» skal det påpekes at juridisk teori benytter begrepet «disponent» om den som forestår driften av skipet på eierens vegne (f.eks. «bestyrrende reder» i sjøloven § 103 og § 3) – altså den som faktisk driver skipet («Innføring i sjørett» av Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 6. utgave, 2004, side 119, 122, 145, 160). Uttrykket har videre lang tradisjon i sjøforsikringsretten (se f.eks. Norsk Sjøforsikringsplan § 3-8), og dekker der det selskap som har totalansvaret for skipets teknisk/maritime og kommersielle drift (Motivene side 79). Det skal videre påpekes at begrepet «disponenten» i sjøloven § 171 er antatt å være en oversettelse av de tilsvarende uttrykkene «manager» og «operator» i

Londonkonvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav («Innføring i sjørett» side 160). Advokatforeningen støtter derfor departementets standpunkt om å beholde uttrykket «disponent» i den foreslåtte lovteksten.»

*Den Norske Advokatforening og Norges Rederforbund* støtter også at det presiseres i lovteksten at skipseierbegrepet omfatter den som står for skipets drift. Begge påpeker imidlertid at hensikten må være å omfatte alle som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift, og stiller derfor spørsmålsteget ved den foreslåtte ordlyden som viser til den som står for driften «i eierens sted».

*Den Norske Advokatforening* uttaler:

«Advokatforeningen støtter at det fremgår eksplisitt av ordlyden at det sentrale i vurderingen av kretsen av ansvarssubjekter er hvorvidt vedkommende deltar i skipets drift. I høringsbrevet er det imidlertid ikke gitt noen begrunnelse for hvorfor dette i lovteksten er begrenset til personer som står for skipets drift «i eierens sted». Advokatforeningen stiller spørsmål ved hvorvidt en slik begrensning er nødvendig, særlig med tanke på at hensikten er å omfatte alle som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift, og etterlyser en begrunnelse for den valgte formulering.»

*Norges Rederiforbund* uttaler:

«Rederiforbundet er enig i at det bør fremgå eksplisitt av ordlyden at det sentrale i vurderingen av kretsen av ansvarssubjekter er om vedkommende deltar i skipets drift.

(...)

På bakgrunn av kommentarene ovenfor har vi følgende forslag til ny ordlyd i bestemmelsens femte ledd: «Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bare boat-befrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift.»

## 6.2 Departementets vurderinger

Bunkerskonvensjonens definisjon av «skipseier» foreslås inntatt i lovforslaget § 183 femte ledd. Viktigste i definisjonen er registrert eier, som etter lovforslaget § 186 har en forsikringsplikt for ansvaret. I tillegg viser definisjonen til bareboat befrakteren, rederen, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift. Det er særlig begrepene «manager and operator» som har voldt noe tvil. Departementet foreslår at definisjonen på dette punktet gjennomføres med den

samme begrepsbruken som i sjøloven § 171, slik at det vises til «rederen» og «disponenten».

Den nærmere avgrensningen av hvilke andre som er omfattet av kretsen av ansvarlige i tillegg til skipets registrert eier, vil nok være av relativt liten betydning i praksis. Skadelidte vil normalt velge å forholde seg direkte til den registrerte eierens forsikringsselskap. Der forsikringen til den registrerte eieren av en eller annen grunn ikke gir dekning eller tilstrekkelig dekning, kan den skadelidte ha behov for å rette sitt krav mot andre som omfattes av skipseierbegrepet. Mest praktisk her er antakelig den situasjonen at ansvaret til skips-eieren etter ansvarsgrensene i sjøloven § 175 overstiger beløpsgrensen for forsikringen etter bunkerskonvensjonen, se punkt 3.3. Da kan den skadelidte ha behov for å kreve erstatning for det overskytende fra den som innehar den alminnelige P&I-forsikringen for skipet. Det kan etter omstendighetene være en annen enn skipets registrerte eier.

Når det gjelder den nærmere utformingen av presiseringen av at også andre som står for skipets drift er omfattet av skipseierbegrepet, viser departementet til kommentarene fra høringsinstansene om at lovteksten her bør vise til den «som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift». Etter departementets syn er den teksten som høringsinstansene her foreslår, dekkende for det som skal uttrykkes. Det foreslås derfor en lovtekst i tråd med dette.

## 7 Enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett

### 7.1 Spørsmålet om det bør innføres regler om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering)

#### 7.1.1 Forslaget i høringsbrevet 24. mars 2006

I høringsbrevet 24. mars 2006 viste departementet til at bunkerskonvensjonen ikke inneholder tilsvarende regler som 1992-ansvarskonvensjonen om såkalt «ansvarskanalisering». 1992-ansvarskonvensjonen inneholder regler om ansvarskanalisering i artikkel 3 nr. 4, jf. sjøloven § 193 annet ledd. Reglene går ut på at visse nærmere bestemte personer ikke kan holdes ansvarlige for skaden i andre tilfeller enn dersom de har voldt skaden med kvalifisert grad av skyld. Dette innebærer at ansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen normalt må rettes bare mot den registrerte eieren. Regelen om

ansvarskanalisering beskytter medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, rederen eller disponenten, befrakteren, bergere og personer som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, mot krav for tap som er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen. (I den norske sjøloven er kanaliseringsregelen i sjøloven § 193 annet ledd utvidet i forhold til det som gjelder etter konvensjonen, til å omfatte også sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten.)

I høringsbrevet redegjorde departementet slik for bakgrunnen for at bunkerskonvensjonen ikke inneholder tilsvarende regler om ansvarskanalisering som 1992-ansvarskonvensjonen:

«Grunnen til at man valgte en slik løsning er først og fremst at bunkerskonvensjonen skiller seg fra CLC-konvensjonen, ved at det ikke er noe internasjonalt erstatningsfond. Det ble derfor ansett som mer betenkelig i forhold til de skadelidtes interesser om konvensjonen skulle beskytte andre involverte personer mot alminnelig ansvar. Under forhandlingene var det imidlertid mye debatt om spørsmålet. Mange mente at personer som utfører tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, bør beskyttes mot ansvar, fordi det ellers kan være en fare for at muligheten for ansvar om man gjør en feil kan avskrekke dem fra å sette i gang tiltak. Flertallet (herunder Norge) mente imidlertid at både preventive hensyn og hensynet til skadelidte taler mot at man beskytter slike personer mot uaktsomhetsansvar etter vanlige erstatningsregler. Som et kompromiss vedtok diplomatkonferansen en resolusjon om at statene skal vurdere å innta regler om at personer som gjør tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, skal beskyttes mot ansvar, med mindre vedkommende selv har forårsaket skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse for at skade sannsynligvis ville oppstå. Videre anbefales det i resolusjonen at det vurderes i tillegg å beskytte medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, bergere samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, mot ansvar på samme måte.»

I høringsbrevet redegjorde departementet videre for at Danmark har inntatt en regel om ansvarskanalisering i sine lovregler om bunkersoljesøl, jf. § 185 i lov om ændring av søloven, lov nr. 599 af 24. juni 2005. Departementet foreslo i høringsbrevet likevel ikke å innføre tilsvarende regler om kanalisering av ansvaret etter bun-

kerskonvensjonen, og viste til de samme hensyn som flertallet la vekt på under diplomatkonferansen, jf. sitatet over. Videre viste departementet til at man ikke er kjent med erfaringer fra Norge som tilsier at fraværet av regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesøl har ført til vanskeligheter med å få utført tiltak for å hindre eller begrense skade. Departementet viste også til at det ikke er grunn til å tro at bunkerskonvensjonen vil endre på dette, fordi konvensjonen ikke innebærer noen økt risiko for ansvar for andre enn dem som er omfattet av begrepet «skipets eier».

Departementet ga imidlertid uttrykk for at dersom de øvrige nordiske land vil følge den danske løsningen, tilsier hensynet til den nordiske rettsenheten at det gis tilsvarende regler i den norske sjøloven. Høringsinstansene ble særlig oppfordret til å uttale seg om spørsmålet om ansvarskanalisering.

#### 7.1.2 Høringsinstansenes syn

Samtlige tre høringsinstanser som uttaler seg om spørsmålet, *Fiskeri- og kystdepartementet*, *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund*, mener Norge bør innføre regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesølskade, slik man har gjort i Danmark. Disse høringsinstansene mener det er urimelig om det skal gjelde andre regler om kanalisering for oljesølskade som er omfattet av bunkerskonvensjonen, enn det som gjelder for oljesølskade som er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen. De viser også til at det vil gi et mer oversiktlig regelverk om reglene om dette er de samme for begge typene av oljesøl. *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* mener videre at det uten regler om kanalisering av ansvaret kan være fare for at muligheten for ansvar om man gjør en feil, kan avskrekke aktører fra å iverksette tiltak.

*Fiskeri- og kystdepartementet* gir uttrykk for at manglende ansvarskanalisering nok ikke vil avskrekke dem som er forpliktet etter loven til å avverge og begrense forurensningsskade, fra å gripe inn, men viser til at manglende ansvarskanalisering kan gjøre det vanskeligere å få leid inn bistand fra andre aktører innen oljevernberedskap. *Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler:

«Etter Fiskeri- og kystdepartementets vurdering bør det imidlertid også innføres regler om ansvarskanalisering. Uten regler om ansvarskanalisering kan ansvar gjøres gjeldende etter alminnelige erstatningsrettslige regler. I motsetning til CLC-konvensjonen er det i bunkerskonvensjonen ikke etablert et internasjonalt erstatningsfond. Departementet

mener likevel at innføring av ansvarskanalisering i liten grad svekker skadelidtes dekningsmuligheter. Innføring av obligatorisk ansvarsforsikring for skipseier med direkte krav mot forsikringsgiver antas å medføre at skadelidte kun unntaksvis ikke får dekning av forsikringsgiveren. For de statlige, kommunale og private aktører som gjennom lovgivningen er forpliktet til å avverge og begrense forurensningsskade, vil reglene om uaktsomhetsansvar ikke nødvendigvis medføre at disse etater vil, eller kan, vegre seg mot å foreta slike bistandsoppgaver. De nevnte aktørene er imidlertid avhengig av å inngå avtaler med betydelige private ressurser for å gjennomføre effektive aksjoner. Det er viktig at arbeidet med opprydningsaksjoner kommer i gang raskt. Etablering av for eksempel garanti for oljesølsansvar for aktører innen oljevernberedskap før tiltak iverksettes, vil kunne medføre uheldige forsinkelser i denne forbindelse. Departementet mener at det er urimelig at hvorvidt uaktsomhet ved arbeid av denne karakter skal medføre et erstatningsansvar skal avhenge av hvilken type olje som forårsaker forurensning. Innføring av regler om ansvarskanalisering som ved gjennomføring av reglene i CLC-konvensjonen i norsk lov vil etter departementets vurdering medføre nødvendig forutberegnelighet og oversiktighet over reglene.

