

Nr 140

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, m. m.; given Sofiero den 10 augusti 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitiärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom,
enligt Dess nådiga beslut:

CARL GUSTAF

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Lagen är i huvudsak byggd på 1969 års konvention om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Enligt förslaget skall ägare av fartyg som för last av beständig olja vara skyldig att ersätta skada, som orsakas av utsläpp av olja från fartyget, oberoende av om det från fartygets sida har begåtts något fel eller någon försummelse (s. k. strikt ansvarighet). Fartygsägarens ansvarighet begränsas till ett belopp motsvarande 2 000 s. k. Poincaréfrancs (drygt 700 kr.) per ton av fartygets dräktighet, dock högst 210 milj. francs (drygt 70 milj. kr.) per händelse. Har fartygsägaren själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse blir han ansvarig utan begränsning. I fråga om fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast är ägaren skyldig att ha försäkring eller ställa säkerhet för sin ansvarighet upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Reglerna om strikt ansvarighet föreslås bli tillämpliga även på skador orsakade av olja från torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 1969 års ansvarighetskonvention. Vidare föreslås att riksdagen godkänner 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av oljeskador till sjöss. Fonden skall bereda ersättning i vissa fall då 1969

års konvention inte är tillämplig eller bereder de skadelidande ett otillräckligt skydd. Vidare skall fonden stå som garant för fartygsägarens och försäkringsgivarens solvens. Fondens ersättningsskyldighet är begränsad så att det totala ersättningsbelopp som kan utgå i anledning av en och samma händelse maximeras till 450 milj. Poincaréfrancs (drygt 150 milj. kr.). Beloppet kan dock genom beslut av fondens högsta organ höjas till högst 900 milj. francs. Ersättningarna från fonden skall finansieras genom avgifter från dem som mottar sjötransporterad olja i konventionsstaterna.

1 Förslag till

Lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 § I denna lag förstås med

olja: beständig olja, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja;

oljeskada: dels skada som orsakats av förorening genom olja från fartyg och som uppkommit utanför fartyget, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder;

olycka: sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung som orsakar oljeskada;

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

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

franc: en värdeenhets innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet;

fartygs dräktighet: dess nettodräktighet ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten eller beträffande fartyg, som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet, 40 procent av vikten i ton av den olja som fartyget kan befordra;

ansvarighetskonventionen: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja;

konventionsstat: stat som tillträtt ansvarighetskonventionen.

Vid tillämpning av denna lag skall med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som användes till sjöss.

2 § Denna lag äger tillämpning på oljeskada, som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat och orsakats av fartyg, som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast), samt på kostnad för förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat.

I fråga om lagens tillämplighet på krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt denna lag även då skyldighet att vidtaga åtgärderna föreläggat enligt lag eller annan författning.

Denna lag tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas icke i den mån en sådan till-

lämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

Skadestånd

3 § Oljeskada ersättes av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan. Utgöres den olycka som orsakade skadan av en serie händelser, åvilar ansvaret den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvarighet om han visar att skadan

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

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

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

I fråga om verkan av medvållande på den skadlidandes sida och om solidarisk ansvarighet för flera fartygsägare gäller 5 kap. 5 och 6 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

4 § Anspråk på ersättning för oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av lagen.

Anspråk som avses i första stycket får ej göras gällande mot fartygets redare, som icke är ägare, och ej heller mot befraktare eller annan som i redarens ställe handhar fartygets drift eller mot avlastare, lastemottagare, lastägare, lots eller någon som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst. Har skada uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder, gäller vad nu sagts även i fråga om bärgaren eller den som vidtagit sådana åtgärder, såvida icke bärgningen eller de förebyggande åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare.

Anspråk som avses i första stycket får ej heller göras gällande mot den som är anställd hos fartygets ägare eller hos person som avses i andra stycket.

Vad som utgivits i ersättning för oljeskada enligt denna lag får icke krävas åter av lots, bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder eller anställd som avses i tredje stycket annat än om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet eller anspråket riktas mot bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder och denne överträtt förbud som avses i andra stycket andra punkten.

5 § Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande tvåtusen francs för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock ej i något fall överstiga tvåhundra miljoner francs. Rätt till begränsning föreligger icke i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhål-

lande till stat som tillträtt den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, skall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1) gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet. Ansvarighetsbeloppet bestämmas enligt 235 § sjölagen.

Fartygets ägare har ej rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vårlats genom fel eller försummelse av ägaren själv med mindre han begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren. Ansvarighetsbeloppet omräknas till kronor efter den officiella kursen den dag då fonden upprättas.

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning väckts enligt 18 §. Fonden får upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom ställande av säkerhet som godtages av domstolen.

Vill någon upprätta begränsningsfond, skall domstolen på ansökan av honom så snart ske kan meddela beslut om ansvarighetsbeloppets storlek. Beslutet gäller till dess annorlunda förordnas. Efter utgången av den frist som föreskrivits enligt 7 § första stycket prövar domstolen slutligt frågan om ansvarighetsbeloppets storlek.

Talan mot beslut om fastställande av ansvarighetsbelopp eller rörande fråga om godkännande av säkerhet skall föras särskilt.

Konungen meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning och fördelning.

7 § Har begränsningsfond upprättats här i riket, skall den domstol vid vilken fonden upprättats genom kungörelse uppmana sakägarna att inom viss tid, som ej får understiga sex månader, skriftligen anmäla sitt anspråk och begära att visst belopp avsättes för deras räkning. Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en eller flera tidningar inom den del av landet, där oljeskada i anledning av ifrågavarande olycka har uppkommit. Har oljeskada uppkommit i annan konventionsstat, skall kungörelsen införas även i den officiella tidningen i sådan stat. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas alla kända sakägare.

Sakägare som icke inom den i kungörelsen föreskrivna fristen anmäler sitt anspråk får ej göra anspråket gällande mot begränsningsfonden med mindre han varken haft eller bort ha kännedom om kungörandet. Utan hinder av vad nu sagts får sådant anspråk göras gällande om den skada på vilken anspråket grundas inträffade efter fristens utgång eller så kort tid dessförinnan att sakägarens underlåtenhet att göra anmälan inom förelagd tid icke kan läggas honom till last som försummelse. Rätten kan besluta att avsätta visst belopp till att täcka sådana anspråk som ej har anmälts före fristens utgång men som trots detta får göras gällande mot begränsningsfonden. Detta belopp fördelas när samtliga sådana anspråk avgjorts eller när på grund av vad som sägs i 10 § talan om ersättning icke längre får väckas.

Om ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket ej förslår

till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, nedsättes deras ersättningar med samma kvotdel.

Har begränsningsfond upprättats här i riket och kan det befaras att det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet ej kommer att förslå till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, kan rätten förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

Fördelning av fonden skall ske även om ägaren enligt 5 § tredje stycket icke har rätt att begränsa sin ansvarighet.

8 § Den som innan begränsningsfonden fördelats har utgett ersättning för oljeskada inträder intill det belopp han betalat i den skadelidandes rätt enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller annan göra sannolikt att han framdeles blir skyldig att utge ersättning, som han, om ersättningen betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat återkräva från fonden enligt första stycket, kan rätten förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller åsamkats förluster med anledning av förebyggande åtgärder, äger han samma rätt till ersättning härför ur begränsningsfonden som annan skadelidande.

9 § Har begränsningsfond upprättats enligt 6 § och har ägaren rätt att begränsa sin ansvarighet, får annan ägaren tillhörig egendom ej tagas i anspråk för tillgodoscende av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i fall som avses i första stycket ägaren tillhörig egendom blivit föremål för kvarstad eller annan handräckning med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot begränsningsfonden, skall den beviljade åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat, skall vad i första och andra styckena sägs gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel utfå vad som belöper på hans fordran.

10 § Talan om ersättning för oljeskada enligt denna lag skall väckas inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock icke i något fall väckas efter det att sex år förflutit från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den första av dessa.

11 § Om rätt till ersättning av Internationella oljeskadefonden gäller särskilda bestämmelser.

Försäkring

12 § Ägare av svenskt fartyg, vilket befordrar mer än tvåusen ton olja som bulklast, skall taga och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet till täckande av sin ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill

det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket. Sådan skyldighet åvilar dock icke staten.

Försäkring eller säkerhet som avses i första stycket skall godkännas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Har ägaren fullgjort vad som åligger honom enligt första stycket, skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som innefattar bevis härom. För fartyg som äges av staten skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som bestyrker att fartyget äges av svenska staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket.

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

13 § För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåtusen ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första eller andra stycket. Vad nu sagts gäller ej fartyg som äges av främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finnes. Äges fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget äges av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

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

14 § Försäkring som avses i 12 eller 13 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen vållat skadan. Försäkringsgivarens ansvarighet skall ej i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren icke till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren.

15 § Om försäkringsgivaren icke har gjort annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

16 § Vad i 14 och 15 §§ föreskrives om försäkring äger motsvarande tillämpning i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 12 eller 13 §.

Laga domstol m. m.

17 § Talan om ersättning enligt denna lag får väckas i Sverige endast om oljeskada genom förorening har uppkommit här i landet eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

18 § Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får upptagas i Sverige, väckes vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall Konungen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här eller i annan konventionsstat, rätt att begränsa sin ansvarighet, prövar den domstol, vid vilken fonden upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.

19 § Har dom i mål om ersättning för oljeskada meddelats i annan konventionsstat och är domstolarna i den staten enligt ansvarighetskonventionen behöriga att pröva tvist som domen gäller, skall domen, när den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, i den mån ej annat följer av vad i 9 § eller 18 § tredje stycket sägs. Detta medför ej skyldighet att verkställa utländsk dom, om det ansvarighetsbelopp som gäller för fartygets ägare därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet;
2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning enligt ansvarighetskonventionen samt att den vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat.

Nu nämnda handlingar skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet får ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Bifalles ansökningen, verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

20 § Här i enlighet med ansvarighetskonventionens bestämmelser begränsningsfond upprättats i annan konventionsstat enligt lagen i den staten och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt denna lag väckts vid svensk domstol, rätt att begränsa sin ansvarighet, skall rätten i dom i mål om ersättning förordna, att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Ansvarsbestämmelser

21 § Fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som i denna lag föreskrives om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes redare som låter använda fartyg för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i denna lag föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet ej fullgjorts. Lika med redaren straffas den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medföres ej i 12 eller 13 § föreskrivet certifikat ombord på fartyg, när detta användes för sjöfart, dömes befälhavaren till böter.

Övriga bestämmelser

22 § Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan äges eller brukas av stat och användes uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, äger dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3—5, 10 och 18 §§ tillämpning.

Har fartyg som vid tiden för olyckan icke befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1). Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 235 § sjölagen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

2 Förslag till

Lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Härigenom förordnas som följer.

1 § Bestämmelserna i artiklarna 1—13 av den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja skall, till den del de ej uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser och med iakttagande av vad som föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

Konventionen har i angivna delar den lydelse som härvid fogad bilaga utvisar¹.

2 § Belopp som fonden betalat i ersättning enligt artikel 4 eller som gottgörelse enligt artikel 5 får fonden återkräva av person som avses i 4 § fjärde stycket lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss endast under de förutsättningar som anges i nämnda lag-

¹ Bilagan här utesluten. Konventionen är i sin helhet återgiven s. 233—295.

rum. I övrigt får fonden återkräva sålunda utgivet belopp av annan än fartygsägaren eller dennes garant endast i den utsträckning som följer av 25 § första stycket lagen (1927: 77) om försäkringsavtal.

3 § Talan om ersättning för skada genom förorening, som enligt artikel 7 första eller tredje stycket får upptagas i Sverige, väckes vid domstol som enligt 18 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss är behörig upptaga talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

4 § I fråga om underrättelse som avses i artikel 7 sjätte stycket skall bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken angående kungörande av rättegång äga motsvarande tillämpning.

5 § I fråga om verkställighet enligt artikel 8 av dom i mål om ersättning för skada genom förorening äger 19 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Häri genom förordnas, att 344 § samt rubriken närmast före 344 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Atomskada¹

Atomskada och oljeskada

344 §²

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

Om atomskada och oljeskada gälla särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Häri genom förordnas i fråga om lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

dels att 13, 19, 21 och 24 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 12 a §, av nedan angivna lydelse.

¹ Med nuvarande lydelse förstås, såvitt gäller rubriken, lydelsen enligt förslag i prop. 1973: 42.

² Senaste lydelse 1968: 48.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

12 a §

Har beträffande visst fartyg ej fullgjorts vad i lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss föreskrives om försäkrings-skyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, får myndighet som Konungen bestämmer förbjuda fartyget att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplats eller, i fråga om svenskt fartyg, förbjuda fartygets vidare resa. I fråga om sådant förbud äger 12 § andra punkten tillämpning.

13 §

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket eller 12 a § har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Gäller förbudet svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, är befälhavaren skyldig att på begäran av svensk konsul lämna fartygets nationalitetshandling till honom.

19 §

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, eller mot beslut i fråga som avses i 12 a § föres hos kammarrätten genom besvär.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

Mot annat beslut enligt denna lag av myndighet, som ej är central förvaltningsmyndighet, föres talan hos sjöfartsverket genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket, föres hos Konungen genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket *eller 12 a §* föres hos Konungen genom besvär.

21 §

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket.

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande enligt 11 § första stycket *eller förbud enligt 12 a §*.

24 §

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsidosättes föreläggande enligt 11 § första stycket,

dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsidosättes föreläggande enligt 11 § första stycket *eller överträdes förbud enligt 12 a §*,

dömes fartygets redare eller ägare som om han själv hade begått gärningen, om han haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §¹

Utan hinder av bestämmelse i annan författning åtnjuta följande internationella organisationer immunitet och privilegier enligt vad som bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige

1. Förenta Nationerna,
2. till Förenta Nationerna anknutna fackorgan,
3. Europarådet,
4. rådet för samarbete på tullområdet,
5. internationella atomenergiorganet,
6. Europeiska frihandelssammanslutningen,
7. organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling,
8. organisationen för europeisk rymdforskning,
9. den internationella domstolen,
10. den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna,
11. internationella centralorganet för biläggandet av investerings-
tvister,
12. Asiatiska utvecklingsbanken,
13. internationella telesatellitorganisationen Intelsat,

Utan hinder av bestämmelse i annan författning åtnjuta följande internationella organisationer immunitet och privilegier enligt vad som bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige

1. Förenta Nationerna,
2. till Förenta Nationerna anknutna fackorgan,
3. Europarådet,
4. rådet för samarbete på tullområdet,
5. internationella atomenergiorganet,
6. Europeiska frihandelssammanslutningen,
7. organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling,
8. organisationen för europeisk rymdforskning,
9. den internationella domstolen,
10. den europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna,
11. internationella centralorganet för biläggandet av investerings-
tvister,
12. Asiatiska utvecklingsbanken,
13. internationella telesatellitorganisationen Intelsat,

¹ Senaste lydelse 1973: 317 (jfr 1973: 318).

(Nuvarande lydelse)

14. Afrikanska utvecklingsfonden.

(Föreslagen lydelse)

14. Afrikanska utvecklingsfonden,

15. internationella oljeskadefonden.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Sofiero den 10 augusti 1973.

Närvarande: Ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden JOHANSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, BENGTSSON, LIDBOM.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *lagstiftning om ansvarighet för oljeskada till sjöss* och anför.

1 Inledning

I Sverige finns inte någon särskild lagstiftning om ansvarighet för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja, utan ansvarigheten för sådana skador bestäms enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens (1891: 35 s. 1) bestämmelser.

Redan i början av 1950-talet påbörjades ett internationellt samarbete i syfte att förebygga havsvattnets förorening genom olja. Detta samarbete resulterade bl. a. i 1954 års internationella oljeskyddskonvention. Denna konvention har ratificerats av Sverige såväl i dess ursprungliga som i dess sedermera ändrade lydelse och ligger till grund för bl. a. lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Behovet av särskilda skadeståndsregler på detta område uppmärksammades emellertid inte förrän i slutet av 1960-talet. Efter det liberianska tankfartyget Torrey Canyons grundstötning i mars 1967 utanför Englands sydvästkust påbörjades ett internationellt samarbete i syfte att utarbeta internationella överenskommelser rörande ansvarigheten för oljeskador till sjöss. Detta samarbete ledde till avslutandet av två internationella konventioner, nämligen 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd "ansvarighetskonventionen") och 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd "fondkonventionen").

Inom justitiedepartementet har utarbetats en promemoria (Ds Ju 1973: 4) med förslag till lagstiftning om ansvarighet för oljeskada till sjöss. I promemorian återges också de engelska och franska texterna till nyssnämnda konventioner jämte svensk översättning. Promemorian torde fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga A*.

Promemorian har remissbehandlats. Därvid har yttranden avgivits av

hovrätten för Västra Sverige, sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, försäkringsinspektionen, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, Stockholms tingsrätt, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, Sveriges redareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges industriförbund, Svenska petroleum institutet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska hamnförbundet och Sjörättsföreningen i Göteborg.

Fiskeristyrelsen har bifogat yttranden av fiskeriintendenterna i västerhavets distrikt, österhavets distrikt och övre norra distriktet. Av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har bifogats yttranden från polismyndigheterna i Göteborgs, Uddevalla och Strömstads polisdistrikt, Göteborgs kommunstyrelse, Göteborgs hamnstyrelse, handelskammaren i Göteborg och Göteborgs brandförsvär. Svenska naturskyddsföreningens yttrande har återopats av svenska ledamöterna av nordiska aktionsutskottet för oljeskydd till sjöss.

Nordiska överläggningar i ämnet har hållits i Oslo den 27 oktober 1972 och i Stockholm den 31 januari och den 1 februari 1973. Efter den svenska remissbehandlingen har förnyade överläggningar hållits i Köpenhamn den 30 april 1973. Vid överläggningarna har i allt väsentligt uppnåtts enighet om innehållet i lagstiftningen.

2 Departementspromemorian

I promemorian föreslås att Sverige skall tillträda såväl ansvarighetskonventionen som fondkonventionen. Vidare läggs fram förslag till den lagstiftning som föranleds av ett svenskt tillträde till konventionerna.

Sålunda har utarbetats förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, som i huvudsak bygger på ansvarighetskonventionen. Vidare läggs i promemorian fram förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till fondkonventionen. Slutligen föreslås vissa ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1), lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

I fråga om den närmare innebörden av de i departementspromemorian framlagda förslagen och promemorians innehåll i övrigt hänvisas till bilagan.

3 Remissyttrandena

3.1 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna och lagstiftningens allmänna innehåll

Det i departementspromemorian framförda förslaget att Sverige skall tillträda både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen har inte mött någon gensaga under remissbehandlingen. I åtskilliga remissyttranden uttalas tillfredsställelse över att den reglering som de två konventionerna innebär har kommit till stånd på det internationella planet. *Kommerskollegium* framhåller att Sveriges strävanden att komma till rätta med de problem som utsläpp av olja från fartyg vållar i olika hänseenden senast har lett till 1972 års lagstiftning om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och att konventionerna utgör ett värdefullt komplement till denna lagstiftning. *Handelskammaren i Göteborg* anser att konventionerna innebär en rimlig ansvarsfördelning mellan lastägare och transportörer. *Redareföreningen* framhåller visserligen att den kompromiss mellan olje- och redariintressena som konventionerna sammantaget representerar inte överensstämmer med föreningens grundsyn att ansvaret i största möjliga mån borde ha kanaliserats till producenterna. Föreningen finner det dock värdefullt att en klar fördelning av ansvarigheten kommer till stånd. *Sjöfartsverket* uttalar att det förefaller ligga väl i linje med den i Sverige i många sammanhang demonstrerade positiva inställningen till miljövärdproblemen att Sverige genom tidig anslutning till konventionerna medverkar till att sätta dem i kraft och att därmed skapa de garantier som konventionerna ger för dem som drabbas av oljeskador.

Åtskilliga remissinstanser har behandlat frågan om ett svenskt tillträde till ansvarighetskonvention bör vara beroende av fondkonventionens ikraftträdande. *Hovrätten för Västra Sverige*, *sjöfartsverket* och *länsstyrelsen i Stockholms län* anser att Sverige bör tillträda ansvarighetskonventionen även om fondkonventionen inte kommer att träda i kraft. *Länsstyrelsen* framhåller att det är särskilt viktigt att det strikta ansvaret för fartygsägaren snarast införs. *Sjöassuradörernas förening* hävdar däremot att en internationell fond för ersättning av oljeskador är en förutsättning för att ansvarighetskonventionen skall kunna få en praktisk och kommersiell tillämpning. Föreningen anser därför att ansvarighetskonventionen bör tillträdas av Sverige endast under förutsättning att fondkonventionen träder i kraft samtidigt med eller i vart fall kort tid efter ansvarighetskonventionen. Samma inställning i ratifikationsfrågan intar *Sveriges ångfartygs assurances förening* och *försäkringsinspektionen*. *Sveriges industriförbund* uttalar att den föreslagna lagstiftningen skulle förlora något i konsekvens och helhet om fondkonventionen kom att falla utanför regleringen.

Frågan om ansvarigheten för skador orsakade av okända fartyg har

berörts av flera remissinstanser. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser sålunda att skador orsakade av okända fartyg borde ha omfattats av fondkonventionen. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* påpekar att flertalet oljeskador som drabbar den svenska kusten orsakas av icke identifierade fartyg och anser det beklagligt att fondkonventionen inte är tillämplig på sådana skador. Detta problem skulle enligt länsstyrelsens mening dock kunna bemästras genom ett märkningssystem av olja, som gör det möjligt att identifiera från vilket fartyg den skadevällande oljan härrör. Länsstyrelsen anser att Sverige inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) bör söka verka för en lösning av detta problem. *Naturvårdsverket* anser det önskvärt att den internationella fonden blir ersättningsskyldig även för skador orsakade av icke identifierade fartyg. Även *fiskeriintendenten i övre norra distriktet* framhåller svårigheten att kunna visa från vilket fartyg ett oljeutsläpp härrör. En förutsättning för att det föreslagna ersättningssystemet skall kunna fungera väl är enligt hans mening att de transporterade oljorna märkes på något sätt så att eventuella utsläpp går att identifiera. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, polismyndigheten i Uddevalla polisdistrikt* och *Svenska naturskyddsföreningen* hävdar att i Sverige bör upprättas en särskild fond för ersättning av oljeskador som orsakats av okända fartyg. En tillfredsställande lösning är enligt länsstyrelsen den som föreslagits av räddningstjänstutredningen i betänkandet *Räddningstjänst (SOU 1971: 50)*, nämligen att staten skall svara för alla kostnader för bekämpning av olja som flutit i land från havet samt att statens kostnader belastar oljebranschen genom en höjning av energiskatten på oljor. Även *Göteborgs hamnstyrelse* betonar vikten av att kostnaderna för de icke spårade oljeutsläppen i sin helhet belastar oljebranschen.

Den betydelse fondkonventionens ersättningssystem kan få för genomförandet av räddningstjänstutredningens förslag berörs av *länsstyrelsen i Stockholms län*. Länsstyrelsen påpekar därvid att enligt förslaget staten skall svara för alla kostnader för bekämpning av ilandfluten olja och att statens ökade kostnader för detta avses belasta oljebranschen genom höjning av energiskatten på oljor. Skulle fondkonventionens utdebiteringsregler genomföras kommer detta enligt länsstyrelsens uppfattning måhända att leda till en olycklig dubblering av oljebranschens avgifter. Länsstyrelsen förutsätter att denna fråga beaktas då lagstiftningsarbetet slutförs. Det framhålls vidare att de i departementspromemorian framlagda förslagen inte bör utgöra något hinder mot att räddningstjänstutredningens angelägna förslag snarast genomförs.

De flesta remissinstanserna uttalar sin tillfredsställelse över de framlagda lagförslagen eller förklarar sig inte ha något att erinra mot de principiella lösningar förslagen innehåller. *Stockholms tingsrätt* anser de föreslagna lagarna vara väl utformade och *Sveriges advokatsamfund* anser de valda lösningarna väl avvägda. *Kommerskollegium* och *Sve-*

riges fartygsbefälsförening uttalar att förslagen utgör en skäligen avvägning mellan berörda intressen. *Försäkringsinspektionen* förklarar sig i princip inte ha något att erinra mot de framlagda lagförslagen även om inspektionen anser det vara svårt att överblicka hur vissa av bestämmelserna kommer att fungera vid deras tillämpning i praktiken. *Svenska hamnförbundet* anser att införandet av ett strikt ansvar för redaren kommer att leda till starkare kontroll ombord och en minskning av antalet utsläpp, särskilt när metoderna att spåra källan till oljeutsläpp har förfinats. Förbundet uttalar vidare att fartygsägarens rätt till begränsning av ansvarigheten inte torde motverka en sådan utveckling. Man kan enligt förbundets mening också vänta sig att den nya lagstiftningen kommer att leda till en intensifiering av den skadeförebyggande och den skadeavhjälpande verksamheten, som hittills i många fall har fått utföras med mycket små förhoppningar om kostnadsersättning.

3.2 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt

Åtskilliga remissinstanser har behandlat frågan om metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt. *Stockholms tingsrätt* uttalar därvid att införandet i svensk lagstiftning av internationella konventioner i princip bör ske genom att konventionerna görs omedelbart tillämpliga som svensk lag. Visserligen medger tingsrätten att vissa av ansvarighetskonventionens bestämmelser är ganska svårtillgängliga och att det finns behov av internrättsliga bestämmelser utöver konventionens innehåll. Tingsrätten anser det dock kunna ifrågasättas om detta utgör tillräckliga skäl att frångå principen att göra ansvarighetskonventionen omedelbart tillämplig. *Hovrätten för Västra Sverige* anser att den föreslagna metoden för införlivandet torde kunna godtas. *Sjöfartsverket* har ingen erinran mot formen för den föreslagna lagstiftningen. *Kommerskollegium* uttalar att konventionernas anpassning till det svenska rättssystemet synes vara gjord på ett riktigt sätt. *Sjöassuradörernas förening* tillstyrker att de båda konventionernas regler införlivas med svensk rätt i enlighet med vad som föreslås i departementspromemorian. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att den föreslagna formen för lagstiftning kan accepteras även om det inte helt kan uteslutas att vissa svårigheter kan uppstå vid tillämpning av fondkonventionens direkt till svensk lag överförda bestämmelser. *Redareföreningen* hävdar däremot att den valda metoden inte torde leda till den åsyftade klarheten. De båda konventionernas inbördes samband är enligt föreningens uppfattning så starkt, att någon åtskillnad inte bör göras när det gäller sättet för införandet i Sverige. Även om den särskilda ansvarighetslagen sakligt sett synes överensstämma med ansvarighetskonventionen, anser föreningen att avvikelser i den språkliga utformningen kan

leda till icke avsedda konsekvenser vid rättstillämpningen. Föreningen framhåller också att lagen i praktiken torde komma att tolkas mot bakgrund av den egentliga texten i de båda konventionerna och att resultatet endast blir att man tillskapat en ytterligare komplikation såväl för den skadelidande som för redaren. Föreningen kan inte heller anse att skäl förbragts som talar för att den särskilda lagen vore att föredra. Enligt föreningens mening är det vidare beklagligt att nordisk enighet inte har kunnat uppnås i detta avscende. *Handelskammaren i Göteborg* framför liknande synpunkter. Handelskammaren uttalar att man i Danmark och Norge synes införa konventionerna genom att i resp. sjölagar hänvisa till konventionstexterna. Genom att använda denna metod torde man få en något bättre garanti för en likformig anslutning från de enskilda ländernas sida, något som enligt handelskammaren är av stor vikt. Även *Sjörättsföreningen i Göteborg* anser att man kan diskutera lämpligheten av att i fråga om två konventioner, som hänger så intimt samman, välja olika vägar för deras införlivande med svensk rätt och att det kan ifrågasättas om det från internationell rättsenhetssynpunkt inte hade varit lämpligare att direkt införliva ansvarighetskonventionen med svensk lagstiftning. Föreningen finner dock med viss tvekan de använda tillvägagångssätten skäliga mot bakgrund av de argument som anges i departementspromemorian. Föreningen beklagar att det inte har varit möjligt att få till stånd en gemensam nordisk lagstiftning och att det av tekniska skäl inte ansetts möjligt att infoga den föreslagna lagstiftningen i den svenska sjölagen. I motsats till vad som anförts i promemorian finner föreningen det vara av stort praktiskt värde att de nordiska sjölagarna så långt som möjligt är identiska och detta även när det gäller paragrafnumreringen.