Los, eller andre som utfører tjeneste for skipet, samt personer som utfører tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade bør beskyttes mot ansvar, unntatt hvis vedkommende selv har forårsaket skaden forsettlig eller grovt uaktsomt, og med forståelse for at skade sannsynligvis ville oppstå. Dette er i samsvar med dansk lovgivning.»

### 7.1.3 Departementets vurdering

I lovforslaget § 185 foreslår departementet regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesølskade, ved at det vises til reglene om dette i sjøloven § 193. Departementet har merket seg at de høringsinstansene som uttaler seg om spørsmålet, gir uttrykk for at manglende ansvarskanalisering vil kunne bidra til problemer og forsinkelser i forbindelse med tiltak for å hindre eller begrense forurensning. På denne bakgrunn mener departementet at de beste grunner taler for at det innføres regler om ansvarskanalisering også for ansvaret etter bunkerskonvensjonen.

Den regelen om ansvarskanalisering som foreslås, har det samme innholdet som de reglene om dette som gjelder etter sjøloven kapittel 10 om oljesølsansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen. Regelen beskytter ikke bare bergere og andre som

iverksetter tiltak for å avverge eller begrense skade, men også besetningsmedlemmer og andre i skipseierens tjeneste, los og andre som utfører tjenester for skipet, samt personer på lastesiden. Det er likevel en forskjell mellom den kanaliseringsregelen som foreslås i utkastet § 183, og reglene i sjøloven § 193. Etter bunkerskonvensjonen er rederen og disponenten ansvarssubjekter, jf. lovforslaget § 183 femte ledd. Disse er derfor ikke beskyttet av den kanaliseringsregelen som foreslås i forslaget § 185.

## 7.2 Spørsmålet om det bør gjøres unntak for skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium

I høringsbrevet i 2006 redegjorde departementet for at bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 15 tillater statene å unnta fra forsikringsplikten skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium. Departementet foreslo at Norge ikke innfører noe slikt unntak, fordi det også for skip med et slikt begrenset fartsområde er nødvendig med forsikring for bunkersoljesølskade. *Den Norske Advokatforening* støtter dette i sin høringsuttalelse. Ingen andre høringsinstanser kommenterer spørsmålet. På denne bakgrunn foreslår departementet ikke unntak for skip som utelukkende går i innenriks fart.

## 7.3 Spørsmålet om reglene bør gis anvendelse for skip som eies av den norske stat, og som benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet

Krigsskip og andre skip som eies av en stat og som på tidspunktet da olje unnslipper eller tømmes ut fra skipet, utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, er i utgangspunktet unntatt fra bunkerskonvensjonen, jf. artikkel 4 nr. 2. En kontraherende stat kan likevel etter artikkel 4 nr. 3 gi reglene anvendelse på slike skip som er eid av staten selv. Staten må da notifikere IMO generalsekretær om dette.

I høringsbrevet i 2006 foreslo departementet at de nye reglene i sjøloven som gjennomfører reglene i bunkerskonvensjonen, gis anvendelse på slike skip som eies av den norske stat. *Den Norske Advokatforening* støtter dette i sin høringsuttalelse. Ingen andre høringsinstanser har kommentert spørsmålet.

På denne bakgrunn foreslås at reglene også skal omfatte skip som eies av den norske stat og som utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommer-



siell virksomhet. Unntaket som foreslås i § 190 tredje ledd, gjelder derfor bare for statsskip som nevnt, som eies av en *fremmed* stat.

Departementet foreslår likevel at reglene om ansvar skal gjelde for skip som er eid av en fremmed stat, når det gjelder skade her i riket eller i norsk økonomisk sone. Bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 2 og 3 er etter departementets syn ikke til hinder for å gi alminnelige regler om objektivt ansvar for skip som eies av en fremmed stat, selv om bunkerskonvensjonen ikke gjelder. Bestemmelsen er den samme som gjelder ved oljesøl etter sjøloven § 206 jf. § 207.

#### **7.4 Forsikring av den delen av ansvaret som overstiger beløpsgrensen for den pliktige forsikringen etter bunkerskonvensjonen**

Den tvungne ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 1 dekker ansvar bare opp til 1996-begrensningskonvensjonens ansvarsgrenser, som tilsvarende ansvarsgrensene i sjøloven § 175. Mange krav som er av stor praktisk betydning ved bunkersoljesølskade, for eksempel utgifter til fjerning av bunkersolje fra skipet og opprensning av bunkersoljesøl fra sjøen eller kysten etter at skipet er «sunket, strandet forlatt eller blitt vrak», vil i norsk rett være omfattet av de høyere ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, jf. § 172 a (se punkt 3.3 ovenfor). De fleste skip som har tvungen ansvarsforsikring etter bunkerskonvensjonen, vil i tillegg ha en vanlig P&I-forsikring. Denne P&I-forsikringen er ikke begrenset til ansvarsgrensene i § 175, og vil derfor kunne dekke den delen av ansvaret som overstiger ansvarsgrensene der. Departementet legger til grunn at reglene i bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 om skadelidtes rett til å reise kravet direkte mot forsikringsgiveren også vil gjelde for slik forsikring.

Bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 om retten til direktekrav sier at «[e]thvert krav om erstatning for forurensningsskade kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for den registrerte eierens ansvar for forurensningsskade». Etter ordlyden gjelder dette enhver forsikring som dekker ansvaret etter bunkerskonvensjonen, både den obligatoriske ansvarsforsikringen og en alminnelig P&I-forsikring som dekker den delen av kravet som eventuelt overstiger beløpsgrensen for den tvungne forsikringen. Under forhandlingene om bunkerskonvensjonen i IMO ble det imidlertid ikke drøftet spesielt om artikkel 7 nr. 10 vil gjelde

for en slik alminnelig P&I-forsikring for det overskytende. Artikkel 7 nr. 10 ble utarbeidet med den tvungne ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen for øyet, etter mønster av de tilsvarende bestemmelsene i 1992-ansvarskonvensjonen og HNS-konvensjonen. Etter departementets syn bør bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 likevel tolkes etter sin ordlyd, slik at bestemmelsen anses å gjelde *all* forsikring som dekker krav etter bunkerskonvensjonen. En slik fortolkning synes å være best i tråd med prinsippene for tolking av internasjonale konvensjoner, jf. Wienkonvensjonen 23. mai 1969 om traktater artikkel 31 og 32. Man var under forhandlingene av bunkerskonvensjonen klar over at ansvaret etter bunkerskonvensjonen kan overstige ansvarsgrensene etter 1996-begrensningskonvensjonen, fordi artikkel 6 åpner for anvendelsen av nasjonale ansvarsbegrensningsregler. Det vil være best i tråd med konvensjonens formål om erstatningsrettslig beskyttelse av de skadelidte at artikkel 7 nr. 10 tolkes slik at bestemmelsen gjelder all forsikring som dekker ansvaret etter bunkerskonvensjonen.

Departementet foreslår på denne bakgrunn at bunkerskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav gis anvendelse også for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen, og som dekker det overskytende opp til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, se forslaget § 188 tredje ledd. Uavhengig av hvordan bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 skal tolkes i denne sammenheng, er konvensjonen uansett ikke til hinder for å gi en slik regel. Også reelle hensyn taler for at de samme reglene om retten til direktekrav skal gjelde også for slik forsikring. En fordel med at retten til direktekrav også for denne overskytende delen av kravet er forankret i bunkerskonvensjonen, er at retten til direktekrav for norske skadelidte i internasjonale forhold derved kan stå sterkere. (Se punkt 3.4 og Rt. 2002 s. 180.) En ulempe er at unntaket for den registrerte eierens egenfeil må gjelde også for denne delen av forsikringen. (Se om dette punkt 4.2.)

Et særskilt spørsmål er om det bør innføres et krav til obligatorisk tilleggsforsikring for den delen av erstatningskravet som overstiger grensen for den tvungne forsikringen etter bunkerskonvensjonen, for tilfelle der de høyere ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a gjelder. Departementet fremmer imidlertid ikke noe forslag om en slik ordning. Som Sjølovkomiteen peker på i NOU 2004: 21 punkt 3.4 side 20, lar regler om forsikringsplikt i skipsfarten seg vanskelig gjennomføre effektivt uten internasjonal regulering. Generelt er det der-

for grunn til å være tilbakeholdende med å innføre nasjonale særordninger her. Det kan også reises spørsmål om det er forenlig med bunkerskonvensjonen å pålegge en forsikringsplikt for bunkersoljesølskade som går lenger enn bunkerskonvensjonens regler om dette.

## 8 Økonomiske og administrative konsekvenser av gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett

Med de nye reglene i bunkerskonvensjonen om forsikringsplikt for den registrerte eieren av skipet vil skadelidte kunne rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren, uansett om man kan finne den ansvarlige eller ikke. På denne måten styrkes den skadelidtes erstatningsrettslige vern.

For den registrerte eieren av skipet vil bunkerskonvensjonens regler ikke innebære administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning. Den registrerte eieren av skipet har allerede i dag etter sjøloven et objektivt ansvar for bunkersoljesølskade. De fleste skip har videre slik ansvarsforsikring som kreves. For de få skipene som driver uten slik ansvarsforsikring, vil kostnadene øke på grunn av forsikringsplikten.

Utvidelsen av kretsen av ansvarssubjekter vil innebære at redere og andre som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift, men som ikke er skipets registrerte eier, kan bli pålagt et objektivt ansvar etter konvensjonen som de ikke har i dag.

Konvensjonen krever at det utstedes et sertifikat om at skipet har den pliktige ansvarsforsikringen. Dette kan medføre en kostnad for den registrerte eieren av skipet i form av et gebyr for sertifikatutstedelsen. For sjøforsikringsnæringen vil bunkerskonvensjonens regler gi en økt administrativ byrde ved at det må bekreftes overfor myndighetene at skipet har den pliktige forsikringen (på samme måte som etter 1992-ansvarskonvensjonen).

For myndighetene vil konvensjonen medføre en økt administrativ byrde ved at sertifikater må utstedes eller attesteres av eller på vegne av myndighetene. Det antas ikke at den økte administrative byrden vil medføre et økt bevilgningsbehov, da kostnadene forbundet med sertifikatutstedelsen vil kunne dekkes inn ved gebyrinntekter.

Videre må myndighetene utføre stikkprøvekontroller av at fremmede skip som ankommer Norge, har forsikringssertifikater som dekker ansvaret etter konvensjonen. Kontrollen av sertifi-

kater vil kunne skje i forbindelse med andre kontroller som skipskontrollen utfører, og vil derfor antakelig ikke medføre noen administrativ byrde av betydning.