3.3 Tillämpningsområdet för ansvarighetsreglerna

Det i departementspromemorian framförda förslaget att ansvarighetskonventionens ansvarighetsregler i sin helhet skall göras tillämpliga också på fartyg som inte befordrar olja som bulklast när det gäller skada som uppkommit i Sverige tillstyrks av *hovrätten för Västra Sverige*, *sjöfartsverket* och *Sveriges ångfartygs assurans förening*. Sjöfartsverket uttalar därvid, att verket tar för givet att dessa regler även blir tillämpliga på fall då olja släppts ut från ett fartyg utanför Sveriges territorialvatten och oljan drivit in mot den svenska kusten och där orsakat skada. Verket framhåller vidare att det i och för sig är mindre tillfredsställande att den särskilda högre gränsen enligt ansvarighetskonventionen inte skulle kunna tillämpas på alla fartyg vid skador inom svenskt område. I praktiken torde emellertid enligt verkets mening begränsningsbeloppen enligt 1957 års konvention om begränsning av redareansvaret vara tillräckliga vid oljeskador orsakade av andra

fartyg än tankfartyg med bulklast. *Sjöassuradörernas förening* har inte något att erinra mot att den svenska lagstiftningen görs tillämplig även på fartyg som inte transporterar olja som bulklast under förutsättning att reglerna om begränsning och kanalisering av ansvarigheten och om obligatorisk försäkring inte kommer att gälla beträffande sådana fartyg. *Redareföreningen* anser däremot att det inte f. n. föreligger något behov att införa strikt ansvar för oljeskada orsakad av torrlastfartyg. Om rätt avvägda åtgärder vidtas vid oljeutsläpp behövs enligt redareföreningens uppfattning inte någon särslagstiftning såvitt avser skada orsakad av utsläpp från sådana fartyg. Föreningen påpekar att gällande konventioner förbjuder nära nog alla frivilliga utsläpp av olja och att ett större frivilligt utsläpp från ett torrlastfartyg därför regelmässigt torde strida mot gällande lag och tyda på uppsåt eller försummelse från redarens sida. De ofrivilliga utsläppen från torrlastfartyg bör enligt föreningen vara jämförelsevis begränsade. Även om lagstiftning för torrlastfartyg i dag inte är påkallad, vill dock föreningen inte bortse från att det i efterhand kan visa sig lämpligt att låta den nya lagen gälla även för sådana fartyg. Föreningen föreslår därför att den föreslagna bestämmelsen om utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta skada orsakad av fartyg som inte för olja som bulklast visserligen bör intas i lagen men att denna bestämmelse inte bör träda i kraft förrän Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer förordnar därom. *Sjörättsföreningen i Göteborg* ställer sig med hänsyn till önskvärdheten av internationell rättsenhet tveksam till en utvidgning av tillämpningsområdet att omfatta även skada som härrör från andra fartyg än sådana som transporterar olja som last i bulk men finner den gjorda avvikelsen försvarlig mot bakgrund av de skäl som anges i departementspromemorian.

Förslaget att göra lagens regler om ansvarighet och ansvarsbegränsning tillämpliga även på krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg har berörts av *hovrätten för Västra Sverige*, som tillstyrker förslaget i denna del.

Frågan om den föreslagna lagstiftningen bör göras tillämplig även på skada orsakad av icke beständiga oljor har behandlats av sjöfartsverket och generaltullstyrelsen. *Sjöfartsverket* anser att det inte föreligger tillräckliga skäl att undanta de lättare oljorna från den svenska lagstiftningens tillämpningsområde. Verket framhåller att den i promemorian lämnade uppgiften om den relativt ringa omfattningen av sjötransporter av lättare oljor främst torde avse världens totala sjötransporter, vilka ännu helt domineras av råoljetransporter till oljeraffinaderierna. Även då det gäller den lokala sjöfarten på svenska hamnar är visserligen råoljetransporterna avsevärda, men dessa avser enligt verket huvudsakligen transporter ingående från havet till våra få raffinaderier. I fråga om kvantiteter och än mera antalet fartygsanlöp är enligt

verkets uppfattning transporter av produkter från raffinaderierna till ett mycket stort antal hamnar i landet mera väsentlig. En avsevärd del av dessa transporter avser eldningsolja 1 eller 2 eller andra lättare oljor. Verket framhåller vidare att det visserligen är i och för sig riktigt att de skador som uppkommer till följd av utsläpp av lätta oljor i regel är mindre än de som förorsakas av beständiga oljor men påpekar att även de lätta oljorna kan föranleda skador. Det förefaller då enligt verkets uppfattning svårt att finna bärande skäl för ståndpunkten att den som har drabbats av skada av lätt olja skall ha svårigheten att enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler visa att skadan har föranletts av vårdslöshet under det att annan, som drabbas av kanske lika svår eller mindre omfattande skada, orsakad av beständig olja, kan åberopa de särskilda reglerna om ägarens strikta ansvarighet för oljeskada. *Generaltullstyrelsen* anser att ansvarighetskonventionens definition av olja torde vara utformad med tanke på de synliga miljöskador som löskomna oljeprodukter kan orsaka. Enligt vad som numera är känt måste man enligt styrelsen räkna med att också lätta oljor kan orsaka allvarliga skador på det marina livet i strandzonen och i grundare kustvatten genom att de kan innehålla betydande mängder aromatiska kolväten, även om dessa oljor snabbt avdunstar och därför lämnar inga eller ringa spår efter sig. Styrelsen anser det därför kunna ifrågasättas om inte begreppet olja för svenskt vidkommande borde få en vidare innebörd. I detta sammanhang kan nämnas att *naturvårdsverket* förklarar sig se fram mot en utvidgning av ansvarighetskonventionen till att avse bunkerolja i samtliga fartyg, tunna oljor, laster med kemikalier och torrlastfartyg.

Frågan om ansvarighetskonventionens tillämplighet på andra skador än föroreningsskador tas upp av *generaltullstyrelsen*, som ifrågasätter riktigheten av den i promemorian hävdade tolkningen av konventionen att denna inte omfattar brandskador. Styrelsen påpekar att råolja i vissa fall är lättantändlig även i vatten och att det därför enligt styrelsens mening kan vara en tillfällighet om skadorna av ett oljeutflöde består i förorening eller om skador uppstår till följd av att den löskomna oljan helt eller delvis tar eld. Styrelsen anser det inte vara rimligt att ansvarigheten skall begränsas därför att oljan eller del därav tar eld. På grund härav förslår styrelsen att ansvarighetslagen skall göras tillämplig även på brandskada.

De problem som sammanhänger med skador som oljeutsläpp orsakar på fiskeriintressena har tagits upp av *fiskeristyrelsen* och de tre *fiskerintendenterna*. Fiskeristyrelsen påpekar att lagförslaget endast talar om oljeskador som tillfogas person eller egendom utanför fartyget. Detta torde för fiskets del innebära att endast skada på redskap och båt skulle kunna ersättas men däremot inte skada där intrång drabbar verksamheten i övrigt. Då syftet med lagen är att bereda dem som lider ska-

da på grund av oljeförorening ett effektivt ersättningskydd, bör enligt styrelsen ersättningskyldigheten utsträckas att gälla även sådant intrång och sådan skada som medför väsentligt men för fiskeriverksamheten i övrigt. Styrelsen påpekar den skadliga verkan som oljeföroreningar kan ha på lekområden och uppväxtplatser för yngel och den inverkan olja kan ha på näringskedjorna i havet. Fiskeriintendenten i övre norra distriktet anser att det inte klart framgår av promemorian, om lagförslagets ersättningsregler omfattar skada som kan uppstå direkt på en fiskeplats eller lekområde och som kan omöjliggöra eller skada fisket under lång tid. Han påpekar att sådan skada kan uppstå även genom de skadeförebyggande åtgärder som kan komma till användning. Även fiskeriintendenten i västerhavets distrikt påpekar att skador på växt- och djurliv inte omfattas av den föreslagna lagstiftningen samt att dylika skador på lång sikt blir allvarigare och mera omfattande än skador på tekniska föremål. Fiskeriintendenterna i österhavets distrikt och i övre norra distriktet anser vidare det vara en brist i den föreslagna lagstiftningen att reglerna endast är tillämpliga på skador som uppkommer innanför territorialvattengränsen. Fiskeriintendenten i västerhavets distrikt anser det vara ett starkt önskemål att ansvarigheten utsträcks att gälla även gentemot fiskare som får sina redskap nedsölade på internationellt vatten.

Också vissa andra frågor rörande den föreslagna lagstiftningens tillämpningsområde har tagits upp i remissyttrandena. *Svenska hamnförbundet* framhåller sålunda att oljeskadeproblemen i hamnarna merendels hänför sig till oljefartygens lastning och lossning samt fartygs bunkring, att dessa problem i många fall kan vara betydande samt att denna verksamhet utgör ett gränsområde för lagens tillämpning som kan bli föremål för tolkningstvister. Enligt förbundet bör i lagen klart anges gränser för tillämpningsområdet i detta avseende. *Sjörättsföreningen i Göteborg* påpekar att den föreslagna lagstiftningen inte torde reglera oljeskador som härrör från borrhningsverksamhet på en oljeborrhningsplattform. Med hänsyn till den kraftigt ökade oljeborrhningen till havs förefaller det enligt föreningens mening lämpligt att söka uppnå internationell lagstiftning även beträffande oljeskador som kan uppkomma i sådana sammanhang. Föreningen tar vidare upp frågan om förhållandet mellan ansvarighetslagen och miljöskyddslagen (1969: 387). Föreningen framhåller sålunda att miljöskyddslagen kan vara tillämplig på skada orsakad av olja som härrör från ett fartyg med läckage som är föremål för reparation vid ett varv. Det förefaller enligt föreningen möjligt för den skadelidande att föra talan dels mot varvet enligt miljöskyddslagen, dels mot fartygsägaren enligt ansvarighetslagen. Vidare anser föreningen att det inte klart framgår av vare sig den föreslagna lagtexten eller promemorians kommentar till denna om begreppet "oljeskada" omfattar skador av "allmän förmögenhets-

typ", s. k. ren förmögenhetsskada, t. ex. skador som drabbar yrkesfiskare.

Redareföreningen framhåller att vissa oljeutsläpp är tillåtna enligt internationella konventioner och gällande nationell lagstiftning. Föreningen förmodar att definitionen och omfattningen av begreppet oljeskada skall ses i relation till andra konventioner på så sätt, att ett tillåtet utsläpp aldrig skall kunna leda till skadeståndsansvar för redaren. Föreningen ifrågasätter om inte ett klarläggande på denna punkt bör göras i förarbetena. Denna uppfattning delas av *handelskammaren i Göteborg*.

3.4 Kanaliseringen av ansvarigheten

Ett allmänt uttalande om de föreslagna reglerna om kanalisering av ansvarigheten till fartygets ägare har endast gjorts av *hovrätten för Västra Sverige*, som finner dessa regler lämpliga. I anslutning till bestämmelsen rörande begränsning av regressrätten mot bl. a. anställda uttalar hovrätten, att det synes ovisst om ansvarighetskonventionen avsett att utesluta sådan regressrätt. Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer dock enligt hovrättens mening med svensk rättsuppfattning och förordas därför. *Stockholms tingsrätt* är av den uppfattningen att det inte framgår enbart av bestämmelsen i konventionens artikel III fjärde stycket andra punkten att bestämmelsen avser regressrätt men anser att detta dock inte är uteslutet. *Redareföreningen* anser att konventionstexten bör ges den tolkningen att regress mot redarens anställda inte får äga rum.

Den föreslagna bestämmelsen om kanalisering av ansvarigheten för skada som uppkommer i samband med bärgning (4 § andra stycket andra punkten) har berörts i ett flertal remissyttranden. *Sjöfartsverket* anser att det förhållandet att bärgaren har starkt ekonomiskt intresse av att bärga så mycket som möjligt talar mot den föreslagna kanaliseringen. Enligt verkets uppfattning visar erfarenheten, bl. a. av Torrey Canyon-katastrofen, att detta intresse kan leda till användningen av metoder vid bärgning som innebär större risker för oljeskador än andra, säkra men på värdet av det bärgade mindre inriktade metoder. Att helt frita bärgaren från ekonomiskt ansvar för val av en från oljeskyddssynpunkt olämplig metod kan därför enligt verkets mening öka riskerna för oljeskador vid bärgning. Verket framhåller att möjligheterna att med stöd av 11 § lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg meddela erforderliga föreskrifter i här förevarande situationer av naturliga skäl är relativt begränsade. Enligt verkets mening kan sålunda vissa skäl anföras mot departementspromemorians förslag. Dessa skäl är dock inte av den tyngd att verket anser sig böra föreslå en annan lösning. *Redareföreningen* och *handelskammaren i Göteborg* noterar med tillfredsstäl-

lelse att enligt förslaget anspråk på ersättning för oljeskada inte får göras gällande mot bärgaren. Redareföreningen anser att detta bör leda till den eftersträfvade effekten att bärgningen påskyndas, eftersom det i praktiken visat sig att förseningar kan uppkomma under diskussion om olika ansvars- och försäkringsalternativ. Såväl redareföreningen som handelskammaren anser att kanaliseringsregeln bör omfatta även bärgning av torrlastfartyg.

Vad angår den föreslagna kanaliseringsregeln såvitt angår annan än bärgaren (4 § andra stycket) anför *redareföreningen* att den inte kan se att det föreligger något behov av att från anspråk utesluta avlastare, lastemottagare eller lastägare. Föreningen anser vidare att redaren bör ha möjlighet att utöva regressrätt mot den som vidtagit förebyggande åtgärder eftersom det i lagförslaget gjorda undantaget kan leda till att redaren i praktiken åläggs ett längre gående ansvar än vad som är tänkt enligt ansvarighetskonventionen. Det kan enligt föreningens mening dessutom ifrågasättas om det är tillåtet enligt ansvarighetskonventionen att avskära regressrätten mot den som företagit förebyggande åtgärder när det gäller fartyg från annan konventionsstat. Även *handelskammaren i Göteborg* anser det tveksamt om reglerna om ansvarskanalisering bör gälla den som vidtar förebyggande åtgärder samt om en sådan lösning är förenlig med ansvarighetskonventionen.

3.5 Ansvarsbegränsningen

I fråga om den i lagförslaget (6 §) alternativt intagna bestämmelsen om att begränsningsfonden även skall omfatta ett skäligt belopp för ränta och rättegångskostnader anför *hovrätten för Västra Sverige* att detta inte kan ses som en rent processuell fråga (jfr 257 § sjölagen). Uppgårej begränsningsfonden till föreskrivet belopp, förlorar fartygsägaren sin rätt till ansvarsbegränsning. Nämnda kostnader kan komma att uppgå till avsevärda belopp och är svåra att uppskatta på förhand. Det synes angeläget att samma regler i nämnda hänseende kommer att gälla i de olika till ansvarighetskonventionen anslutna länderna. Hovrätten finner därför att det föreslagna tillägget inte kan förordas även om det är ett för den skadelidande väsentligt intresse att fonden kommer att omfatta även beräknade ränte- och rättegångskostnader. *Stockholms tingsrätt* framhåller att det i ansvarighetskonventionens artikel V tredje stycket har angivits att fonden skall uppgå till det begränsningsbelopp som gäller för fartyget. Det avsedda beloppet torde enligt tingsrätten vara det belopp som kan uträknas enligt konventionens bestämmelser. Tingsrätten förklarar sig därför vara mycket tveksam om detta begränsningsbelopp över huvud taget kan utökas med belopp för ränta och rättegångskostnader. Tingsrätten anser att det i allt fall inte torde vara tillräckligt att som motivering för att låta begränsningsfonden

omfatta skäligt belopp för ränta och rättegångskostnader ange att detta är en processuell bestämmelse. Frågan om säkerhet för ränta kan inte anses vara en processuell fråga och det är enligt tingsrättens mening tveksamt om frågan om säkerhet för rättegångskostnader kan anses vara en sådan fråga. *Generaltullstyrelsen* intar en annan ståndpunkt. Enligt styrelsen torde det knappast medföra någon mera kännbar ekonomisk belastning för fartygsägaren att låta säkerheten omfatta även ränta och rättegångskostnader. Styrelsen tillstyrker därför en föreskrift av innebörd att säkerheten skall omfatta även ränta och dylika kostnader.

3.6 Försäkringsskyldigheten

I fråga om den obligatoriska försäkringen för fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast framförs kritiska synpunkter av *Sjöassuradörernas förening*. Föreningen påpekar att den redan tidigare framfört vissa principiella betänkligheter mot ansvarighetskonventionens regler om försäkringsplikt och direkt talan mot försäkringsgivaren. Dessa betänkligheter kvarstår enligt föreningens mening även då reglerna införlivas med svensk lag eftersom en obligatorisk ansvarighetsförsäkring medför praktiska svårigheter. Föreningen framhåller att det inte är fråga om en standardförsäkring utan att en mängd olika varianter är tänkbara beroende på bl. a. arten av det befraktningsavtal som slutits med bortfraktaren. Det kan därför ibland bli svårt att utan praktisk försäkringserfarenhet korrekt tolka försäkringsdokumenten. Svårigheter kan enligt föreningen tänkas uppstå särskilt vid kontrollen av huruvida fartyg från icke fördragsslutande stat har en enligt konventionen giltig eller godtagbar ansvarsförsäkring. Föreningen anser det kunna ifrågasättas om den ordning som föreslås gälla i fråga om sådana fartyg kommer att fungera i praktiken på ett helt tillfredsställande sätt. Vidare understryks vikten av att kontrollen av att försäkringsskyldigheten iaktas genomförs i samarbete med tillsynsmyndigheter i andra länder och med försäkringsgivarna.

Sveriges ångfartygs assurans förening, som inte framför några invändningar mot den föreslagna regleringen av försäkringsskyldigheten, och *Sjöassuradörernas förening* förklarar sig förutsätta att de bestämmelser rörande försäkringsskyldigheten som kommer att utfärdas i administrativ ordning inte kommer att utarbetas förrän berörda myndigheter samrätt med den svenska försäkringsbranschen. Även *försäkringsinspektionen* framhåller att utarbetandet av dessa bestämmelser bör föregås av överläggningar mellan berörda myndigheter och representanter för P. & I.-klubbarna.

I frågan om försäkringsskyldighetens omfattning anser flera remissinstanser att den bör utsträckas i förhållande till vad som gäller enligt

ansvarighetskonventionen. *Sjöfartsverket* hävdar sålunda att försäkringskyldigheten i den svenska lagstiftningen bör omfatta i vart fall alla tankfartyg, oavsett om de är lastade eller går i barlast. Verket påpekar att ägare till stora tankfartyg i regel torde täcka sin ansvarighet med försäkring men att det kan tänkas att ägare av mindre tank- eller torrlastfartyg underlåter att teckna försäkring i syfte att minska driftkostnaderna. Vidare framhåller verket att många oljeskadefall i Sveriges kustband torde härröra från oljeutsläpp från sådana mindre fartyg. Verket är visserligen medvetet om att det kan vara svårt att utöva en fullständig kontroll vid alla fartygsanlöp. Detta behöver dock enligt verkets mening inte hindra en utsträckning av försäkringsskyldigheten under förutsättning att kontrollmöjligheterna och sanktionerna vid underlåtenhet att uppfylla försäkringsplikten är tillräckliga för att skyldigheten skall iakttas. *Sjöfartsverket* anser att en sådan kontroll utan väsentlig svårighet kan genomföras genom *sjöfartsinspektionens försorg*. Även *generaltullstyrelsen* framhåller att transport av olja på inre vattenvägar och inom känsliga skärgårdsområden ofta sker med mindre fartyg, som ägs av redaren ensam. Även om fondkonventionen skulle ge vissa möjligheter för de skadelidande att få ersättning av den internationella oljeskadefonden förefaller det enligt styrelsens mening naturligare att föreskriva försäkringsskyldighet även för andra fartyg än dem som är försäkringspliktiga enligt konventionen. Styrelsen anser att man därvid bör gå ned så långt som möjligt i fartygens storlek. I likhet med *sjöfartsverket* anser styrelsen den omständigheten att någon fullständig kontroll inte kan utövas beträffande alla fartyg inte i och för sig utgöra något hinder emot en sådan utsträckning av försäkringsplikten. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser att gränsen för försäkringsskyldigheten bör sättas betydligt lägre än vid en bulklast på 2 000 ton, så att även den stora flottan av mindre tankfartyg åläggs försäkringsskyldighet. *Göteborgs hamnstyrelse* hävdar att det är motiverat med en väsentligt lägre gräns för försäkringsskyldigheten än 2 000 ton, eftersom trafik med småtonnage i stor omfattning förekommer i trånga och svårnavigerade farvatten. *Naturvårdsverket* anser att försäkringsskyldigheten bör omfatta även fartyg som vid tillfället befordrar mindre kvantiteter än 2 000 ton olja och påpekar att de i departementspromemorian redovisade stora omkostnaderna för sanering av stränderna efter det brittiska tankfartyget London Harmonys grundstötning i Stockholms skärgård föranleddes av ett oljeutsläpp som understeg 1 000 ton.

Vad angår frågan om vilken myndighet som skall godkänna försäkring och utfärda certifikat förklarar *generaltullstyrelsen* att den inte har något att erinra mot förslaget att denna uppgift anförtros försäkringsinspektionen. *Sjöfartsverket* anser däremot att verket bör anförtros denna uppgift. Verket ifrågasätter nämligen om de därvid uppkommande frågorna i allmänhet är av den natur att försäkringsinspektionens

sakkunskap erfordras och om inte praktiska skäl talar för att uppgiften bör anförtros sjöfartsverket. Det framhålls att utformningen av försäkringsskydd oftast sker i standardform och att det, särskilt när det gäller försäkring av här ifrågavarande slag, torde kunna antas att försäkringsbolagen kommer att tillämpa någon form av standardklausul. Verket förklarar att om ansvaret för kontroll av försäkringsskyldigheten läggs på verket, verket självfallet kommer att samråda med försäkringsinspektionen om godtagande av sådana standardklausuler eller av annan klausul men att sådant samråd inte torde erfordras i det sannolikt ytterst vanliga fall då en principiellt godtagen standardklausul företes. Vidare påpekas att den dräktighet som är grunden för ansvarsbeloppets storlek inte framgår av fartygets mätbrev eller andra skeppshandlingar utan måste uträknas särskilt med ledning av de uppgifter som erhålls vid skeppsmätningen, varför det i varje fall måste ankomma på sjöfartsverket att ange begränsningsbeloppets storlek. Särskilt framhålls att det enligt gällande regler ankommer på verket att utfärda en mängd olika certifikat för fartyg, av vilka vissa är av den arten att fartyget inte får nyttjas till sjöfart utan dem och att fartygsägare och fartygsbyggare därför har anledning att hålla nära kontakt med sjöfartsverket i en rad certifikatsfrågor. Verket anser därför att det skulle vara en påtaglig förenkling om även uppgiften att utfärda försäkringscertifikat läggs på verket.

Frågan om ordningen för utfärdande av certifikat och genomförandet av kontrollen av att försäkringsskyldigheten iaktas behandlas ingående av *försäkringsinspektionen*, som bl. a. anför:

Såvitt gäller svenska fartyg och fartyg registrerade i konventionsstater synes den föreslagna ordningen icke behöva medföra några komplikationer. Nämnas må att i vårt land finns för närvarande endast tre försäkringsbolag som meddelar ansvarighetsförsäkring av här aktuell slag (P. & I.-försäkring) och att enligt vad inspektionen erfarit praktiskt taget samtliga svenska fartyg har sina ansvarighetsförsäkringar i något av dessa tre bolag.

Då emellertid stat som biträtt ansvarighetskonventionen är skyldig tillse, att försäkring eller annan säkerhet finns även i fråga om fartyg registrerat i icke fördragsslutande stat, när ett sådant fartyg anlöper eller lämnar dess hamnar, synes vissa problem i fråga om kontrollen av att acceptabel försäkring tecknats, kunna uppkomma, vilka icke är så enkla att i praktiken bemästra.

I promemorian angives, att det i princip torde bli nödvändigt att av utländska fartyg från icke fördragsslutande stat kräva att de medfört ett av den svenska försäkringsinspektionen utfärdat eller godkänt certifikat som visar att godtagbar försäkring finns eller att betryggande säkerhet ställts. I fråga om försäkring hos vissa utländska försäkringsbolag, som försäkringsinspektionen för detta ändamål har godkänt, torde det emellertid — framhålls det i promemorian — vara möjligt att godta certifikat som har utställts av vederbörande försäkringsbolag. Polis-, tull- eller hamnpersonalen skulle då endast behöva kontrollera att far-

tyget medför ett certifikat, som är utställt antingen av försäkringsinspektionen eller av ett försäkringsbolag som återfinns på en av försäkringsinspektionen upprättad lista.

Det senare i förenklings syfte föreslagna alternativet att för utländska fartyg från icke fördragsslutande stat godta certifikat som har utställt av ett av försäkringsinspektionen godkänt försäkringsbolag torde knappast vara acceptabelt. Med hänsyn till innehållet i artikel VII punkt 11 jämförd med punkt 5 torde en formell förbindelse från försäkringsbolagets sida att svara för sitt försäkringsåtagande intill dess tre månader förflutit från den dag, då meddelande om försäkringsavtalets uppsägning lämnats till antingen försäkringsinspektionen eller den svenska fartygsregistreringsmyndigheten vara erforderlig. En sådan förbindelse förutsetts då utgöra villkor för försäkringsinspektionens utfärdande av certifikat.

Uppgiften att avgöra vilka försäkringsbolag på utlandsmarknaden som kan godtagas som försäkringsgivare kan bli delikat. Inspektionen har icke möjligheter eller resurser att kontinuerligt göra den uppföljning av utländska försäkringsbolags ekonomiska status som skulle erfordras för att undvika ett oriktigt diskriminerande av något försäkringsbolag även om de försäkringsgivare som f. n. är verksamma inom P. & I.-försäkring — enligt uppgift — endast uppgår till något tjugotal. En allmän reservation måste i detta sammanhang göras för att kostnader, vilka nu icke kan beräknas, nödvändigtvis måste uppstå för de nya arbetsuppgifter som föreslås skola åläggas inspektionen. Samma problem beträffande utländska fartyg från icke fördragsslutande stat torde föreligga i alla konventionsstater. Enligt vad inspektionen under hand inhämtat pågår i England inom en arbetsgrupp tillsatt av företrädare för engelska och andra sjöförsäkringsgivare, vilka meddela P. & I.-försäkring överläggningar i syfte att nå en praktisk lösning av problemen med certifikatutfärdande. Önskvärt vore att en för alla konventionsstater gemensam lösning kunde åstadkommas. Måhända finnes möjlighet att exempelvis låta sekretariatet för "Internationella fonden för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja" svara för de uppgifter — icke minst av kommunikationsteknisk natur — som sammanhänger med certifikatsystemet.

Försäkringsinspektionen ifrågasätter dessutom om inte kontroll av certifikat i vissa fall borde anförtros lotspersonalen, vilken inom vissa farvatten som första myndighetsutövare möter fartyget till sjöss, eftersom i annat fall en oljeskada kan förorsakas av fartyg från icke fördragsslutande stat innan kontrollen sätts in.

Sjöfartsverket förklarar sig inte ha några invändningar mot att verket åläggs ifrågavarande kontrolluppgifter. Verket påpekar att kontrollen av fartygs oljedagböcker ankommer på verket, som utför denna kontroll genom sjöfartsinspektionen med biträde av verkets kronolotsar. *Generalullstyrelsen* anser däremot att huvudansvaret för kontrollen av att försäkringsskyldigheten fullgjorts bör åvila tullverket. Styrelsen påpekar att enligt gällande tullagstiftning varje från utrikes ort ankommande fartyg är underkastat tullverkets kontroll. Styrelsen nämner att denna kontroll, som till sin omfattning varierar från fall till fall,

avser inte endast tullhandlingar utan i princip samtliga skeppshandlingar och att den praktiska kontrollen av fartygets oljedagböcker sålunda i stor utsträckning ombesörjs av tullverkets personal. Vidare framhålls att i fråga om inrikestrafik kontrollen av oljedagböcker faller inom ramen för den av tullverkets kustbevakning utförda sjötrafikövervakningen. Styrelsen anför slutligen att det enligt Kungl. Maj:ts instruktion för tullverket åligger verket att genom kustbevakningen handha oljebekämpning till sjöss och i kustvattnen samt att det därför synes mest följdriktigt att huvudansvaret för kontrollen av att berörda fartyg medför certifikat angående fullgjord försäkringsskyldighet åläggs tullverket.

3.7 Processuella frågor

Den föreslagna regeln att talan om ersättning för oljeskada får föras vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom (18 §) kritiserar av *Stockholms tingsrätt*. Tingsrätten anser att de i promemorian anförda skälen för att göra flera domstolar behöriga kan ifrågasättas och att det bör övervägas om inte endast Stockholms och Göteborgs tingsrätter bör vara behöriga. Visserligen medges att i så fall kostnaderna för bevisning kanske blir högre än om mål av detta slag handläggs vid flera domstolar, men tingsrätten anser att ökningen inte blir påtaglig. Inte heller övriga nackdelar med endast två behöriga domstolar synes enligt tingsrättens mening överväga de fördelar som då erhålls, särskilt enhetligheten i rättstillämpningen. Tingsrätten anser också att en lämplig lokal avvägning skulle kunna göras mellan dessa två domstolar. *Hovrätten för Västra Sverige* ifrågasätter om inte, på sätt som skett i 5 § sjöförklaringskungörelsen (1967: 294), tillägsbestämmelser bör ges för att underlätta bestämmandet av behörig sjörättsdomstol i vissa fall.

4 Föredraganden

4.1 Lagstiftningsarbetets bakgrund

Någon särskild lagstiftning om ansvarighet för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja finns inte i Sverige. Ansvarigheten för sådana skador bestäms därför enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens (1891: 35 s. 1) bestämmelser. Detta innebär att en redare eller fartygsägare i princip blir skadeståndsskyldig endast om han eller någon av hans anställda genom vårdslöshet vållat skadan. Vidare är ansvarigheten vid varje olyckstillfälle begränsad till 1 000 s. k. Poincaréfrancs (drygt 350 kr.) per ton av fartygets dräktighet, s. k. ansvarston. Rätt till begränsning föreligger dock inte om redaren själv gjort sig skyl-

dig till fel eller försummelse. Reglerna om ansvarsbegränsning bygger på 1957 års konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö och finns i 254—256 och 261 §§ sjölagen¹. Fram till slutet av 1960-talet var rättsläget i huvudsak detsamma i åtskilliga andra större sjöfartsnationer.