## 9 Norsk ratifikasjon av bunkerskonvensjonen

Departementet foreslår at Norge ratifiserer bunkerskonvensjonen. Konvensjonens regler vil styrke det erstatningsrettslige vernet for de skadelidte etter bunkersoljesølskade. Det er særlig konvensjonens regler om obligatorisk ansvarsforsikring med rett for skadelidte til å rette kravet direkte mot forsikringsgiveren som vil gi en slik styrking. En slik internasjonal forsikringsplikt vil bedre de skadelidtes mulighet til å få dekning i tilfelle der man ikke får tak i den registrerte eieren av skipet, eller der denne av ulike grunner ikke dekker kravene.

Det er en svakhet ved bunkerskonvensjonen at forsikringsgiveren kan påberope seg overfor skadelidte at forsikringstilfellet er fremkalt ved den registrerte eierens egenfeil. (Se punkt 4.2.) Dette unntaket fra forsikringsdekning svekker skadelidtes rettigheter i forhold til de rettighetene som følger av den norske forsikringsavtaleloven. Departementet antar imidlertid at dette i praksis vil ha liten betydning. Som nevnt foran i punkt 3.4, vil de nasjonale norske reglene om rett til direktekrav dessuten uansett kunne bli satt til side der det materielle rettsforholdet er regulert av utenlandsk rett. Skadelidte vil da stå sterkere med bunkerskonvensjonens regler enn uten dem. Denne svakheten ved bunkerskonvensjonen bør derfor ikke stå i veien for at Norge ratifiserer konvensjonen.

Forsikringsplikten etter bunkerskonvensjonen gjelder bare for et beløp opp til ansvarsgrensene i 1996-begrensningskonvensjonen, og ikke opp til de høyere ansvarsgrensene som i norsk rett gjelder for visse krav etter sjøloven § 175 a. Dette bør imidlertid ikke være til hinder for norsk ratifikasjon. Bunkerskonvensjonen er ikke til hinder for at de høye begrensingsbeløpene i sjøloven § 175 a gjelder for ansvaret for skipets eier. De fleste skip vil ha en alminnelig P&I-forsikring (jf. punkt 3.4) i tillegg til den tvungne forsikringen etter bunkerskonvensjonen. Denne alminnelige P&I-forsikringen vil normalt omfatte den overskytende delen av ansvaret etter sjøloven § 175 a, som ikke er dekket av den tvungne forsikringen etter bunkerskonvensjonen.

## 10 Særlig om ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett

Justisdepartementet arbeider med sikte på ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (*HNS-konvensjonen*). HNS-konvensjonen ble undertegnet av Norge 25. september 1997 med forbehold om ratifikasjon, og inneholder regler om ansvar og forsikring i forbindelse med skader forårsaket av farlige og skadelige stoffer som transporteres som last om bord i skip. Formålet med HNS-konvensjonen er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter ulykker med farlig gods ombord på skip. Konvensjonen pålegger skipets eier et objektivt ansvar som er begrenset oppad til et visst beløp pr. hendelse, og som øker med skipets størrelse. Skipets eier plikter å ha forsikring for dette ansvaret. Over beløpsgrensen for skipseierens ansvar skal tapene dekkes av Det internasjonale fond for farlige og skadelige stoffer (HNS-fondet). Erstatningsutbetalinger fra HNS-fondet skal finansieres av en avgift som innkreves etter at det er skjedd en ulykke, og som skal betales av dem som gjennom det forutgående året (eller tidligere år) har mottatt et visst kvantum av slike stoffer som konvensjonen omfatter. I NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods anbefaler Sjølovkomiteen at Norge ratifiserer HNS-konvensjonen og foreslår regler til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

Et forslag om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av HNS-konvensjonen blir likevel ikke fremmet nå. Bakgrunnen for dette er at enkelte vesentlige spørsmål som gjelder gjennomføringen av HNS-konvensjonen, vil bli drøftet på møter i Forsamlingen i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade i juni 2007. Dette gjelder blant annet en mulig felles måldato for ratifikasjon, problemer med at flertallet av de statene som har ratifisert HNS-konvensjonen ikke har oppfylt sin rapporteringsplikt etter artikkel 43 (om mottaket av farlig gods i året før ratifikasjon), anvendelsen av avgiftsreglene for LNG (flytende naturgass) og enkelte andre spørsmål. Noen av disse spørsmålene er av en slik betydning at det er vanskelig å utrede konsekvensene av HNS-konvensjonen tilstrekkelig før man vet mer om resultatet av de forestående internasjonale drøftelsene.

Departementet tar på denne bakgrunn sikte på å legge frem forslag til ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen først når de nødvendige

avklaringene fra de internasjonale drøftelsene foreligger.

HNS-konvensjonen har så langt ikke fått et tilstrekkelig antall ratifikasjoner til at den er trådt i kraft internasjonalt. Departementet legger opp til at Norge vil kunne være klar til å ratifisere på en måldato som man eventuelt blir enig om internasjonalt, eller samtidig med andre land som det er naturlig å koordinere dette med, herunder de andre nordiske landene.

## 11 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

### Til § 183

Paragrafen slår fast prinsippet om objektivt ansvar for skipets eier ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje. Videre inneholder bestemmelsen enkelte legaldefinisjoner. For alminnelige vurderinger vises til punkt 4.

*Første ledd første punktum* gjennomfører artikkel 3 nr. 1 i bunkerskonvensjonen, med prinsippet om at skipets eier er objektivt ansvarlig, se særlig alminnelige motiver punkt 4.1. Det er etter artikkel 3 nr. 1 den som er skipets eier på det tidspunkt hendelsen inntreffer, som er ansvarlig. Denne presiseringen antas unødvendig å innta i lovteksten.

Henvisningen i første ledd *annet punktum* til § 191 første ledd nytt annet punktum gjennomfører regelen i bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 1 om en serie hendelser med samme opphav. Henvisningen til § 191 første ledd nytt tredje punktum gjennomfører regelen i bunkerskonvensjonen artikkel 5 om solidaransvaret ved hendelser som involverer to eller flere skip. Det vises nærmere til spesialmerknadene til endringene i § 191.

*Annet ledd* gjennomfører definisjonen av forurensningsskade i bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 9. Bestemmelsen tilsvarer definisjonen av forurensningsskade etter oljeutslipp fra oljetankere i sjøloven § 191 annet ledd, men med den forskjell at det her tales om «forurensningsskade forårsaket av bunkersolje».

*Tredje ledd* gjennomfører definisjonen av skip i bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr.1. *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* bemerket i høringen i 2006 at uttrykket «sjøgående» kan gjøre det noe uklart om det kreves fremdriftsmaskineri for at et skip skal falle inn under definisjonen, og viste til at det engelske uttrykket er «seaborne craft». På denne bakgrunn foreslo disse høringsinstansene i stedet betegnelsen «flytende innretning», som i den tilsvarende bestemmelsen i

sjøloven § 191. D e p a r t e m e n t e t viser til at bunkerskonvensjonen gjelder skade forårsaket av olje til bruk til skipets *drift eller fremdrift*, og at skip uten fremdriftsmaskineri neppe i praksis vil kunne forårsake skade av betydning etter bunkerskonvensjonen. Spørsmålet er derfor neppe av særlig praktisk betydning. I prinsippet er imidlertid departementet enig i at uttrykket «sjøgående» ikke gir en helt dekkende gjennomføring av teksten i konvensjonen. Departementet legger også vekt på at ordlyden i § 191 og 183 her bør være ens, og at det derfor bør finnes et uttrykk som er hensiktsmessig i begge sammenhenger. Departementet finner ikke at uttrykket «flytende innretning» er tilstrekkelig dekkende i denne sammenhengen, da det bør gå frem av ordlyden at fartøyet må befinne seg på sjøen. Det kan tenkes bunkersoljesøl i ferskvann, noe som ikke vil være omfattet av bunkerskonvensjonen. Departementet foreslår på denne bakgrunn uttrykket «ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen».

*Fjerde ledd* gjennomfører definisjonen av bunkersolje i artikkel 1 nr. 5

*Femte ledd* gjennomfører definisjonen av «skipets eier» i bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 3, og regulerer derved hvem som er ansvarssubjektene etter regelen i første ledd. Se alminnelige motiver punkt 7. «Registrert eier» er definert i sjette ledd. Rederbegrepet skal forstås i tråd med vanlig tradisjon. Uttrykket «disponent» skal i utgangspunktet forstås på den samme måten som det tilsvarende begrepet i sjøloven § 171. Med «disponenten» menes vanligvis den som faktisk forstår driften av skipet på vegne av eieren. Hva som nærmere ligger i dette, er ikke helt klart, men må avgjøres ut fra en helhetsvurdering i det enkelte tilfellet. Den nærmere avgrensningen av begrepet «disponent» er imidlertid ikke avgjørende, siden alle som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet uansett er omfattet. Kretsen av ansvarssubjekter er ikke ment å være videre enn kretsen av begrensingsberettigede etter sjøloven kapittel 9.

*Sjette ledd* gjennomfører definisjonen av «registrert eier», jf. artikkel 1 nr. 4.

*Syvende ledd* gir § 191 femte ledd annet punktum tilsvarende anvendelse. Bestemmelsen gjennomfører bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 4 annet punktum, om et skip som eies av en stat, men som brukes av et selskap som i denne staten er registrert som skipets bruker. Her skal med «eier» forstås dette selskapet.

#### *Til § 184*

Bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 3 og 4 gjør de samme unntakene fra ansvaret som 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 og 3, som er gjennomført i norsk rett i sjøloven § 192. Forslaget til § 184 viser derfor bare til reglene i sjøloven § 192. Det vises nærmere til merknadene til sjøloven § 192 i NOU 1973: 46 side 20–21.

Sjøloven § 192 gjelder bare ansvaret til den registrerte eieren, jf. definisjonen av «eier» i § 191 femte ledd. Henvisningen i forslaget § 184 til at § 192 skal gjelde tilsvarende, vil omfatte alle som inngår i definisjonen av «skipets eier» i forslaget § 183 femte ledd, ikke bare den registrerte eieren.

#### *Til § 185*

*Første ledd første punktum* gjennomfører bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 5, som innebærer at krav mot dem som er omfattet av definisjonen av «skipseier», bare kan fremmes i samsvar med reglene i bunkerskonvensjonen. *Annet punktum* gir reglene om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering) i sjøloven § 193 tilsvarende anvendelse, herunder reglene om regress i sjøloven § 193 tredje ledd. Bestemmelsen om kanalisering gis likevel ikke anvendelse for personer som er ansvarssubjekter etter bunkerskonvensjonen etter forslaget § 183 femte ledd, jf. *tredje punktum*. Se nærmere om ansvarskanalisering alminnelige motiver punkt 7.1.

*Annet ledd* viser til reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9. Dette inkluderer de høyere ansvarsgrensene i § 175 a jf. § 172 a. Se alminnelige merknader punkt 3.3.

#### *Til § 186*

Lovforslaget § 186 gjennomfører reglene om forsikringsplikt i bunkerskonvensjonen artikkel 7. Se alminnelige merknader punkt 4.2. Bestemmelsen er utformet etter mønster av sjøloven § 197, som gjennomfører de tilsvarende bestemmelsene i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 7. Den tvungne forsikringen skal etter artikkel 7 i bunkerskonvensjonen dekke ansvaret opp til ansvarsgrensen etter 1996-begrensingskonvensjonen.

*Første ledd første punktum* om forsikringsplikten for alle norske skip på over 1000 bruttotonn gjennomfører bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 1. Etter *annet og tredje punktum* skal alle norske skip ha et sertifikat som bekrefter at det foreligger pliktig forsikring, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 2. Sertifikatet kan etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 3 under visse forutsetninger utstedes på statens vegne av en organisasjon eller

institusjon som staten bemyndiger til dette. I den danske sjøloven er en bestemmelse om dette innført i § 186 fjerde ledd. Departementet foreslår at dette i tilfelle blir fastsatt i forskrift etter fjerde ledd.

*Annet ledd første punktum* pålegger forsikringsplikt for alle utenlandske skip, uansett hvor de hører hjemme, som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Etter konvensjonen artikkel 7 nr. 12 plikter statene å sikre at *ethvert skip* som ankommer havn eller laste- og losseplass i territoriet eller territorialfarvannet, har *forsikring* etter konvensjonen. Annet ledd *annet punktum* pålegger alle skip fra stater som er tilsluttet bunkerskonvensjonen, en plikt til å ha sertifikat etter konvensjonen, i tråd med artikkel 7 nr. 2. *Tredje punktum* pålegger også skip fra stater som *ikke* er tilsluttet bunkerskonvensjonen, å ha slikt sertifikat. Skip fra ikke-konvensjonsstater kan få utstedt sertifikat av myndighetene i konvensjonsstatene, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 2. Det er noe uklart etter konvensjonens ordlyd om det også for skip fra slike stater gjelder en *plikt* til å ha *sertifikat* etter konvensjonen artikkel 7 nr. 2. Folkerettslig er det likevel uansett ingenting i veien for å oppstille en slik sertifikatplikt også for skip fra ikke-konvensjonsstater. En sertifikatplikt er den mest effektive måten for Norge å oppfylle sine forpliktelser etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 12 til å håndheve den forsikringsplikten som gjelder for slike skip.

Bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 14, med særregler om kravene til forsikringssertifikatet når skipet eies av en stat, tilsvarer 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 7 nr. 12, som er gjennomført i sjøloven § 197 tredje ledd. I forslaget § 186 *tredje ledd* er det vist til at bestemmelsene i § 197 tredje ledd her gjelder tilsvarende.

*Fjerde ledd* gir hjemmel til å gi nærmere regler om forsikringsplikten i forskrift. Det legges her opp til det samme systemet som ved gjennomføringen av 1992-ansvarskonvensjonen i sjøloven kapittel 10, hvor detaljreglene om forsikringen og sertifikatplikten gis i forskrift. Se den tilsvarende forskriftshjemmelen i sjøloven § 198. I forskriften vil det også bli fastsatt hvilket forvaltningsorgan, eventuelt hvilken institusjon eller organisasjon, som kan utstede sertifikat. Myndigheten til å gi forskrifter foreslås lagt til departementet, på bakgrunn av at disse forskriftene antas å være av teknisk karakter.

I den danske søloven § 186 er det i femte ledd gitt en regel som presiserer at Danmark kan utstede sertifikater til skip som er eierregistrert i

Danmark, men bareboatregistrert i et fremmed lands register. Departementet antar at dette følger av en naturlig fortolkning av § 186, og anser det unødvendig med en presisering i lovteksten.

#### Til § 187

Paragrafen gjelder sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt. Den gjennomfører forpliktelsen som påhviler statene etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 11 og nr. 12 til å påse at norske skip, og fremmede skip som anløper eller forlater norsk område, oppfyller forsikrings- og sertifikatplikten etter konvensjonen. Reglene om dette er de samme som i sjøloven § 199, og det er derfor bare vist til den bestemmelsen.

#### Til 188

Paragrafen gjennomfører reglene i bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 om skadelidtes rett til å fremme krav etter bunkerskonvensjonen direkte mot forsikringsgiveren. Se alminnelige motiver punkt 4.2. (Bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 tilsvarer i innhold 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 7 nr. 8, som er gjennomført i sjøloven § 200 første ledd.)

Retten til direktekrav etter den pliktige ansvarsforsikringen, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 første punktum, er nedfelt i *første ledd første punktum*. Regelen er i hovedsak den samme som i forsikringsavtaleloven § 7-6 første ledd første punktum, men med den vesentlige forskjell at mens retten til direktekrav etter forsikringsavtaleloven § 7-6 langt på vei er fravikelig, jf. alminnelige motiver punkt 3.4, er reglene i forslaget § 188 ufravelige.

Første ledd *annet punktum* presiserer forsikringsgiverens selvstendige rett til ansvarsbegrensning, uavhengig av om den ansvarlige selv har mistet sin rett til begrensning, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 tredje punktum. Bestemmelsen innebærer et unntak fra den alminnelige regelen i sjøloven § 171 tredje ledd om at forsikringsgiveren bare skal ha samme rett til begrensning som sikrede selv har.

*Annet ledd første punktum* gjennomfører konvensjonens regler om at forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende de fritaksgrunner som eieren selv kunne gjort gjeldende, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 annet punktum. *Annet punktum* gjennomfører bunkerskonvensjonens regler om at forsikringsgiveren ikke kan gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor skipets eier, jf. artikkel 7 nr. 10 fjerde punktum. *Tredje punktum* gjennomfører bunkerskonvensjonens regler om at eierens forsettlige egen-

feil er fritaksgrunn for forsikringsgiverens ansvar, jf. artikkel 7 nr. 10 fjerde punktum. Som det fremgår i punkt 4.2, antar departementet at unntaket fra dekning ved eierens egenfeil bare gjelder ved den *registrerte eierens* egenfeil. I høringen har *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* uttalt at en slik presisering bør tas inn i selve lovteksten. Departementet er enig i dette. På denne bakgrunn foreslås en lovteknisk utforming der lovteksten i stedet for å henvise til § 200 første ledd tredje og fjerde punktum, slik som i det lovforslaget som var på høring, gjentar den samme lovteksten i § 188 annet ledd, men med den forskjell at det presiseres at unntaket fra forsikringsdekning bare gjelder ved den registrerte eierens egne forsettlige feil.

*Tredje ledd* gjennomfører de samme reglene om direktekrav mv. også for tilleggsforsikring som dekker den delen av ansvaret som eventuelt overstiger beløpsgrensen for den obligatoriske ansvarsforsikringen etter § 186. Se om bakgrunnen for bestemmelsen alminnelige motiver punkt 7.4.

#### Til § 189

Paragrafen gjelder norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrding av utenlandske dommer og gjennomfører reglene i bunkerskonvensjonen artikkel 9 og 10. Reglene her er de samme som i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 9 nr. 1 og 2 og artikkel 10, som er gjennomført i sjøloven § 203 og § 205 første ledd. § 189 *første ledd* fastsetter derfor bare at sjøloven § 203 første og annet ledd gjelder tilsvarende. *Annet ledd* tilsvarende sjøloven § 205 første ledd, men slik at det vises til bunkerskonvensjonen.

#### Til 190

Paragrafen regulerer virkeområdet for reglene i §§ 183 til 189. *Første ledd* om reglenes geografiske virkeområde, samt henvisningen i annet ledd til regelen i sjøloven § 206 annet ledd, gjennomfører reglene om virkeområdet i bunkerskonvensjonen artikkel 2.

*Annet ledd* gir regelen i sjøloven § 206 annet ledd om virkeområdet der en stat ikke har opprettet økonomisk sone, tilsvarende anvendelse, jf. bunkerskonvensjonen artikkel 2 bokstav a punkt ii.

På samme måte som 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 11 nr. 1, jf. sjøloven § 206 tredje ledd, unntar bunkerskonvensjonen fra reglenes virkeområde krigsskip og visse andre skip som eies eller brukes av en stat og som utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed, jf. bun-

kerskonvensjonen artikkel 4 nr. 2. Bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 3 tillater likevel, i motsetning til 1992-ansvarskonvensjonen, statene å anvende konvensjonens regler på *egne* statsskip. I *tredje ledd* foreslås på denne bakgrunn en regel om unntak for visse skip som er eid av en *fremmed* stat. Skip som er eid av den norske stat, vil ikke være omfattet av unntaket. Om begrunnelsen for regelen, se alminnelige motiver punkt 7.3. I høringen var det her foreslått en noe annen lovteknisk utforming av regelen, basert på henvisninger til § 206 tredje ledd. *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* ga i høringen uttrykk for at regelen i stedet bør gis direkte uttrykk i bestemmelsens ordlyd. Departementet foreslår på denne bakgrunn en lovteknisk løsning der unntaket fremgår direkte av § 190, slik disse høringsinstansene går inn for.

Etter bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 3 skal en stat som vil anvende konvensjonens regler på egne krigsskip mv., notifikere IMOs generalsekretær om det. Forslaget forutsetter derfor at Norge gir slik notifikasjon. Slike skip vil etter forslaget være omfattet av de særlige reglene om forsikringssertifikat for skip som eies av den norske stat, jf. lovforslaget § 186 tredje ledd som viser til § 197 tredje ledd.

*Fjerde ledd* fastsetter at reglene i §§ 183 til 190 ikke gjelder i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke er tilsluttet bunkerskonvensjonen. Bestemmelsen er den samme som i sjøloven § 209 siste ledd.

#### Til 191

Overskriften i § 191 foreslås endret slik at forholdet mellom § 183 og § 191 fremgår klarere.

I § 191 *første og annet ledd* foreslås noen endringer som er av rent lovteknisk karakter. Regelen i § 191 sjette ledd foreslås flyttet opp til § 191 første ledd, som *annet punktum* der. Videre foreslås i et nytt *tredje punktum* en regel om solidarisk ansvar i tilfelle der to eller flere skip er involvert i hendelsen, men der skaden ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip. Regelen følger av 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 4, men har tidligere ikke vært gjennomført uttrykkelig i sjøloven. *Den Norske Advokatforening* og *Norges Rederiforbund* har uttalt i høringen at man mener en slik bestemmelse bør komme til uttrykk i loven.

I *annet ledd* presiseres det innledningsvis at regelen gjelder forurensningsskade forårsaket av olje etter §§ 191 til 209.