Som framgår av promemorian (avsnitt 2) har under senare år både i Sverige och utomlands inträffat olyckor som lett till omfattande skador orsakade av förorening genom olja. På grund av de mycket stora skador som uppstod vid det liberianska tankfartyget Torrey Canyons grundstötning i mars 1967 utanför Englands sydvästkust blev det uppenbart att gällande skadeståndsrättsliga regler på detta område inte motsvarade berättigade krav på ett effektivt ekonomiskt skydd mot oljeskador. Ett internationellt samarbete på detta område inleddes redan samma år. Detta samarbete ledde till avslutandet av två konventioner, 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1971 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja.

Enligt ansvarighetskonventionen är fartygsägaren i princip skyldig att ersätta skada som orsakats av olja från fartyget oavsett om vållande förelagat på fartygets sida (s. k. strikt ansvar). Konventionens tillämpningsområde är begränsat till fartyg som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast). Ansvarigheten är för en och samma olycka begränsad till 2 000 Poincaréfrancs (drygt 700 kr.) per ansvarston av fartygets dräktighet, dock högst 210 miljoner francs (drygt 70 milj. kr.). Ansvarigheten skall vara täckt av försäkring eller annan garanti. Fartyg som befordrar mindre än 2 000 ton olja som last i bulk omfattas dock inte av försäkringsplikten.

Fondkonventionen är avsedd att komplettera ansvarighetskonventionens ersättningsssystem. Genom konventionen upprättas en internationell ersättningsfond som skall bereda de skadelidande ersättning i de fall då ansvarighetskonventionen inte ger ett fullgott skydd. Ersättning utgår från fonden *dels* när det inte föreligger någon ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen, *dels* när varken fartygsägaren eller hans försäkringsgivare kan betala de ersättningar de skall utge enligt ansvarighetskonventionen, *dels* när skadorna överstiger det begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvarighet. Ersättning från fonden utgår inte för skada som uppkommit till följd av krigshandling eller som orsakats av olja som härrör från krigsfartyg eller annat statsfartyg som används i icke kommersiell verksamhet. Vidare är fonden (bortsett från sällsynta undantagsfall) inte ansvarig för skada som orsakats av icke identifierade fartyg. Fondens ansvarighet är begränsad så att det tota-

¹ I prop. 1973: 42 har föreslagits vissa ändringar i sjölagen. I fråga om ansvarighetsreglerna är ändringarna av redaktionell karaktär. Reglerna om ansvarsbegränsning tas enligt förslaget in i 234—236 och 241 §§.

la belopp som utgår i ersättning för en och samma olycka enligt både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen inte får överstiga 450 milj. francs (drygt 150 milj. kr.). Genom beslut av fondens högsta organ, dess generalförsamling, kan detta belopp höjas till högst det dubbla eller 900 milj. francs (drygt 300 milj. kr.).

Fonden har också till uppgift att befria fartygsägarna från en del av det ökade ekonomiska ansvar som lagts på dem genom ansvarighetskonventionen, nämligen den del av ansvarigheten som överstiger ett belopp motsvarande 1 500 francs per ansvarston eller 125 milj. francs per händelse, om sistnämnda belopp är lägre. Fonden kan dock under vissa omständigheter helt eller delvis befrias från sin skyldighet mot fartygsägaren, om fartyget vid tidpunkten för olyckan inte uppfyllde vissa krav från säkerhetssynpunkt.

De medel som behövs för att den internationella fonden skall kunna fullgöra sin verksamhet skall tillföras fonden genom att en avgift tas ut på den råolja och tjocka eldningsolja som efter sjötransport mottas i stat som har tillträtt fondkonventionen.

Ansvarighetskonventionen träder i kraft tre månader efter det den har tillträtts av åtta stater, av vilka fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregister-ton. Fondkonventionen träder i kraft tre månader efter det den har tillträtts av minst åtta stater under förutsättning att dessa under närmast föregående år tillsammans har tagit emot minst 750 milj. ton sjötransporterad råolja och tjock eldningsolja. Fondkonventionen kan dock inte träda i kraft förrän ansvarighetskonventionen trätt i kraft, och endast stater som tillträtt ansvarighetskonventionen får tillträda fondkonventionen.

Båda konventionerna har undertecknats av Sverige. Ingendera konventionen har ännu trätt i kraft. Ansvarighetskonventionen har ratificerats av Elfenbenskusten, Fiji, Liberia och Senegal samt fondkonventionen av Liberia.

4.2 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna och lagstiftningens allmänna innehåll

I departementspromemorian har föreslagits att Sverige skall tillträda både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen. Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Ett flertal remissinstanser har uttryckt sin tillfredsställelse över att den reglering som konventionerna innebär nu har kommit till stånd på det internationella planet.

Enligt min uppfattning innebär de två konventionerna ett avsevärt framsteg i strävandena att bereda dem som drabbas av skada genom oljeförorening ett tillfredsställande skydd. Det är sålunda en klar fördel för de skadelidande att enligt ansvarighetskonventionen fartygsägaren

är strikt ansvarig för uppkomna skador och att den skadelidande sålunda befrias från den ofta svåra uppgiften att bevisa att oljeskadan beror av att någon på fartygets sida har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Vidare innebär ansvarighetskonventionen en avsevärd höjning av det belopp till vilket en begränsning av ansvarigheten får ske. Genom att fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast skall ha sin ansvarighet täckt av försäkring föreligger relativt stor säkerhet för att ersättning verkligen blir tillgänglig för de skadelidande. Fondkonventionen förbättrar ytterligare skyddet för de skadelidande genom att dels garantera att den ersättning som fartygsägaren skall betala enligt ansvarighetskonventionen faktiskt blir tillgänglig för de skadelidande, dels bereda de skadelidande ersättning utöver den som utgår enligt ansvarighetskonventionen.

Flera remissinstanser har beklagat att man under konventionsarbetet inte lyckats vinna gehör för det bl. a. från svensk sida framförda kravet att ersättning bör utgå från den internationella fonden även för skador orsakade av okända fartyg, dvs. fartyg vars identitet inte har kunnat fastställas. *I fråga om de överväganden som ligger till grund för fondkonventionens reglering på denna punkt hänvisas till vad som anförs i promemorian (avsnitt 11).*

Även jag är av den uppfattningen att det hade varit önskvärt att ersättning enligt fondkonventionen utgått för skador orsakade av okända fartyg. Det bör dock påpekas att skador orsakade av större oljeutsläpp från okända fartyg nästan undantagslöst härrör från tankfartyg som går i barlast och att varken ansvarighetskonventionen eller fondkonventionen är tillämplig på sådana fartyg. Detta följer av att konventionerna bara gäller fartyg som transporterar olja som last i bulk. Konventionssystemet innebär emellertid i övrigt så väsentliga förbättringar av de skadelidandes skydd att den nu nämnda bristen inte bör föranleda att Sverige avstår från att tillträda konventionerna.

Det finns emellertid vissa utsikter att de problem som sammanhänger med oljeskador orsakade av okända fartyg i Sverige kan få en i huvudsak tillfredsställande lösning. Som nämnts härrör större oljeutsläpp från oidentifierade fartyg nästan undantagslöst från tankfartyg som går i barlast. Utsläppen sker då man från fartyget spolar ut oljerester vid rengöring av dess tankar. Av skäl som kommer att närmare utvecklas i ett snare avsnitt (4.4) avser jag att föreslå att reglerna i den svenska lagstiftningen om strikt ansvarighet skall bli tillämpliga på tankfartyg i barlast. Om möjligheterna att identifiera de fartyg som orsakar föroreningar genom utsläpp vid rengöring av fartygstankarna förbättras, kommer de skadelidande följaktligen att beredas ett bättre skydd än f. n. Identifieringsproblemet lösning synes främst vara beroende av möjligheterna att införa någon form av märkning av oljerester. Denna fråga har studerats av en av chefen för kommunikationsdepartementet

tillsatt ledningsgrupp med uppgift att leda visst utvecklingsarbete i fråga om metoder för märkning av olja i fartyg. Ledningsgruppen har i januari 1973 avgivit betänkandet Partikelmärkning av olja i fartyg (Ds K 1973: 2, stencil). Gruppen föreslår att varje tankfartyg efter att ha avlämnat sin oljelast i svensk hamn skall få de i tankarna kvarvarande oljeresterna märkta med en särskild substans. Denna bör enligt betänkandet utgöras av mikroskopiskt små metallpartiklar bestående av olika legeringar. Partiklarna skall tillsättas oljeresterna i en kombination som är specifik för varje fartyg. I betänkandet föreslås att man som ett steg mot ett allmänt system för märkning av olja i tankfartyg utför en försöksserie i större skala. I avvaktan på närmare prövning av denna fråga pågår inom gruppen visst resterande utvecklings- och planeringsarbete.

För att motverka utsläpp av oljeförorenat barlastvatten är det vidare angeläget att goda möjligheter erbjuds fartygen att avlämna sådant barlastvatten i hamnarna. Det kan i detta sammanhang nämnas att utredningen rörande omhändertagande och behandling av kemiskt avfall m. m. behandlat denna fråga i ett till kommunikationsministern i maj 1973 avlämnat delbetänkande Anläggningar för mottagning av oljeblandat barlastvatten m. m. (Ds K 1973: 4.) Utredningen konstaterar att de anläggningar som nu finns i de flesta fall utnyttjas i ringa utsträckning. Enligt utredningen anses detta bero på bristande mottagningskapacitet, dålig service i övrigt samt höga kostnader i samband med avlämning. Utredningen föreslår att skyldighet att inrätta och driva anläggning för mottagande av bl. a. barlastvatten i fortsättningen bör åligga huvudmannen för den anläggning där olja och oljeprodukter lastas. Även kostnaderna för anläggningen bör enligt utredningen i princip bestridas av respektive huvudman.

Jag vill i detta sammanhang också erinra om det av räddningstjänstutredningen avgivna betänkandet Räddningstjänst (SOU 1971: 50), som behandlar frågan om hur samhällets räddningstjänst vid olyckor och katastrofer skall organiseras och vem som skall bestrida kostnaderna för ingripanden vid sådana tillfällen. Enligt utredningen bör skyldigheten att svara för räddningstjänsten läggas på kommunerna. I fråga om oljeutsläpp till sjöss samt i kustvatten, Mälaren och Vänern anser utredningen emellertid att bekämpningen bör ombesörjas av tullverkets kustbevakning. Om oljan når land föreslås att ansvaret för bekämpningen skall övertas av vederbörande lokala räddningsorgan. Utredningen föreslår att staten skall svara för alla kostnader som uppkommer vid bekämpning av från havet ilandfluten olja. Detta gäller givetvis också olja som härrör från icke identifierade fartyg. Enligt utredningen bör kostnaderna belasta oljebranschen genom en höjning av energiskatten på oljor. Frågan om ett genomförande av utredningens förslag bereds f. n. inom finans- och civildepartementen.

I ett remissyttrande uttalas farhågor för att ett genomförande av såväl fondkonventionens ersättningssystem som räddningstjänstutredningens förslag att statens kostnader för bekämpning av ilandfluten olja skall täckas genom höjning av energiskatten på oljor kommer att leda till en olycklig dubbling av oljebranschens avgifter. I anledning härav vill jag framhålla att det får förutsättas att ett eventuellt framtida system, enligt vilket utgifter för bekämpning av oljeskador skall bestridas av statsmedel, utformas under hänsynstagande till möjligheterna till ersättning från den internationella oljeskadefonden, så att följaktligen en sådan dubbeltäckning som de berörda remissinstanserna befarat undviks.

Delade meningar har framförts under remissbehandlingen i frågan huruvida Sverige bör tillträda ansvarighetskonventionen endast under förutsättning att fondkonventionen kan väntas träda i kraft samtidigt härmed. Enligt min mening utgör fondkonventionen ett viktigt komplement till ansvarighetskonventionen för att ett fullt tillfredsställande ersättningssystem skall erhållas. Jag delar emellertid den i promemorian uttalade uppfattningen att även ett enbart på ansvarighetskonventionen byggt ersättningssystem måste anses innebära stora fördelar i förhållande till nu gällande rätt och att Sverige därför bör tillträda ansvarighetskonventionen även om inte fondkonventionen skulle träda i kraft.

I departementspromemorian har lämnats en redogörelse för utsikterna för konventionernas ikraftträdande (avsnitt 10). Jag vill i detta avseende tillägga att samarbetet mellan de västeuropeiska länderna har fortsatt under våren 1973. I maj hölls sålunda ett möte i Bonn, i vilket deltog företrädare för Belgien, Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Sverige. De uppgifter som lämnades vid mötet bekräftar det antagande som gjordes i promemorian att båda konventionerna troligen kommer att träda i kraft under andra halvåret 1974.

På grund av vad jag nu anfört anser jag att Sverige bör tillträda både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen. Sverige bör därvid i första hand sträva efter ett samtidigt ikraftträdande av konventionerna för Sveriges del. Skulle det emellertid visa sig att fondkonventionens ikraftträdande avsevärt försenas, bör Sverige enligt min mening under alla förhållanden tillträda ansvarighetskonventionen. Härför talar inte blott hänsynen till de skadelidande utan även den svenska sjöfartsnäringens intresse av att en internationellt enhetlig reglering på detta rättsområde snarast kommer till stånd.

Ansvarighetskonventionen innefattar en i stort sett uttömmande reglering av ersättningsfrågorna. Det huvudsakliga innehållet i den svenska lagstiftningen är sålunda på förhand givet. Konventionen lämnar dock åt nationell lag att närmare reglera vissa frågor. Vidare måste

i nationell lag tas in vissa kompletterande bestämmelser rörande bl. a. begränsningsfonden, försäkringsskyldigheten samt behörig domstol och domsverkställighet. Det är dessutom nödvändigt att införa vissa straffbestämmelser. De principiella lösningar som de i promemorian framlagda förslagen innehåller i dessa avseenden har godtagits av det övervägande antalet remissinstanser. Också jag anser att de föreslagna lösningarna är väl avvägda och således bör bilda utgångspunkt för övervägandena rörande den svenska lagstiftningens innehåll och utformning.

4.3 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt

Frågan om lämplig metod för konventionernas införlivande med svensk rätt har behandlats ingående i departementspromemorian (avsnitt 12). I promemorian föreslås att ansvarighetskonventionens innehåll överförs till svensk rätt med användning av det traditionella transformationsförfarandet. I fråga om de bestämmelser i fondkonventionen som är av civilrättslig eller processrättslig natur föreslås däremot att de görs omedelbart tillämpliga i Sverige. Den lösning som föreslås i promemorian har tillstyrkts av flertalet remissinstanser.