I *tredje ledd første punktum* endres definisjonen av skip i tråd med den tilsvarende ordlyden i lovforslaget § 183 tredje ledd. Endringen er rent lovteknisk og innbærer ingen materielle endringer. Se ellers spesialmerknadene til § 183 tredje ledd.

I *femte ledd*, som gjennomfører definisjonen av skipets eier i 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 1 nr. 3, gjøres enkelte lovtekniske endringer. Bakgrunnen er i hovedsak Sjølovkomiteens forslag til den tilsvarende § 212 bokstav c i NOU 2004: 21, til gjennomføring av den likelydende bestemmelsen i HNS-konvensjonen artikkel 1 nr. 3. Endringene er rent lovtekniske og innbærer ingen materielle endringer.

Innholdet i *sjette ledd* foreslås flyttet opp i første ledd, jf. over om dette, og sjette ledd foreslås derfor opphevet.

#### Til § 192

I § 192 første ledd bokstav b tilføyes ordene «eller unnlatelse». Endringen er rent lovteknisk og innbærer ingen materielle endringer, men gjør ordlyden mer dekkende for 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 bokstav b.

#### Til § 193

I forslaget § 193 annet ledd foreslås enkelte rent lovtekniske endringer. Bakgrunnen er Sjølovkomiteens forslag til den tilsvarende bestemmelsen i § 214 i NOU 2004: 21. *Sjølovkomiteen* formulerte her *bokstav a og f* på en måte som er bedre i samsvar med konvensjonen enn den nåværende ordlyden i § 193 annet ledd. De aktuelle konvensjonsbestemmelsene i HNS-konvensjonen artikkel 7 nr. 5 og 1992-ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 4 er likelydende. Dette er derfor fulgt opp i lovforslaget her, likevel med visse språklige justeringer.

I tillegg foreslår departementet å endre ordlyden i *bokstav e*, slik at den i stedet for å vise til «forurensningsskade», viser til «skade eller tap som er omfattet av reglene i § 191». Bakgrunnen er at når det i lovforslaget § 214 annet ledd første punktum vises til § 193 annet ledd, antar departementet at det er mindre egnet til å skape misforståelser dersom henvisningen i § 193 annet ledd bokstav e ikke refererer spesielt til «forurensningsskade».

#### Til § 197

I *annet ledd* foreslås et nytt *tredje punktum* med en presisering av at det kreves forsikringssertifikat også av fremmede skip som er registrert i en stat som ikke er tilsluttet 1992-ansvarskonvensjonen. Etter forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og

annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip § 8 skal utenlandsk skip som ikke er konvensjonsskip, ha sertifikat utstedt eller bekreftet av myndighetene i en konvensjonsstat, som viser at skipet har slik forsikring som 1992-ansvarskonvensjonen krever. Sjøloven mangler i dag et uttrykkelig krav om dette. For skip fra en stat som ikke er tilsluttet 1992-ansvarskonvensjonen, *kan* det etter 1992-ansvarskonvensjonens artikkel 7 nr. 2 utstedes sertifikat. Det kan etter ordlyden i konvensjonen være noe uklart om det for skip fra en ikke-konvensjonsstat gjelder en *plikt* etter konvensjonen til å ha sertifikat, men folkerettslig er det uansett ikke noe i veien for nasjonalt å oppstille en slik sertifikatplikt for fremmede skip. Dette er nødvendig for at Norge skal kunne overholde sine forpliktelser etter artikkel 7 nr. 11 til å sørge for at alle slike skip har den påkrevde forsikringen.

#### Til § 198

§ 198 foreslås endret slik at forskriftskompetansen legges til departementet, i stedet for til Kongen. Bakgrunnen for dette er at det er tale om tekniske forskrifter.

#### Til § 201

I sjøloven § 201 annet ledd, som gjennomfører bestemmelsene om regress etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 9, foreslås enkelte lovtekniske endringer. Det tilsiktes ingen materielle endringer.

I annet ledd *første punktum endres den nåværende henvisningen til § 193 tredje ledd*, slik at det i stedet vises til § 193 første ledd. Departementet antar at det beror på en misforståelse at det i dagens lovtekst vises til tredje ledd. Bestemmelsen i § 193 tredje ledd, som begrenser retten til regress mot personer som er beskyttet av kanaliseringsregelen i annet ledd, er i strid med 1992-fondskonvensjonen artikkel 9, som sier at *intet i konvensjonen* skal innskrenke fondets rett til regress mot andre enn skipets eier og dennes forsikringsgiver.

Bakgrunnen for endringene i *annet punktum* er Sjølovkomiteens forslag til den tilsvarende bestemmelsen i § 222 annet ledd i lovforslaget i NOU 2004: 21, til gjennomføring av de tilsvarende bestemmelsene i HNS-konvensjonen artikkel 41.

#### Til § 203

I § 203 første ledd foreslås en lovteknisk endring som gjør det tydeligere at tiltak som nevnt, er omfattet uansett hvor selve tiltakene er truffet.

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

### *Til § 208*

I sjøloven § 208 foreslås en konsekvensendring som består i at skade som er omfattet av §§ 183 til 190, unntas fra § 208. Med dette blir den praktiske betydningen av § 208 betydelig mindre. Departementet foreslår likevel ikke å stryke bestemmelsen. Bunkersoljeskade som ikke omfattes av det geografiske virkeområdet til bunkerskonvensjonen, jf. lovforslaget § 190, vil fortsatt være regulert av § 208. Dette gjelder bunkersoljesølskade på den norske delen av kontinentalsokkelen utenfor norsk økonomisk sone, samt bunkersoljesølskade på det åpne hav utenfor den norske delen av kontinentalsokkelen for så vidt norsk erstatningsrett kommer til anvendelse.

### *Til § 503*

I § 503 første ledd første punktum er en henvisning til foreldelse av krav etter § 183 innarbeidet.

### *Til endringen i lov 7. januar 2005 nr. 2*

Ved lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i sjøloven ble § 55 nr. 4 i lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) endret. Loven vil tre i kraft 1. juli 2008.

Endringen i § 55 nr. 4 i straffeprosessloven bestod i at ordet «sjøfartsinspektørene» ble satt inn. Denne lovendringen foreslås nå opphevet, noe som innebærer at dagens ordlyd beholdes.

Forslaget har ingen sammenheng med de øvrige forslagene i denne proposisjon, men knytter seg til regelverket om undersøkelse av sjøulykker. Lov 7. januar 2005 nr. 2 gir nye regler i sjøloven om undersøkelse av sjøulykker, som vil tre i kraft 1. juli 2008.

Endringen i straffeprosessloven § 55 nr. 4 gjelder den nærmere organiseringen av arbeidet med sjøfartsforhold i politiet. Bakgrunnen for forslaget om å oppheve den ikke ikraftsatte endringen av straffeprosessloven § 55 nr. 4 er at *riksadvokaten* i brev til Justisdepartementet 29. mai 2006 anmodet om at lovendringen der det vises til sjøfartsinspektører i straffeprosessloven § 55 nr. 4, ikke blir

iverksatt. Riksadvokaten uttaler blant annet i brevet:

«Etter en samlet vurdering kan ikke riksadvokaten se at det nå er behov for å videreføre en ordning med påtalemyndighet for sjøfartsinspektørene når politiet overtar det administrative ansvaret for den straffeprosessuelle etterforskning av sjøulykker m.v. Tvert i mot antar en at det gir større ryddighet og tydeligere ansvarslinjer at en også på dette feltet – som ved annen etterforskning av forhold regulert i til dels komplisert særlovgivning – følger den ordinære organisasjonsmodell i politiet med politimesteren som ansvarlig for straffesaksbehandlingen i politidistriktet og en påtalejurist som har ansvar for etterforskningen av den konkrete sak. Dette gjelder også om en i den videre prosess velger en regionmodell for organiseringen av etterforskning av visse typer sjøulykker mv.

Riksadvokatens standpunkt innebærer at påtaleinstruksen kap. 32 kan oppheves, og at endringen i straffeprosessloven § 55 første ledd nr. 4, jf. foran, ikke settes i kraft. Iverksettelse av politietterforskning vil på vanlig måte være hjemlet i straffeprosessloven § 224.»

Departementet foreslår på denne bakgrunn at straffeprosessloven § 55 nr. 4 endres som nevnt.

### *Til del IV om ikrafttredelse og overgangsbestemmelser*

*Nr. 1* gjelder ikrafttredelse av reglene som gjennomfører bunkerskonvensjonen. Bestemmelsene som gjennomfører reglene i bunkerskonvensjonen vil bli satt i kraft fra det tidspunkt konvensjonen trer i kraft for Norge etter ratifikasjon.

*Nr. 2* gjelder del II, som opphever henvisningen til sjøfartsinspektørene i endringsloven til sjøloven 7. januar 2005 nr. 2, samt del III om Stortingets samtykke til ratifikasjon av bunkerskonvensjonen. Disse delene av lovforslaget foreslås satt i kraft straks.



Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

Justis- og politidepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

---

**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 lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

### I

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

Kapitteloverskriften til kapittel 10 plasseres mellom § 182 og § 183 og skal lyde:

### Kapittel 10 Ansvar for skade ved oljesøl

Nytt avsnitt I skal lyde:

#### I Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen)

*§ 183 Objektivt ansvar for skipets eier ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje, definisjoner.*

*Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje. § 191 første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende.*

*Med forurensningsskade forårsaket av bunkersolje forstås i §§ 183 til 190:*

- a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet, som skyldes forurensning voldt av bunkersolje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet, omfatter i tillegg til tapet for tjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.*
- b) Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.*

*Med skip forstås i §§ 183 til 190 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som ikke er omfattet av sjøloven § 191 tredje ledd.*

*Med bunkersolje forstås alle oljer som inneholder hydrokarboner, herunder smøreolje, til bruk til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje.*

*Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.*

*Med registrert eier forstås i §§ 183 til 190 den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet.*

*Eies skipet av en stat, gjelder § 191 femte ledd annet punktum tilsvarende.*

*Med bunkerskonvensjonen forstås den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.*

*Med konvensjonsstat forstås i §§ 183 til 190 stat som har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.*

#### § 184 Ansvarsfritak

*Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190.*

#### § 185 Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar

*Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan bare gjøres gjeldende etter reglene i §§ 183 til 190. Reglene om kanalisering av ansvar mv. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190. Regelen om at ansvar ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke gjelde for personer som er omfattet av definisjonen av «skipets eier» i § 183 femte ledd.*

*For begrensning av ansvaret til skipets eier gjelder reglene i kapittel 9.*

#### § 186 Forsikringsplikt, sertifikat

*Registrert eier av et norsk skip med bruttotonnasje som, beregnet etter vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969, overstiger 1000 tonn, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 183 opp til de ansvarsgrenser som følger av London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996, jf. ansvarsgrensene i § 175. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sik-*

kerhet. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Bestemmelsen i første ledd første punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip med bruttotonnasje som overstiger 1000 tonn, som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Er skipet registrert i en konvensjonsstat, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip som er registrert i en stat som ikke er konvensjonsstat.

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

Departementet gir i forskrift regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat, og om bruk av og registrering av elektroniske sertifikater.

#### § 187 Sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt m.m.

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter reglene i § 186.

#### § 188 Krav mot forsikringsgiveren

Erstatningskrav for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan reises direkte mot den som har ytet pliktig forsikring eller stilt sikkerhet etter § 186 for skipets eiers erstatningsansvar etter § 183 (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende begrensning av ansvaret, selv om skipets eier ikke har rett til ansvarsbegrensning.

Ved krav mot forsikringsgiveren som nevnt i første ledd, kan forsikringsgiveren også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som skipets eier selv kunne gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren overfor fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor skipets eier. Forsikringsgiveren kan likevel gjøre gjeldende den innsigelse at skaden skyldes forsettlig feil av den registrerte eieren selv.

Når erstatningskrav som nevnt i første ledd omfattes av reglene om begrensning av ansvaret i § 172 a jf. § 175 a, kan også den delen av kravet som overstiger det beløpet som er dekket av den pliktige forsikringen etter § 186 jf. § 175, reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet som dekker den overskytende delen av erstatningsansvaret. For slike krav gjelder reglene i første ledd annet punktum og annet ledd tilsvarende.

#### § 189 Norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer

Reglene i § 203 første og annet ledd om norske domstolars kompetanse gjelder tilsvarende ved søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i en konvensjonsstat og av en domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter bunkerskonvensjonen artikkel 9.

#### § 190 Virkeområdet for reglene i §§ 183 til 189

Reglene i §§ 183 til 189 om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje gjelder for:

- a) slik skade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) slik skade oppstått i en annen konvensjonsstat eller i en konvensjonsstats økonomiske sone, og
- c) utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik skade, uansett hvor tiltaket er truffet.

§ 206 annet ledd gjelder tilsvarende ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en fremmed stat, og som på det tidspunkt da bunkersolje unnslipper eller tømmes fra skipet, utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersiell øyemed. §§ 183 til 185 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.

Avsnittsoverskriften før § 191 skal lyde:

## **II Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvars-konvensjonen) og den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (1992-fondskonvensjonen) m.m.**

I § 191 gjøres følgende endringer:

Første og annet ledd skal lyde:

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade. Voldes slik forurensningsskade ved en serie hendelser med samme opphav, påhviler ansvaret den som er eier ved den første hendelsen. Er

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

*skaden oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip som hver for seg transporterer olje, er hver eier ansvarlig, men slik at eierne hefter solidrisk for skade som ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip.*

Med forurensningsskade forstås i §§ 191 til 209:

a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.

b) Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Tredje ledd første punktum skal lyde:

Med skip forstås i § 191 til § 209 *ethvert sjøående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen* som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, med mindre annet er sagt, jf. § 208 første ledd.

Femte ledd skal lyde:

Med eier forstås for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier, *eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet*. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne staten er registrert som skipets bruker, anses *likevel* selskapet som skipets eier.

Sjette ledd oppheves. Syvende til niende ledd blir nye sjette til åttende ledd.

I § 192 skal første ledd bokstav b lyde:

b) i sin helhet skyldes en handling *eller unnlatelse* av tredjeperson for å volde skade, eller

I § 193 annet ledd gjøres følgende endringer

bokstav a skal lyde:

a) medlem av besetningen, *ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for,*

bokstav e skal lyde:

e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense *skade eller tap som er omfattet av § 191, eller*

bokstav f skal lyde:

f) *ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.*

§ 197 annet ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Annet punktum gjelder tilsvarende for skip registrert i en stat som ikke har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen.*

§ 198 skal lyde:

*Departementet gir nærmere forskrifter om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet.*

§ 201 annet ledd skal lyde:

For fondenes regresskrav *mot skipets eier* og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 *første ledd og § 200* tilsvarende. *For fondenes regresskrav ellers gjelder alminnelige rettsregler.*

§ 203 første ledd skal lyde:

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade hører under norsk domstol dersom forurensningsskaden er oppstått her i riket eller i norsk økonomiske sone eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense *slik forurensningsskade.*

§ 208 første ledd første punktum skal lyde:

Oppstår det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen forurensningsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd, *og skaden ikke er omfattet av reglene i §§ 183 til 190, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende.*

§ 503 første ledd første punktum skal lyde:

Krav om erstatning for forurensningsskade som nevnt i §§ 183, 191, 207 eller 208, eller om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort dersom ikke søksmål er reist innen 3 år fra den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto.

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

## II

I lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og i enkelte andre lover oppheves del VII.

## III

Stortinget samtykker i ratifikasjon av den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001.

## IV

1. Del I trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
  2. Del II og III trer i kraft straks.
-

## Vedlegg 1

### **International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001**

Text approved by the Conference

The States Parties to this Convention,

*Recalling* article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

*Recalling also* article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

*Noting* the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

*Noting also* the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

*Recognizing* the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

*Considering* that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

*Desiring* to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

*Have agreed* as follows:

### **Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001**

De kontraherende stater,

*SOM MINNER OM* artikkel 194 i De forente nasjoners havrettskonvensjon, 1982, som forutsetter at statene skal ta alle nødvendige forholdsregler for å forhindre, redusere og kontrollere forurensning av det marine miljø,

Som også minner om artikkel 235 i den samme konvensjonen, som foreskriver at statene skal samarbeide i den videre utviklingen av internasjonale regler, med sikte på å sikre omgående og tilfredsstillende erstatning for all skade forårsaket av forurensning av det marine miljø,

*som merker seg* suksessen til Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992, og Den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992, med å sikre erstatning til personer som lider skade forårsaket av forurensning ved utslipp av olje som transporteres som last i bulk til sjøs,

*som også merker seg* vedtakelsen av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, for å sørge for tilfredsstillende, omgående og effektiv erstatning for skade ved hendelser i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer,

*som erkjenner* viktigheten av å etablere objektivt ansvar for alle former for oljesølskade, som er forbundet med en passende begrensning av ansvaret,

*som mener* at komplementære tiltak er nødvendige for å sikre betaling av tilfredsstillende, omgående og effektiv erstatning for forurensningsskade forårsaket av utslipp av bunkersolje,

*som ønsker å* vedta ensartede internasjonale regler og fremgangsmåter for å avgjøre spørsmål om ansvar og sikre tilfredsstillende erstatning i slike saker,

*er blitt enige* om følgende:

## Article 1

### Definitions

For the purposes of this Convention:

1. «Ship» means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. «Person» means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. «Shipowner» means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. «Registered owner» means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, «registered owner» shall mean such company.
5. «Bunker oil» means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil.
6. «Civil Liability Convention» means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.
7. «Preventive measures» means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.
8. «Incident» means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.
9. «Pollution damage» means:
  - a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
  - b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.
10. «State of the ship's registry» means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

## Artikkel 1

### Definisjoner

I denne konvensjonen skal

1. «Skip» betyr ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen av enhver type.
2. «Person» betyr enhver fysisk person og enhver juridisk person på det privatrettslige eller offentligrettslige område, herunder enhver stat og dens underavdelinger.
3. «Skipseier» betyr eieren, herunder den registrerte eieren, bareboat befrakteren, disponenten og rederen av skipet.
4. «Registrert eier» betyr den eller de personer som er registrert som eier av skipet, eller om registrering ikke er foretatt, den eller de personer som eier skipet. Eies imidlertid skipet av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, skal med «registrert eier» forstås dette selskap.
5. «Bunkersolje» betyr alle oljer som inneholder hydrokarboner, inklusive smøreolje, som brukes eller skal brukes til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje.
6. «Ansvarskonvensjonen» betyr Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992, med endringer.
7. «Avvergingstiltak» betyr ethvert rimelig tiltak foretatt av enhver person etter at en begivenhet har funnet sted, for å avverge eller begrense forurensningsskade.
8. «Begivenhet» betyr enhver begivenhet eller serie av begivenheter som har samme opprinnelse, og som enten volder forurensningsskade eller skaper en alvorlig og overhengende fare for slik skade.
9. «Forurensningsskade» betyr:
  - a) tap eller skade som har oppstått utenfor skipet og som skyldes forurensning ved bunkersolje som unnslipper eller tømmes ut fra skipet, uten hensyn til hvor oljen unnslipper eller tømmes ut, likevel slik at erstatning for miljøskade, med unntak av tapte inntekter fra slik skade, skal være begrenset til utgifter til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres; og
  - b) utgiftene til avvergingstiltak, samt tap eller skade som skyldes slike tiltak.
10. «Skipets registreringsstat» betyr, med hensyn til registrerte skip, den stat hvor skipet er registrert, og med hensyn til uregistrerte skip den stat hvis flagg skipet er berettiget til å føre.

11. «Gross tonnage» means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
12. «Organization» means the International Maritime Organization.
13. «Secretary-General» means the Secretary-General of the Organization.

#### Article 2

##### Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

- a) to pollution damage caused:
  - in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;
- b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

#### Article 3

##### Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.
2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.
3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:
  - a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
  - b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

11. «Brutto tonnasje» betyr brutto tonnasje beregnet etter reglene for måling av tonnasje i Vedlegg 1 til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969.

12. «Organisasjon» betyr Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
13. «Generalsekretær» betyr Organisasjonens generalsekretær.

#### Artikkel 2

##### Anvendelsesområde

Denne konvensjonen kommer bare til anvendelse:

- a) på forurensningsskade
  - i. i en kontraherende stats territorium, herunder dens sjøterritorium, og
  - ii. i en kontraherende stats egen økonomiske sone, som er opprettet i samsvar med internasjonal rett eller, hvis en kontraherende stat ikke har opprettet en slik sone, i et område utenfor og grensende opp til dens sjøterritorium, slik vedkommende stat har fastsatt etter internasjonal rett og hvor området ikke måler mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjer som sjøterritoriet måles fra;
- b) på tiltak, uansett hvor disse gjennomføres, for å avverge eller begrense slik skade.