Redareföreningen, handelskammaren i Göteborg och Sjörättsföreningen i Göteborg har dock ifrågasatt om det från internationell rättsenhetssynpunkt inte hade varit lämpligare att göra ansvarighetskonventionen direkt tillämplig såsom svensk lag. Dessa remissinstanser har särskilt beklagat att enhetlig lagstiftning inte kunnat uppnås i de nordiska länderna i fråga om ansvarighetskonventionens införlivande med nationell rätt.

Vad först gäller frågan om sättet för ansvarighetskonventionens införlivande med svensk rätt vill jag framhålla att jag delar uppfattningen att det sannolikt skulle vara en fördel från internationell rättsenhetssynpunkt att göra konventionens bestämmelser direkt tillämpliga som svensk lag. Detta alternativ har därför noga övervägts och prövats under lagstiftningsärendets behandling i justitiedepartementet. Det har emellertid visat sig att de kompletterande nationella regler som under alla förhållanden är nödvändiga blir omfattande och delvis komplicerade och att svårbemästrade tekniska problem uppkommer när det gäller samordningen mellan dessa regler och konventionsbestämmelserna. Lagstiftningen skulle bli svåröverskådlig och delvis svårtillgänglig. Dessa nackdelar kan inte anses uppvägdas av de fördelar metoden innebär. Motsvarande bedömning har gjorts i de andra nordiska länderna, där man med bestämdhet motsatt sig att denna metod används. Under dessa förhållanden och med särskilt beaktande av önskemålet om en så långt möjligt enhetlig nordisk lagstiftning på detta område anser jag att den i promemorian föreslagna tekniken att transformera konventionens be-

stämmelser till nationell lag bör komma till användning. Visserligen leder den till att olika teknik används i fråga om de två konventionerna. Trots det samband som råder mellan dessa konventioner anser jag inte att detta medför någon olägenhet av betydelse. Jag vill särskilt påpeka den väsentliga skillnaden att de på ansvarighetskonventionen byggda bestämmelserna kan komma att tillämpas relativt ofta medan däremot en tillämpning av fondkonventionen torde komma att bli aktuell förhållandevis sällan. Om man omformar ansvarighetskonventionens regler till nationell lag med användning av den lagstiftningsteknik som hos oss används vid rent nationell lagstiftning, måste emellertid givetvis den bakomliggande konventionstexten och den rättspraxis, både nationell och internationell, som anknyter till denna tillmätas stor betydelse vid tolkningen av lagen.

Att en fullständig överensstämmelse mellan de nordiska lagförslagen trots detta inte har kunnat uppnås har speciella orsaker. I Danmark och Norge är man — av systematiska skäl som i och för sig är fullt förståeliga — inställd på att inarbeta de nya reglerna i sjölagen. Detta är emellertid inte möjligt i Sverige utan att man företar synnerligen omfattande och bl. a. just av hänsyn till den nordiska rättsenheten icke önskvärda omdispositioner i sjölagen. Även i Finland torde man välja att stifta en särskild lag om oljeskadeansvaret. Denna olikhet i valet av lagtekniska lösningar har med nödvändighet fått vissa återverkningar när det gäller lagtextens utformning. Avvikelserna är emellertid av formell art och motsvaras inte av några nämnvärda sakliga skillnader. I allt väsentligt har alltså enighet uppnåtts beträffande lagstiftningens materiella innehåll. Önskemålet om nordisk rättsenhet har sålunda tillgodoseetts så långt det varit möjligt.

4.4 Tillämpningsområdet för ansvarighetsreglerna

Det är möjligt att i vissa avseenden ge den svenska lagen ett större tillämpningsområde än som föreskrivs i konventionen. Denna är tillämplig endast på skador orsakade av fartyg som vid olyckstillfället faktiskt transporterade olja som bulklast. Detta följer av definitionerna av begreppen "fartyg" och "skada genom förorening" i artikel I i konventionen. Har oljeskada orsakats av ett torrlastfartyg eller ett tankfartyg som går i barlast gäller konventionen således inte. Det är emellertid inte något som hindrar en fördragsslutande stat att i sin interna lagstiftning göra ansvarighetskonventionens regelsystem tillämpligt även på andra fartyg än dem som omfattas av konventionen.

I promemorian föreslås (avsnitt 13.2) att konventionens ansvarsregler i sin helhet görs tillämpliga även på fartyg som inte befordrar olja som bulklast, om skadan har uppkommit i Sverige eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa skada på svenskt

område. Däremot bör enligt promemorian reglerna om den särskilda och högre gränsen för ansvaret inte gälla beträffande dessa fartyg. En följd av detta blir enligt promemorian att inte heller reglerna om ansvarskanalisering bör gälla för dessa fartyg, dvs. de regler som inskränker den skadelidandes möjligheter att rikta ersättningskrav mot annan än fartygets ägare och som innebär att dennes regressrätt är i viss mån begränsad. Förslagen i promemorian har godtagits av remissinstanserna. Redareföreningen anser dock att något behov inte föreligger f. n. av regler om strikt ansvarighet för torrlastfartyg, eftersom oljeutsläpp från sådana fartyg bara förekommer i begränsad omfattning. I den mån ett större frivilligt utsläpp förekommer strider detta regelmässigt mot gällande lag och tyder därför på uppsåt eller försummelse från redarens sida. Redareföreningen förordar därför att ikraftträdandet av den bestämmelse i lagen som gäller fartyg, som inte för olja som bulklast, får anstå t. v. Redareföreningen har vidare förordat att reglerna om kanalisering av ansvaret för skador uppkomna i samband med bärgning görs tillämpliga också vid bärgning av torrlastfartyg.

För egen del finner jag att de skäl som har anförts till stöd för den i promemorian förordade lösningen är tungt vägande och ansluter mig till förslaget i denna del. Med anledning av redareföreningens yttrande vill jag särskilt erinra om att den ifrågavarande bestämmelsen i promemorieförslaget gäller inte bara torrlastfartyg utan också tankfartyg i barlast. Ett mycket stort antal av de oljeskador som inträffar i svenska vatten härrör från tankfartyg i barlast, vilka i strid mot gällande bestämmelser släpper ut oljeblandat rengöringsvatten från tankarna. Men det förekommer också att oljeblandat vatten släpps ut från torrlastfartyg. Från den skadelidandes synpunkt innebär en regel om strikt ansvarighet den fördelen att han befrias från den skyldighet att bevisa uppsåt eller vårdslöshet som han eljest skulle ha och att följaktligen skaderegleringsförfarandet blir snabbare och billigare. Enligt min mening föreligger det därför behov av en regel om strikt ansvarighet också för oljeskador som orsakas av tankfartyg i barlast och torrlastfartyg. Jag anser inte att det finns någon anledning att just för torrlastfartygens del uppskjuta ikraftträdandet av denna bestämmelse. Vad sedan angår ansvarskanaliseringen vill jag särskilt understryka att för tankfartyg i barlast och torrlastfartyg kommer att gälla den lägre gräns för ansvarigheten som föreskrivs i 255 § (235 § enligt prop. 1973: 42) sjölagen. Inom denna gräns får oljeskadorna konkurrera med andra skador. Enligt min mening bör det därför inte komma i fråga att låta reglerna om kanalisering av ansvarigheten gälla i fråga om sådant fartyg.

I promemorian har vidare föreslagits att lagens regler om ansvarighet, ansvarsbegränsning och kanalisering av ansvaret skall tillämpas på krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg under förutsättning att

oljeskadan har uppkommit i Sverige eller åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada på svenskt område. Någon invändning mot detta förslag har inte framförts under remissbehandlingen och jag kan också för egen del ansluta mig till det. Jag vill understryka att dessa regler i och för sig gäller inte bara svenska utan även utländska statsfartyg. Om utländskt statsfartyg förorsakar skada i Sverige kan dock, som påpekats i promemorian, talan inte väckas vid svensk domstol, och ersättningsfrågorna får då regleras genom förhandlingar med den främmande staten.

Ansvarighetskonventionen (och därmed även fondkonventionen) är tillämplig endast på skada genom förorening orsakad av s. k. beständig olja, såsom råolja, eldningsolja 2 eller tjockare, tjock dieselolja, smörjolja och valolja. Skador orsakade av icke beständiga petroleumprodukter, såsom bensin, fotogen, nafta, dieselbrännolja och eldningsolja 1, faller alltså utanför konventionens tillämpningsområde. I promemorian föreslås att lagen om ansvarighet för oljeskada, i överensstämmelse med konventionen, endast skall vara tillämplig på skada orsakad av beständig olja. Som skäl härför anförs att icke beständiga oljor avdunstar förhållandevis snabbt om de läcker ut från ett fartyg, att de även bortsett därifrån inte orsakar lika svåra skador som beständig olja samt att sjötransport av icke beständig olja äger rum endast i mindre omfattning. Sjöfartsverket och generaltullstyrelsen har kritiserat förslaget i denna del och hävdade att den föreslagna lagstiftningen bör göras tillämplig även på skada orsakad av icke beständiga oljor. Det bör nämnas att den finska lagstiftningen troligen kommer att bli tillämplig även på dylika skador medan man i Danmark och Norge torde komma att begränsa lagstiftningens tillämpningsområde i detta avseende i överensstämmelse med konventionen.

Det är visserligen riktigt som sjöfartsverket påpekat att den lokala sjöfarten i Sverige omfattar transport av avsevärda kvantiteter icke beständiga oljor och att antalet fartygsanlöp med last av dylika produkter är betydande. Det är också riktigt att lätta oljor genom sitt innehåll av betydande mängder aromatiska kolväten kan orsaka allvarliga skador på det marina livet i strandzonen och i grundare kustvatten. Det rör sig emellertid då om skador på den marina miljön i allmänhet. Någon enskild skadelidande torde i dylika fall inte kunna påvisas. Den traditionella skadeståndsrätten kan därför knappast ge någon lösning på frågan om ersättning för sådana allmänna miljöskador. På detta område finns i stället anledning att överväga t. ex. någon form av internationell fondbildning för rehabilitering av skadade miljöer. Den frågan kan emellertid inte aktualiseras i detta sammanhang. Som redan nämnts vållar de icke beständiga oljorna inte lika omfattande föroreningsskador som beständiga oljor. Allvarliga skador kan dock uppkomma om ett utsläpp av icke beständiga oljor skulle inträffa vid

en vattentäkt. Motsvarande skador kan emellertid vållas genom utsläpp även av andra ämnen än oljor, t. ex. gifter av olika slag. Inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) har inletts överläggningar om möjligheten att utvidga ansvarighetskonventionens regelsystem till att gälla även skador orsakade av andra ämnen än beständig olja. Enligt min mening bör man t. v. avvakta den vidare utvecklingen av detta arbete innan ställning tas till frågan om införande av särskild lagstiftning beträffande ansvarighet för skador orsakade av icke beständiga oljor. Skulle emellertid det internationella arbetet inte leda till positivt resultat inom rimlig tid får frågan tas upp till förnyat övervägande. På grund av det nu anförda biträder jag det i promemorian framförda förslaget att den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada i likhet med ansvarighetskonventionen skall vara tillämplig endast på skada orsakad av beständig olja.

Generaltullstyrelsen har ifrågasatt riktigheten av den i promemorian hävdade tolkningen att ansvarighetskonventionen inte omfattar brandskador. Enligt min uppfattning kan det inte råda någon tvekan om att konventionens tillämplighet är begränsad till egentliga föroreningsskador. Konventionen reglerar endast ansvarigheten för "skada genom förorening", vilket begrepp definieras som skada orsakad av förorening ("contamination") genom olja. Skador av annat slag, t. ex. brandskador, omfattas sålunda inte av ansvarighetskonventionen. Den i promemorian föreslagna lagstiftningen är likaledes tillämplig endast på egentliga föroreningsskador. Även jag anser det lämpligast att låta tillämpligheten avgränsas på detta sätt.

Ansvarighetskonventionen är i geografiskt hänseende begränsad till att omfatta endast skada genom förorening som uppkommit inom fördragsslutande stats område, däri inbegripet dess territorialvatten, samt på förebyggande åtgärder som vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa skada inom sådan stats område. I departementspromemorian föreslås att den svenska ansvarighetslagen skall ges ett motsvarande tillämpningsområde. Det är inte möjligt för Sverige att ensidigt göra sin lagstiftning tillämplig på skada som uppkommer på internationellt vatten, t. ex. skada på fiskeutrustning. Den i promemorian förordade regleringen av lagstiftningens geografiska tillämpningsområde får därför godtas. Med anledning av ett uttalande under remissbehandlingen vill jag framhålla att lagen är tillämplig så snart skada har uppkommit i Sverige, och således även om oljeutsläppet har skett på det fria havet och oljan sedermera driver in på svenskt vatten.

Erfarenheten visar att oljeutsläpp kan drabba fisket på ett kännbart sätt, t. ex. genom skadlig inverkan på lekområden och uppväxtplatser för yngel och på näringskedjorna i havet. Sådana skador kan även uppstå i samband med förebyggande åtgärder, t. ex. vid användning av kemiska oljebekämpningsmedel. Frågan om lagens tillämplighet i frå-

ga om sådana skador har berörts i fiskeristyrelsens och fiskerintendenternas remissyttranden. Jag vill med anledning härav framhålla att dessa skador som regel drabbar den marina miljön i allmänhet och att det sällan är möjligt för någon att visa att just han lidit skada av direkt slag genom ett oljeutsläpp. Det torde sålunda inte vara möjligt att med skadeståndsrättslig lagstiftning komma till rätta med frågan om ersättning för ekologiska skador på den marina miljön utan den får lösas på annat sätt. Skulle skada drabba en fiskodling eller liknande kan däremot ersättning utgå enligt den föreslagna lagstiftningen.

Under olyckliga omständigheter kan olja som härrör från oljeborrningsverksamhet på havsbotten orsaka omfattande skador. Den svenska lagstiftningen saknar f. n. särskilda regler angående ansvarigheten för sådana skador. Sjöträtsföreningen i Göteborg har framhållit att det är önskvärt att en internationell lagstiftning uppnås också på detta område. Jag vill med anledning härav upplysa att ett internationellt samarbete påbörjades våren 1973 med syfte att skapa en regional konvention för Nordsjöområdet om ansvarighet för föroreningsskador orsakade av oljeborrning på kontinentalsockeln. Jag delar uppfattningen att det med hänsyn till den snabba utvecklingen av oljeborrningsverksamheten framför allt på Nordsjön är angeläget att en enhetlig internationell reglering av denna fråga snarast kommer till stånd.