#### Artikkel 3

##### Skipseierens ansvar

1. Med unntak for tilfeller som nevnt i paragraf 3 og 4, skal den som er skipseier på tidspunktet for vedkommende begivenhet være ansvarlig for forurensningsskade som skyldes bunkersolje som stammer fra skipet, likevel slik at når begivenheten består av en serie hendelser med samme utspring, skal den som er skipseier på tidspunktet for den første hendelsen være ansvarlig.
2. Når mer enn en person er ansvarlig i samsvar med paragraf 1, skal de være solidarisk ansvarlige.
3. Skipseieren er ikke ansvarlig dersom skipseieren beviser at:
  - a) skaden skyldes krigshandling, eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig, eller opprør eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig eller uimotståelig karakter; eller
  - b) skaden i sin helhet skyldes en handling eller unnlatelse utført av tredjemann med hensikt å volde skade; eller



- c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.
4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.
5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.
6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.
- c) skaden 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.
4. Beviser skipseieren at forurensningsskaden helt eller delvis skyldes en handling eller forømmelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet, kan skipseieren fritas helt eller delvis for sitt ansvar overfor denne personen.
5. Krav på erstatning kan ikke gjøres gjeldende mot skipseieren på annen måte enn etter denne konvensjonen.
6. Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke avskjære den rett til regress som skipseieren måtte ha uavhengig av denne konvensjonen.

#### Article 4

##### Exclusions

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.
2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.
3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.
4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

#### Article 5

##### Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results there from, the shipowners of all the ships concerned, unless

#### Artikkel 4

##### Unntak

1. Denne konvensjonen kommer ikke til anvendelse på forurensningsskade slik dette er definert i Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, uansett om det foreligger erstatningsplikt eller ikke for skaden under den konvensjonen.
2. Med unntak for tilfelle som nevnt i paragraf 3, skal bestemmelsene i denne konvensjonen ikke komme til anvendelse på krigsskip, marinenes hjelpeskip, eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed.
3. En kontraherende stat kan beslutte å gi denne konvensjonen anvendelse på dens krigsskip eller andre skip som er beskrevet i paragraf 2. I så fall må den kontraherende staten underrette generalsekretæren om dette, og angi de betingelser og vilkår som skal gjelde for anvendelsen.
4. Når det gjelder skip som eies av en kontraherende stat og som benyttes i kommersielt øyemed, skal staten kunne saksøkes i de jurisdiksjoner som følger av artikkel 9 og skal frasi seg alle innsigelser som er basert på dens status som suveren stat.

#### Artikkel 5

##### Hendelser som involverer to eller flere skip

Når det inntreffer en begivenhet hvor to eller flere skip er innblandet med forurensningsskade som følge, er eierne av alle de berørte skip solidarisk

exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### Article 6

##### Limitation of liability

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

#### Article 7

##### Compulsory insurance or financial security

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.
2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
  - a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
  - b) name and principal place of business of the registered owner;
  - c) IMO ship identification number;
  - d) type and duration of security;

ansvarlige for all skade som ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip, med mindre de er fri for ansvar etter artikkel 3.

#### Artikkel 6

##### Begrensning av ansvaret

Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke ha noen innvirkning på retten til å begrense ansvaret som skipseieren, forsikringsgiveren eller andre som har stilt økonomisk sikkerhet, har i henhold til gjeldende nasjonale eller internasjonale regler, herunder Konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer.

#### Artikkel 7

##### Tvungen forsikring eller økonomisk sikkerhet

1. Den registrerte eieren av skip med brutto tonnasje over 1000 tonn som er registrert i en kontraherende stat, plikter å ha forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, så som garanti fra bank eller lignende finansieringsinstitusjon, for å dekke sitt ansvar for forurensningsskade samsvarende med begrensningsbeløpene etter gjeldende nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensningsregler, men under enhver omstendighet ikke overstigende det begrensningsbeløp som følger av Konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, med endringer.
2. Et sertifikat der det bekreftes at det foreligger gjeldende forsikring eller annen økonomisk sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen skal utstedes for hvert skip etter at vedkommende myndighet i en kontraherende stat har fastslått at bestemmelsene i paragraf 1 er overholdt. For skip registrert i en kontraherende stat skal slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i registreringsstaten; for skip som ikke er registrert i en kontraherende stat kan slikt sertifikat utstedes av eller attesteres av vedkommende myndighet i enhver kontraherende stat. Sertifikatet skal være utformet i samsvar med modellen i vedlegget til denne konvensjonen og skal inneholde følgende opplysninger:
  - a) skipets navn, kjennetegn i nummer eller bokstaver, og registreringshavn;
  - b) eierens navn og hovedforretningssted;
  - c) IMO identifikasjonsnummer;
  - d) sikkerhetens art og gyldighetstid

- e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
  - f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
- 3.
- a) A State Party may 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 recognised by it;
    - ii. the withdrawal of such authority; and
    - iii. the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.
  - c) The institution or 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.
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 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.
- e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren eller annen som har stilt sikkerhet, og i tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller sikkerheten stilt;
  - f) sertifikatets gyldighetstid, som ikke må være lengre enn forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid.
- 3.
- a) En kontraherende stat kan bemyndige en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner til å utstede sertifikat som nevnt i paragraf 2. En slik institusjon eller organisasjon skal informere den staten om hvert sertifikat som utstedes. I ethvert tilfelle skal den kontraherende staten fullt ut innestå for at sertifikatene er fullstendige og nøyaktige, og skal sørge for de nødvendige ordninger for å overholde denne forpliktelsen.
  - b) En kontraherende stat skal underrette Generalsekretæren:
    - i. om de særskilte forpliktelsene og vilkårene for bemyndigelsen til en institusjon eller organisasjon som den anerkjenner;
    - ii. om inndragningen av slik bemyndigelse; og
    - iii. om hvilken dato bemyndigelsen eller tilbaketrekning av bemyndigelsen gjelder fra.
  - c) Den institusjonen eller organisasjonen som er bemyndiget til å utstede sertifikater i samsvar med denne paragrafen skal også være bemyndiget til å trekke tilbake sertifikatene dersom betingelsene for utstedelsen ikke blir overholdt. I ethvert tilfelle skal institusjonen eller organisasjonen rapportere om slik inndragning til den staten som sertifikatet ble utstedt på vegne av.
4. Sertifikatet skal utferdiges på det eller de offisielle språk i den stat hvor det utstedes. Er det språk 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 skal 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 kontraherende stat, hos vedkommende myndighet som har utstedt eller attestert sertifikatet.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.
7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.
9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article
6. En forsikring eller annen økonomisk sikkerhet fyller ikke vilkårene i denne artikkel om den kan opphøre å gjelde – av annen grunn enn at forsikringens eller sikkerhetens gyldighetsperiode som er angitt i sertifikatet i samsvar med paragraf 2 er utløpt – før det er gått tre måneder fra den dag melding om oppsigelsen ble gitt den myndighet som er nevnt i paragraf 5, med mindre sertifikatet er levert tilbake til myndigheten eller nytt sertifikat er utstedt før utløpet av denne frist. Bestemmelsene foran gjelder tilsvarende for enhver endring som medfører at forsikringen eller sikkerheten ikke lenger fyller vilkårene i denne artikkel.
7. Registreringsstaten fastsetter vilkårene for utstedelse av sertifikat og for dets gyldighet, etter bestemmelsene i denne artikkel.
8. Bestemmelsene i denne konvensjonen skal ikke være til hinder for at en kontraherende stat kan basere seg på informasjon innhentet fra andre stater, Organisasjonen eller andre internasjonale organisasjoner vedrørende den finansielle situasjonen til forsikringsgivere eller personer som stiller økonomisk sikkerhet etter bestemmelsene i denne konvensjonen. I slike tilfeller er ikke den kontraherende staten som baserer seg på slik informasjon fritatt fra sine forpliktelser som sertifikatutsteder etter paragraf 2.
9. Forsikringssertifikater som er utstedt eller attestert etter myndighet fra en kontraherende stat skal anerkjennes av andre kontraherende stater ved anvendelsen av denne konvensjonen, og skal av disse stater 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 kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst anmode om konsultasjon med den utstedende eller attestende stat dersom den tror at den forsikringsgiver eller garantist som er nevnt i sertifikatet ikke er økonomisk i stand til å oppfylle forpliktelsene etter denne konvensjonen.
10. Ethvert krav om erstatning for forurensningsskade kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for den registrerte eierens ansvar for forurensningsskade. I et slikt tilfelle kan saksøkte gjøre gjeldende de innsigelser som skipseieren selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende (med unntak for innsigelser som bygger på at skipseieren er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon), inklusive begrensning av ansvaret i samsvar med artikkel 6. Uten hensyn til om

6, 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 pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.
  12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.
  13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.
  14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.
  15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Conven-
- skipseieren er berettiget til begrensning av ansvaret i henhold til artikkel 6, kan saksøkte begrense sitt ansvar til et beløp tilsvarende det beløp som det kreves forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for i henhold til paragraf 1. Videre kan saksøkte gjøre gjeldende den innsigelse at forurensningsskaden skyldes skips-eierens forsettlige feil, men saksøkte kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av skipseieren mot saksøkte. Saksøkte skal alltid ha rett til å kreve at skipseieren skal tre inn i saken.
11. En kontraherende stat skal ikke tillate at et skip som fører dens flagg, og som denne artikkel kommer til anvendelse på, på noe tidspunkt opereres med mindre skipet har sertifikat som er utstedt i samsvar med paragrafene 2 eller 14.
  12. Forsåvidt ikke annet følger av bestemmelsene i denne artikkel, skal enhver kontraherende stat i sin nasjonale rett sørge for at forsikring eller annen sikkerhet for beløpene i paragraf 1 er i kraft for ethvert skip med brutto tonnasje over 1000 tonn, 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 reglene i paragraf 5 kan en kontraherende stat underrette Generalsekretæren om at den ved anvendelsen av paragraf 12 ikke stiller krav om at skip har sertifikat som nevnt i paragraf 2 om bord når det anløper eller forlater havner eller ikke landtilknyttede anløpsplasser i dens territorium, dersom den kontraherende staten som utsteder sertifikatet som kreves etter paragraf 2 har notifisert Generalsekretæren om at den har elektroniske arkiver som er tilgjengelige for alle kontraherende stater og som bekrefter utstedelsen av sertifikatet og gjør det mulig for de kontraherende stater å overholde sine forpliktelser etter paragraf 12.
  14. Når et skip som eies av en kontraherende stat ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene om forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at skipets ansvar er dekket innen de grenser som er angitt i paragraf 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i paragraf 2.
  15. En stat kan, på tidspunktet for ratifikasjon, godtakelse, godkjennelse eller tiltredelse til denne

tion, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a) (i).

#### Article 8

##### Time limits

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

#### Article 9

##### Jurisdiction

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a) (ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.
2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.
3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

#### Article 10

##### Recognition and enforcement

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:
  - a) where the judgement was obtained by fraud; or
  - b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.
2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have

konvensjonen, eller på ethvert senere tidspunkt, erklære at denne artikkelen ikke skal gjelde for skip som bare opererer innenfor den statens område som nevnt i artikkel 2(a) (i).