Vad angår den föreslagna ansvarighetslagens tillämplighet på skada orsakad av olja som härrör från anläggningar för oljeborrning torde det klart framgå av 1 § att fasta oljeborrartorn inte omfattas av ansvarighetslagen. Sådana oljeborrartorn omfattas inte av fartygsbegreppet och kan inte heller anses som sådana anordningar vilka enligt paragrafens andra stycke jämställs med fartyg. Detsamma gäller flytande oljeborrartorn när det gäller skada som uppkommer under det tornet är förankrat på borrhalsen. Däremot torde ett flytande oljeborrartorn som befinner sig under förflyttning vara att jämställa med fartyg enligt 1 § andra stycket, varför lagstiftningen i princip är tillämplig på oljeskada som uppkommer under en dylik förflyttning.

1954 års oljeskyddskonvention (ändrad åren 1962, 1969 och 1971) reglerar vilka oljeutsläpp som får ske till havs. För svensk del finns på konventionen grundade bestämmelser i detta avseende i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Gällande rätt tillåter sålunda under vissa förutsättningar utsläpp i vissa mängder. Med anledning av remissyttranden av redareföreningen och handelskammaren i Göteborg vill jag understryka att det saknar betydelse för fartygsägarens skadeståndsansvar att det oljeutsläpp som orsakat skadan skett i enlighet med gällande bestämmelser. Den omständigheten att vissa oljeutsläpp är tillåtna i den meningen att de inte är straffbara enligt lagen om åtgärder mot vattenförorening innebär inte att fartygets ägare går fri från att utge ersättning om oljeutsläppet ger upphov till skador.

4.5 Kanaliseringen av ansvarigheten

Departementspromemorian behandlar ingående (avsnitt 13.3) frågan om kanalisering av ansvarigheten till fartygsägaren, dvs. hinder att föra ersättningstalan mot skadevållare eller annan som inte är fartygets ägare. I promemorian föreslås för det första att anspråk på ersättning för oljeskada inte får göras gällande mot redare som inte är fartygets ägare, befraktare, annan som i redares ställe handhar fartygets drift, avlastare, lastemottagare, lastägare, lots eller annan som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst. Vidare omfattar de föreslagna kanaliseringsreglerna bärgare av fartyg eller last samt den som vidtar förebyggande åtgärder. Slutligen föreslås i promemorian att ersättningsanspråk inte skall få göras gällande mot någon som är anställd hos fartygsägaren eller hos annan av de nyss nämnda personerna. Förbudet för den skadelidande att resa ersättningsanspråk mot de personer som nu nämnts föreslås i promemorian kompletterat med en bestämmelse om att fartygets ägare inte får utöva regressrätt mot lots, bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder eller mot anställd utom i fall då den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

De föreslagna kanaliseringsreglerna har fått ett gynnsamt mottagande av remissinstanserna. Även jag finner den föreslagna regleringen i huvudsak väl avvägd. Med anledning av vissa uttalanden under remissbehandlingen vill jag anföra följande.

Redarcföreningen har hävdad att det inte finns något behov av att från anspråk utesluta avlastare, lastemottagare eller lastägare. Den föreslagna regleringen med ett strikt ansvar för fartygets ägare, vilket kompletteras med rätt till ersättning från den internationella fonden, medför dock enligt min mening att det inte föreligger nämnvärt behov av ett skadeståndsansvar för andra personer. Från försäkringsmässiga synpunkter innebär det föreslagna systemet också uppenbara fördelar eftersom behovet av försäkringskydd minskar. En koncentration av skadeståndsanspråken till fartygets ägare och, i förekommande fall, den internationella fonden innebär också processekonomiska fördelar. Det bör dock framhållas att den föreslagna kanaliseringsregeln inte inskränker fartygsägarens regressrätt mot personer på lastägarsidan.

I promemorian diskuteras om ansvarighetskonventionen medger att regressrätt över huvud taget får utövas mot de personer som omfattas av uttrycket "servants or agents of the owner", dvs. fartygsägarens anställda och personer som företräder honom. Promemoriaförslaget innebär som nyss nämnts att regressrätt föreligger endast om vederbörande har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Vid det tidigare nämnda mötet i Bonn, där frågan diskuterades, rådde delade meningar om konventionens rätta tolkning på denna punkt. Det fram-

fördes dock inte några allvarigare betänkligheter mot att tillåta regres. i den omfattning som föreslås i departementspromemorian. För eger del anser jag att de starkaste skälen talar för att frågan om regress inte regleras i konventionen utan att de fördragsslutande staterna står fria att reglera denna fråga i sin interna lagstiftning även såvitt avser personer som omfattas av uttrycket "servants or agents of the owner". Även om sociala skäl talar för att regressrätten bör inskränkas kraftigt vore det enligt min mening inte helt tillfredsställande att förbjuda regress mot exempelvis en medlem av besättningen som genom sabotage orsakar oljeskada. Inte ens på det rättsområde där kanalisering av ansvarigheten drivits längst, nämligen atomskadeståndsrättens, utesluts regress vid uppsåtligt skadevållande. Jag förordar därför i likhet med promemorian att regressrätt skall få utövas även mot fartygsägarens anställda och personer som företräder honom om skadan har vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

Flertalet remissinstanser har godtagit promemorians förslag om kanalisering av ansvarigheten såvitt avser bärgare och den som vidtar förebyggande åtgärder. Sjöfartsverket har dock uttalat viss tveksamhet på denna punkt. Enligt verket kan avsaknaden av ett skadeståndsansvar leda till att bärgaren använder metoder som är olämpliga ur oljeskydssynpunkt. Verket anser dock inte att de skäl som kan anföras mot den i promemorian valda lösningen är av sådan tyngd att en annan lösning bör föreslås. Redareföreningen anser att fartygsägaren bör ha möjlighet att göra regressanspråk gällande mot person som har vidtagit förebyggande åtgärder.

För egen del vill jag särskilt understryka vikten av att ansvarighetsreglerna utformas på sådant sätt att de inte motverkar ett snabbt ingripande för att förhindra eller begränsa skada eller bekämpa ilandfluten olja. Remissbehandlingen har ytterligare bekräftat uppgifterna i promemorian om att bärgningsåtgärder kan försenas genom att förhandlingar måste föras med bärgningsföretagen om bärgarens ansvarighet för skador som kan uppkomma under bärgningen och om försäkring mot detta ansvar. Något skäl att såsom redareföreningen förordat här göra en skillnad mellan bärgare och den som företar förebyggande åtgärder föreligger enligt min mening inte. I bägge fallen talar önskvärdheten av snabba insatser för den föreslagna lösningen. Inte heller kan jag dela redareföreningens uppfattning att det skulle kunna anses stridande mot konventionen att begränsa regressrätten för ägare av fartyg hemmahörande i annan konventionsstat. Regressrätten mot tredje man regleras över huvud taget inte i konventionen. Konventionen (art. III femte stycket) säger tvärtom uttryckligen att dess bestämmelser inte inverkar på ägarens regressrätt mot tredje man, dvs. den regressrätt som kan föreligga enligt nationell lag. Konventionsstaterna är således fria att reglera i vilken omfattning regressrätt skall föreligga.

Enligt promemorieförslaget är den skadlidande oförhindrad att väcka talan mot bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder om bärgningen eller åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare. Vidare har fartygsägaren regressrätt mot bärgaren resp. den som vidtagit de förebyggande åtgärderna om denne vållat oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Som närmare kommer att beröras i specialmotiveringen till 4 § (avsnitt 4.11.1) föreslår jag den ändringen i förhållande till promemorieförslaget att någon inskränkning i fartygsägarens regressrätt mot dessa personer inte skall ske om bärgningen resp. åtgärderna vidtagits i strid mot förbud av nyss nämnt slag. Med denna ändring anser jag att de i promemorian föreslagna reglerna om undantag från ansvarskanaliseringen bör godtas.

4.6 Ansvarsbegränsningen

Som jag förut anfört är fartygsägarens ansvar för en och samma olycka enligt ansvarighetskonventionen begränsad till 2 000 Poincaré-francs per ansvarston av fartygets dräktighet, dock högst 210 miljoner francs. Som villkor för att fartygsägaren skall få begränsa sin ansvarighet gäller bl. a. att han skall upprätta en särskild begränsningsfond.

I departementspromemorian berörs i anslutning till 6 § i förslaget till ansvarighetslag frågan huruvida i lagen bör tas in en föreskrift att begränsningsfonden skall uppgå till sådant belopp att den förutom ansvarighetsbeloppet täcker ränta och rättegångskostnader. Ansvarighetskonventionen föreskriver att begränsningsfonden skall uppgå till det begränsningsbelopp som gäller för ifrågavarande fartyg. Detta belopp torde som Stockholms tingsrätt påpekat vara det belopp som kan uträknas enligt konventionens bestämmelser. Det är därför enligt min mening ytterst tveksamt om det enligt ansvarighetskonventionen är tillåtet att som villkor för ansvarsbegränsning föreskriva att fartygsägaren skall ställa säkerhet även för ränta och rättegångskostnader. På grund härav och då underlåtenhet av ägaren eller hans försäkringsgivare att iaktta en dylik föreskrift leder till den för ägaren mycket allvarliga konsekvensen att hans ansvarighet blir obegränsad anser jag att något sådant villkor för ansvarsbegränsning inte bör uppställas. De andra nordiska länderna torde komma att inta samma ståndpunkt.

Eftersom det är en förutsättning för ägarens rätt till ansvarsbegränsning att begränsningsfonden uppgår till det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet, är det av väsentlig betydelse att ett rättskraftigt avgörande angående storleken av detta belopp meddelas så snart som möjligt. Det sålunda fastställda ansvarighetsbeloppet måste emellertid gälla i förhållande till alla sakägare. Dessa bör därför ha möjlighet att yttra

sig innan ansvarighetsbeloppet slutligen fastställs. Som jag strax kommer att beröra avser jag att föreslå en bestämmelse som i princip innebär att endast de sakägare som anmäler sina anspråk inom en av domstolen föreskriven frist, vilken inte får understiga sex månader, har rätt att få utdelning ur begränsningsfonden. Ansvarighetsbeloppet bör inte slutligt fastställas före utgången av denna frist. Från fartygsägarens synpunkt är det emellertid av stor vikt att han utan dröjsmål kan upprätta begränsningsfond. Innan detta skett utsätts han nämligen för risken att hans egendom blir föremål för handräcknings- eller verkställighetsåtgärder. Interimistiskt beslut om ansvarighetsbeloppets storlek bör därför meddelas så snart ansökan därom görs. Talan mot beslut rörande ansvarighetsbeloppets storlek bör få föras särskilt. Jag föreslår att bestämmelser härom tas in i lagen.

I 7 § promemorieförslaget finns regler om nedsättning av skadestånd när ansvarighetsbeloppet inte förslår till full ersättning åt samtliga skadelidande. Ersättningarna skall då enligt paragrafens första stycke nedsättas med samma kvotdel. Bestämmelsen grundar sig på artikel V fjärde stycket i ansvarighetskonventionen, som föreskriver att begränsningsfonden skall fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till deras styrkta fordringar. Med hänsyn till konventionens reglering är det utslutet att i den svenska lagen prioritera vissa fordringar framför andra.

I promemorian framhålls att det ofta kan dröja avsevärd tid innan omfattningen av de oljeskador som har orsakats av en viss olycka kan överblickas och innan slutlig dom har meddelats beträffande samtliga anspråk och begränsningsfonden kan fördelas. På grund härav har i promemorieförslaget som ett andra stycke i paragrafen tagits upp en bestämmelse av innehåll att, om begränsningsfond upprättats i Sverige och det kan befaras att ansvarighetsbeloppet inte kommer att räcka för att bereda samtliga skadelidande full ersättning, rätten kan förordna att ersättning t. v. skall utgå endast med viss kvotdel.

I departementspromemorian nämns i anslutning till 7 § att man vid de nordiska överläggningarna diskuterat att införa ett särskilt preklusionsförfarande när begränsningsfond har upprättats. I promemorian dras emellertid den slutsatsen att starka skäl talar för att ansvarighetskonventionen inte medger införandet av preklusionsförfarande i nationell lagstiftning. Vidare uttalas att de fördelar som ett preklusionsförfarande skulle innebära inte kan anses uppväga de nackdelar som införandet av ett sådant förfarande skulle kunna leda till, nämligen att skadelidande som inte har anmält sig i preklusionsförfarandet kan bli utan ersättning och att fartygsägaren kan bli skyldig att betala ersättning utöver ansvarighetsbeloppet. På grund härav avstyrks i promemorian införandet av ett preklusionsförfarande även om detta skulle anses tillåtet enligt ansvarighetskonventionen. Denna fråga har inte berörts i remissyttrandena.

Vid de förnyade nordiska överläggningarna i april 1973 framkom att man från norsk sida hade mycket starka önskemål om att införa ett preklusionsförfarande. Som huvudsakliga skäl härför anfördes att det ofta kommer att ta lång tid innan omfattningen av de oljeskador som har orsakats av en viss olycka kan överblickas och innan slutlig dom har meddelats beträffande samtliga anspråk så att begränsningsfonden kan fördelas. I avsaknad av ett preklusionsförfarande kommer det därför ofta att ta mycket lång tid innan de skadelidande får ersättning. Den i det svenska lagförslagets 7 § andra stycket intagna bestämmelsen, som ger rätten möjlighet att förordna att ersättning t. v. skall utgå med endast en kvotdel, ger visserligen möjlighet att göra vissa provisoriska utbetalningar. Det är emellertid troligt att vederbörande domstol kommer att vara mycket försiktig vid sin bedömning av hur mycket som kan utbetalas innan slutlig dom meddelats beträffande samtliga anspråk. Denna bestämmelse tillgodoser därför inte önskemålet att de skadelidande skall få ersättning snarast möjligt.

Från norskt håll har vidare gjorts gällande att införandet av ett preklusionsförfarande inte strider mot ansvarighetskonventionen. Vid de förut nämnda överläggningarna i Bonn i maj 1973 med företrädare för vissa västeuropeiska stater uttalades från flera håll starka sympatier för att införa ett preklusionsförfarande. Det bör även nämnas att den i Storbritannien redan antagna, på ansvarighetskonventionen grundade lagen innehåller regler om ett dylikt förfarande. Mot bakgrund av de uttalanden som gjordes vid mötet i Bonn torde det kunna antas att de allra flesta av de vid mötet representerade länderna kommer att införa någon form av preklusionsförfarande för krav som grundas på ansvarighetskonventionen.