#### Artikkel 8

##### Foreldelse

Rett til erstatning etter denne konvensjonen faller bort om søksmål ikke er reist i henhold til disse bestemmelsene innen tre år regnet fra den dag skaden inntraff. Krav kan likevel ikke i noe tilfelle gjøres gjeldende senere enn seks år fra dagen for den begivenhet som forvoldte skaden. Dersom begivenheten består av en serie begivenheter, skal seksårsfristen løpe fra dagen for den første hendelsen.

#### Artikkel 9

##### Jurisdiksjon

1. Har en begivenhet forårsaket forurensnings-skade i en eller flere kontraherende staters territorium, herunder sjøterritoriet eller en sone som nevnt i artikkel 2(a) (ii), eller er avvergingstiltak foretatt for å avverge eller begrense skade i et slikt territorium, herunder sjøterritoriet eller en slik sone, kan søksmål om erstatning som reises mot skipseieren eller forsikringsgiveren en annen person som har stilt økonomisk sikkerhet for skipseierens ansvar bare reises ved domstolene i slike kontraherende stater.
2. Hver av de saksøkte skal gis rimelig varsel om søksmål som reises etter paragraf 1.
3. Enhver kontraherende stat skal sørge for at dens domstoler har nødvendig kompetanse til å behandle søksmål om erstatning under denne konvensjonen.

#### Artikkel 10

##### Anerkjennelse og fullbyrdelse

1. Dom avsagt av en domstol som er kompetent etter artikkel 9, som kan fullbyrdes i opprinnelsesstaten og ikke lenger kan overprøves med vanlige rettsmidler der, skal anerkjennes i alle kontraherende stater, med mindre:
  - a) dommen ble oppnådd med svik; eller
  - b) saksøkte ikke ble gitt rimelig varsel og rimelig mulighet til å fremstille sin sak.
2. En dom som er anerkjent i samsvar med paragraf 1 er tvangskraftig i enhver kontraherende stat så snart de formaliteter som vedkommende

been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

stat krever er oppfylt. Disse formaliteter må ikke gi adgang til ny prøving av sakens realitet.

#### Article 11

##### Supersession Clause

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

#### Artikkel 11

##### Fortrengningsklausul

Denne konvensjonen skal avløse alle konvensjoner som er i kraft eller åpen for undertegning, ratifikasjon eller tiltredelse den dag denne konvensjonen åpnes for undertegning, men bare i den utstrekning slike konvensjoner ville være i konflikt med denne; likevel slik at denne bestemmelsen ikke skal berøre de kontraherende staters forpliktelser etter slike konvensjoner overfor ikke-kontraherende stater.

#### Article 12

##### Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
  - a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
  - b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval;
  - c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

#### Artikkel 12

##### Signatur, ratifikasjon, tiltredelse, godtakelse og godkjenning

1. Denne konvensjonen skal være åpen for undertegning ved Organisasjonens hovedkontor fra 1. oktober 2001 til 30. september 2002, og skal deretter være åpen for tiltredelse.
2. Stater kan gi uttrykk for sin tilslutning til denne konvensjonen ved:
  - a) signatur uten reservasjon for ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning; eller
  - b) signatur med forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning som etterfølges av ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning; eller
  - c) tiltredelse.
3. Ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse skjer ved å deponere et dokument med dette innhold hos Generalsekretæren.
4. Ethvert dokument for ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse som deponeres etter ikrafttredelsen av en endring av denne konvensjonen som gjelder alle eksisterende kontraherende stater, eller etter at alle de nødvendige foranstaltninger for å sette endringene i kraft for disse stater er fullført, skal anses for å gjelde konvensjonen slik den er etter disse endringene.

#### Article 13

##### States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may

#### Artikkel 13

##### Stater med mer enn ett rettssystem

1. Hvis en stat har to eller flere territoriale enheter der flere forskjellige rettssystemer er anvendelige i forhold til saker som omfattes av denne konvensjonen, kan den på tidspunktet for signering, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse erklære at denne konvensjonen skal gjelde alle territoriale enheter, eller kun en

modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
  - a) in the definition of «registered owner» in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;
  - b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
  - c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and
  - d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

#### Article 14

##### Entry into Force

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which 18 States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1,000,000, 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 it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### Article 15

##### Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.

eller flere av disse. En slik erklæring kan når som helst endres ved avgivelse av en ny erklæring.

2. En slik erklæring skal notifiseres til Generalsekretæren og skal angi spesifikt hvilke territoriale enheter denne konvensjonen skal gjelde for.
3. I forhold til stater som har avgitt slik erklæring:
  - a) skal referansen til staten i definisjonen av «registrert eier» i artikkel 1(4), bety den aktuelle territoriale enheten;
  - b) skal referansen til skipsregisteret i en stat og den stat som foretar utstedelse og attesting av forsikringssertifikater, bety den territoriale enheten hvor henholdsvis skipet er registrert og sertifikatet er utstedt eller attestert;
  - c) skal referanse i denne konvensjonen til bestemmelsene i nasjonal lovgivning, bety referanse til bestemmelsene i lovgivningen som gjelder for den aktuelle territoriale enheten; og
  - d) skal referansene i artikkel 9 og 10 til domstoler, og til dommer som skal anerkjennes i de kontraherende stater, bety referanse henholdsvis til domstoler og dommer som skal anerkjennes i den aktuelle territoriale enheten.

#### Artikkel 14

##### Ikrafttredelse

1. Denne konvensjon trer i kraft ett år etter den dato da 18 stater, hvorav fem stater som hver har skip med en samlet bruttotonnasje på minst en million, enten har undertegnet uten forbehold om ratifikasjon, godtakelse eller godkjenning, eller har deponert ratifikasjons-, godtakelse-, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument hos Generalsekretæren.
2. For enhver stat som ratifiserer, godtar, godkjenner eller tiltrer konvensjonen etter at vilkårene i paragraf 1 er oppfylt, trer denne konvensjonen i kraft tre måneder etter at staten har deponert vedkommende dokument.

#### Artikkel 15

##### Oppsigelse

1. Denne konvensjonen kan sies opp av enhver kontraherende stat når som helst etter den dag da konvensjonen trådte i kraft for vedkommende stat.



2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

*Article 16***Revision or amendment**

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

*Article 17***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 instrument 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 made under this Convention.
  - b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

*Article 18***Transmission to United Nations**

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

*Article 19***Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian

2. Oppsigelse skal skje ved deponering av et oppsigelsesdokument hos Generalsekretæren.
3. Oppsigelsen får virkning ett år etter at oppsigelsesdokumentet ble deponert hos Generalsekretæren, eller på det senere tidspunkt som er angitt i dokumentet.

*Artikkel 16***Revideringer eller endringer**

1. Organisasjonen kan innkalle til en konferanse med det formål å revidere eller endre denne konvensjonen.
2. Organisasjonen skal innkalle til en konferanse for de kontraherende stater for å revidere eller endre denne konvensjonen på anmodning av minst en tredel av de kontraherende stater.

*Artikkel 17***Deponering**

1. Denne konvensjonen skal deponeres hos Generalsekretæren.
2. Generalsekretæren skal:
  - a) underrette alle stater som har undertegnet eller tiltrådt denne konvensjonen om:
    - i. enhver ny undertegning eller deponering av et ratifikasjons- godtakelses-, godkjennelses- eller tiltredelsesdokument, samt datoen for denne;
    - ii. datoen for konvensjonens ikrafttredelse;
    - iii. deponeringen av ethvert dokument for oppsigelse av denne konvensjonen, samt datoen dokumentet er mottatt og datoen oppsigelsen får virkning; og
    - iv. andre erklæringer og underretninger som er gjort under denne konvensjonen.
  - b) oversende bekreftede kopier av denne konvensjonen til alle statene som har undertegnet eller tiltrådt konvensjonen.

*Artikkel 18***Oversendelse til De Forente Nasjoner**

Så snart denne konvensjonen trer i kraft, skal Generalsekretæren sende en bekreftet kopi av den til sekretariatet i De Forente Nasjoner for registrering og offentliggjøring i samsvar med artikkel 102 i De Forente Nasjoners Pakt.

*Artikkel 19***Språk**

Denne konvensjonen er utferdiget i ett eneste eksemplar med arabisk, kinesisk, engelsk, fransk,

Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

and Spanish languages, each text being equally authentic.

*Done at London* this twenty-third day of March two thousand and one.

*In witness whereof* the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention

#### Annex

#### **Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage**

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of Ship

Distinctive Number or letters

IMO Ship Identification Number

Port of Registry

Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State) .....

OR

*The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)*

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....  
(full designation of the State)

by .....  
(name of institution or organization)

russisk og spansk tekst, som alle har samme gyldighet.

Utfærdiget i London den 23. mars, 2001.

Til bekreftelse herav har nedenstående befullmektigede, som er behørig bemyndiget dertil, undertegnet denne konvensjonen.

#### Vedlegg 1

#### **Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved bunkersoljesøl**

Utfærdiget i samsvar med bestemmelsene i artikkel 7 i den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001

Skipets navn

Identifikasjonsbokstaver eller tall

IMO skipsidentifikasjonsnummer

Registreringssted

Navn og fullstendig adresse til den registrerte eierens hovedforretningssted

Undertegnede bekrefter herved at det for det skip som er omtalt overfor, foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i artikkel 7 i den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001.

Sikkerhetens art .....

Sikkerhetens gyldighetstid .....

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

Navn .....

Adresse .....

Dette sertifikatet er gyldig til .....

Utfærdiget eller bekreftet av regjeringen i .....

(Statens fullstendige navn) .....

ELLER

*Følgende tekst skal benyttes når en kontraherende stat benytter seg av artikkel 7 (3)*

Dette sertifikatet er utstedt etter bemyndigelse av regjeringen i .....  
(Statens fullstendige navn)

av .....  
(navnet på institusjonen eller organisasjonen)

At (Place) .....  
On (Date) .....

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

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

.....  
(Signatur og tittel til den tjenestemannen som utferdiger eller bekrefter sertifikatet)

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.

Forklarende merknader:

1. Om det er ønskelig kan, på det stedet hvor statens navn er angitt, også nevnes den kompetente myndigheten i den staten hvor sertifikatet er utferdiget.
2. Hvis det samlede sikkerhetsbeløpet er stilt av flere, angis det beløpet som er stilt av hver enkelt.
3. Hvis det er stilt flere slags sikkerheter, skal disse angis.
4. Under «sikkerhetens gyldighet» angis også den dagen som sikkerheten skal gjelde fra.
5. Under «navn og adresse til forsikringsgiveren og/eller den (de) person(er) som har stilt annen økonomisk sikkerhet», skal angis hovedforretningsstedet til disse. Hvis det er passende, skal også angis forretningsstedet hvor forsikringen eller sikkerheten er etablert.

=====