Med hänsyn till att det är synnerligen önskvärt att få till stånd en enhetlig reglering i detta avseende i första hand på det nordiska planet men även inom de västeuropeiska sjöfartsländerna föreslår jag att i ansvarighetslagen tas in föreskrifter om ett preklusionsförfarande, även om jag i viss mån delar de betänkligheter häremot som anförs i departementspromemorian. Preklusionsförfarandet bör lämpligen utformas på följande sätt. Den domstol vid vilken begränsningsfonden har upprättats skall genom kungörelse uppmana sakägarna att inom viss tid skriftligen anmäla sina krav mot begränsningsfonden med begäran att visst belopp skall reserveras för deras räkning. Tidsfristen bör inte få vara kortare än sex månader. Kan olyckan tänkas ha förorsakat skada även i annan konventionsstat, bör kungörande ske också i den staten. Kungörelse bör utfärdas så snart begränsningsfonden har upprättats även om beslutet om fastställande av ansvarighetsbelopp har överklagats.

Den omständigheten att ett preklusionsförfarande inletts av svensk domstol hindrar inte en skadelidande från att väcka talan om ersättning vid domstol i annan stat som är behörig enligt ansvarighetskonventio-

nen. För att få rätt till utdelning av fonden måste han dock anmäla sitt anspråk vid den svenska domstolen före preklusionsfristens utgång.

Sakägare som inte hade och inte heller skäligen bort ha kännedom om att preklusionsförfarande inletts bör inte förlora rätten att göra sin fordran gällande. Den som vistas i stat där kungörelse skett bör dock aldrig få åberopa att han inte haft kännedom om preklusionsförfarandet. Preklusionen kan emellertid inte omfatta krav i anledning av oljeskada som uppkommit efter preklusionsfristens utgång. Den kan rimligtvis inte heller omfatta anspråk grundat på skada som uppkom så nära fristens utgång att det inte kan läggas sakägaren till last som försummelse att han inte anmält anspråket inom förelagd tid. Rätten bör om den med hänsyn till omständigheterna finner erforderligt kunna besluta att avsätta visst belopp till att täcka krav som inte prekluderas utan som kan göras gällande även efter preklusionsfristens utgång. Detta belopp fördelas när det är uppenbart att några dylika krav inte längre kan befaras eller när med hänsyn till preskriptionsbestämmelserna i 10 § ytterligare krav inte längre kan göras gällande.

Även om ett preklusionsförfarande införs kan det dröja avsevärd tid innan slutlig dom har meddelats beträffande samtliga anspråk och begränsningsfonden kan fördelas. Det bör därför finnas möjlighet för rätten att göra provisoriska utbetalningar med viss kvotdel av de fordringar som slutligen fastställts. En bestämmelse svarande mot 7 § andra stycket i promemorieförslaget bör därför tas in i ansvarighetslagen.

4.7 Försäkringsskyldigheten

Som nämnts i det föregående föreligger enligt ansvarighetskonventionen skyldighet att ha ansvarsförsäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet i fråga om fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk. I promemorian föreslås att gränsen för försäkringsskyldigheten även i den svenska lagen skall dras vid en bulklast av 2 000 ton. Denna gränsdragning har kritiserats av åtskilliga remissinstanser, som hävdar att försäkringsskyldigheten bör utsträckas att omfatta även mindre fartyg.

För att kunna ta ställning till försäkringsskyldighetens omfattning är det givetvis viktigt att ha tillgång till uppgifter om i vilken omfattning beständig olja transporteras i svenska farvatten i mindre kvantiteter än 2 000 ton. På grund av att den befintliga statistiken inte skiljer mellan beständiga och icke beständiga oljor är det emellertid inte möjligt att få fram dylika uppgifter. I det tidigare nämnda betänkandet Partikelmärkning av olja i fartyg lämnas emellertid vissa uppgifter om antalet anlöp av svenska tankfartyg i svenska hamnar under år 1971 uppdelade på fartygens storleksklass. Av dessa uppgifter framgår att av drygt 9 000 anlöp ca 8 000 gjordes av tankfartyg med en lastförmåga

under 2 000 ton. Dessa siffror omfattar som nyss nämnts även transporter av icke beständig olja.

Av de ovan redovisade uppgifterna torde framgå att transport av beständig olja i svenska farvatten i icke oväsentlig omfattning sker med fartyg som inte är försäkringsskyldiga enligt ansvarighetskonventionen. Som framhållits av några remissinstanser trafikerar dessa fartyg ofta från oljeskyddssynpunkt känsliga vattenområden. Vidare ägs en del av dessa fartyg av redcrier med begränsade ekonomiska resurser. Av promemorians redogörelse för omfattningen av skador orsakade av oljeutsläpp till sjöss (avsnitt 2) framgår att även utsläpp av små oljemängder kan medföra förhållandevis stora kostnader för oljebekämpning och sanering. Det kan därför med visst fog hävdas att det vore önskvärt att i den svenska lagstiftningen utsträcka försäkringsskyldigheten till att omfatta alla fartyg som för olja som bulklast, oavsett den transporterade oljemängden. Från folkrättslig synpunkt torde det inte heller föreligga något hinder mot att utsträcka försäkringsskyldigheten till att gälla även andra fartyg än dem som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast.

Att från svensk sida ensidigt utsträcka försäkringsskyldigheten utöver vad som gäller enligt ansvarighetskonventionen skulle medföra vissa svårigheter att praktiskt genomföra kontrollen av att försäkringsskyldigheten iakttas. Av väsentligt större betydelse är emellertid enligt min mening att de skadelidandes intresse säkerställs av den internationella oljeskadefonden om ansvarsförsäkring saknas. Enligt fondkonventionen omfattar nämligen fondens ersättningskyldighet alla skador orsakade av fartyg som vid olyckstillfället befordrar olja som bulklast, även om den transporterade oljemängden inte uppgår till 2 000 ton och försäkringsskyldighet därför inte föreligger enligt ansvarighetskonventionen. I fråga om skada i stat som tillträtt fondkonventionen gäller denna ersättningskyldighet oavsett det skadevållande fartygets nationalitet. Visserligen är fondkonventionen inte tillämplig på skador orsakade av fartyg som inte för olja som bulklast, dvs. tankfartyg i barlast och torrlastfartyg. Det torde dock knappast vara tänkbart att Sverige ensidigt skulle föreskriva skyldighet för sådana fartyg att ha ansvarsförsäkring för oljeskador. De andra nordiska länderna torde komma att reglera försäkringsskyldigheten i överensstämmelse med ansvarighetskonventionen. Med utgångspunkt i att fondkonventionen torde träda i kraft samtidigt med ansvarighetskonventionen eller i vart fall endast kortare tid efter denna biträder jag därför promemorieförslaget att reglerna om försäkringsplikt inte skall göras tillämpliga i vidare omfattning än som föreskrivs i ansvarighetskonventionen. Skulle det däremot visa sig att fondkonventionens ikraftträdande mera avsevärt försenas eller att det eljest uppkommer ett praktiskt behov av försäkringsskyldighet även för mindre tankfartyg får frågan tas upp till förnyat övervägande.

Vad angår frågan vilken myndighet som i fråga om svenska fartyg skall godkänna försäkring och utfärda certifikat biträder jag promemoriemotförslaget (avsnitt 13.5) att dessa uppgifter bör ankomma på försäkringsinspektionen. Även om försäkringsskyddet i regel torde få formen av standardavtal, kan ofta sådana frågor av försäkringsteknisk karaktär uppkomma, vilka lämpligen bör avgöras av försäkringsinspektionen. För fastställande av begränsningsbeloppets storlek får inspektionen vid behov samråda med sjöfartsverket. Eftersom antalet försäkringspliktiga svenska tankfartyg är relativt begränsat (ca 100 vid årsskiftet 1972/73) och då standardavtal i regel torde komma att användas lär dessa uppgifter inte innebära någon väsentligt ökad arbetsbelastning för försäkringsinspektionen.

När det gäller utländskt fartyg registrerat i stat som har tillträtt ansvarighetskonventionen skall certifikat utfärdas eller bestyrkas av myndighet i den staten. Sådant certifikat skall enligt konventionen godtas i Sverige. Några svårigheter att kontrollera om försäkringsskyldigheten fullgjorts när det gäller fartyg från fördragsslutande stat torde därför inte uppkomma. Enligt ansvarighetskonventionen är Sverige emellertid skyldigt att tillse att försäkring eller säkerhet finns även i fråga om fartyg registrerat i icke fördragsslutande stat, när ett sådant fartyg anlöper eller lämnar svensk hamn eller tilläggsplats. I promemorian föreslås att det av dylika fartyg skall krävas att de medför ett av svenska försäkringsinspektionen utfärdat eller godkänt certifikat som visar att godtagbar försäkring finns eller att betryggande säkerhet har ställts. I fråga om försäkring hos vissa utländska försäkringsbolag, som försäkringsinspektionen för detta ändamål har godkänt, skulle det dock enligt promemorian vara möjligt att godta certifikat som utstälts av vederbörande försäkringsbolag.

Beträffande fartyg från icke fördragsslutande stat har försäkringsinspektionen mot den föreslagna lösningen invänt att uppgiften att avgöra vilka försäkringsbolag på utländsmarknaden som kan godtas som försäkringsgivare kan bli delikat och att inspektionen inte har möjligheter eller resurser att kontinuerligt göra en uppföljning av utländska bolags ekonomiska ställning. Försäkringsinspektionen har vidare hävdats att, med hänsyn till innehållet i konventionens artikel VII elfte stycket jämfört med femte stycket, det måste krävas en formell förbindelse från försäkringsbolagets sida att svara för sitt åtagande intill dess tre månader förflutit från den dag, då meddelande om försäkringsavtalets uppsägning lämnats till antingen försäkringsinspektionen eller den svenska fartygsregistreringsmyndigheten. Den i promemorian föreslagna lösningen att godta certifikat som har utstälts av sådana försäkringsbolag, vilka i förväg har godkänts av svenska försäkringsinspektionen, skulle därför inte var godtagbar. Även Sjöassuradörernas förening har berört svårigheterna att kontrollera att fartyg från icke fördragsslutande stat innehar föreskriven försäkring.

Jag vill för min del först framhålla att svårigheterna att kontrollera att försäkringsskyldigheten fullgjorts inte får överdrivas. De flesta stater med stora tankflottor kan väntas inom en nära framtid tillträda ansvarighetskonventionen. Vidare förhåller det sig så att försäkring av det slag det här är fråga om, s. k. P. & I.-försäkring, f. n. i hela världen meddelas av endast ett tjugotal försäkringsgivare. Försäkringsinspektionen torde därför endast i ett fåtal fall få svårigheter att avgöra om en försäkring för ett fartyg från en stat som inte tillträtt ansvarighetskonventionen skall godtas eller inte. Man kan vidare utgå från att samråd i dessa frågor kommer att äga rum mellan konventionsstaternas försäkringsmyndigheter och med de berörda P. & I.-försäkringsgivarna. Därvid bör man också kunna komma fram till enhetliga lösningar av frågan vilka garantier som bör krävas för att konventionens krav skall anses uppfyllda. Jag vill i denna del även erinra om att artikel VII c) i stycket föreskriver att konventionsstaterna skall beträffande fartyg från icke fördragsslutande stat tillse att försäkring eller annan säkerhet i den omfattning som anges i artikelns första stycke "är gällande" för fartyget. Däremot är tremånadersregeln i artikelns femte stycke inte direkt tillämplig på sådana fartyg. Vid de överläggningar som avses komma att äga rum med försäkringsmyndigheterna i andra konventionsstater bör emellertid undersökas om denna tremånadersregel bör utsträckas att gälla även fartyg från icke fördragsslutande stat eller om andra garantier bör skapas för att försäkring finns då fartyget kommer till de fördragsslutande staterna.

Beträffande de med försäkringsskyldigheten sammanhängande problemen vill jag endast tillägga att de bestämmelser som kommer att utfärdas i administrativ ordning givetvis kommer att utarbetas i samråd med företrädare för den svenska försäkringsbranschen.

Vad angår kontrollen av att svenska och utländska fartyg medför föreskrivet certifikat delar jag den i promemorian uttalade uppfattningen att ansvaret för denna kontroll bör åvila sjöfartsverket. En sådan kontroll kan på ett smidigt sätt utföras samtidigt med vissa andra kontrolluppgifter som redan åvilar sjöfartsverket, bl. a. granskning av fartygs oljedagböcker. I praktiken torde kontrollen komma att utföras av tullverket, polisen, lokala hamnmyndigheter och sjöfartsverkets kronolotser.

4.8 Processuella frågor

I promemorian föreslås att de sju tingsrätter som enligt 336 § sjölagen är behöriga att handlägga sjörättsmål ges behörighet att handlägga också mål om ersättning för oljeskada. Stockholms tingsrätt föreslår att endast Stockholms och Göteborgs tingsrätter ges behörighet att handlägga dylika mål. Ett system med endast två behöriga domstolar

skulle emellertid enligt min mening medföra betydande nackdelar såväl för de skadelidande som för vittnen och sakkunniga. Mål om ersättning för oljeskada kan inte anses vara av så invecklad beskaffenhet att en koncentration av dessa mål till en eller två domstolar är nödvändig. Jag kan inte heller finna att den av Stockholms tingsrätt förordade lösningen skulle medföra några andra påtagliga fördelar. På grund härav förordar jag den i promemorian föreslagna lösningen.

4.9 Ikraftträdandet

De olika lagförslagen bör träda i kraft vid den tidpunkt då motsvarande konvention träder i kraft för Sveriges vidkommande. Det bör därför överlämnas åt Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet. Som framgår av vad jag förut anfört kan det tänkas att ansvarighetslagstiftningen kommer att träda i kraft före lagstiftningen i anledning av Sveriges tillträde till fondkonventionen.

4.10 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss;
2. lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden;
3. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1);
4. lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg;
5. lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

4.11 Specialmotivering

Den av mig föreslagna lagstiftningen överensstämmer både i sakligt och i redaktionellt avseende nära med promemorieförslagen. I fråga om det närmare innehållet i och innebörden av de enskilda bestämmelserna i departementsförslagen kan jag därför i första hand hänvisa till specialmotiveringen till motsvarande bestämmelser i promemorieförslagen. Utöver vad där anförs vill jag i det följande endast göra vissa förtydligande kommentarer och tillägg, delvis med anledning av sakliga eller redaktionella ändringar av förslagen.

4.11.1 Förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

1 §

Vissa av definitionerna i 1 § i promemorieförslaget ger enligt några remissyttranden upphov till oklarhet beträffande tolkningen. Jag vill i anledning därav anföra följande.

Definitionen av begreppet "olja" i såväl lagförslaget som ansvarighetskonventionen omfattar i och för sig även sådan olja som finns kvar i barlastvattnet på ett tankfartyg. Konventionens ansvarighetsregler är emellertid inte tillämpliga på skada orsakad av olja som härrör från tankfartyg som går i barlast. Genom den särskilda bestämmelsen i 22 § andra stycket departementsförslaget är däremot den svenska lagstiftningen, såvitt avser skada i Sverige, tillämplig även på sådan oljeskada som orsakas av olja från ett tankfartyg i barlast.

Sjörättsföreningen i Göteborg har påpekat att den föreslagna lagtexten inte klart anger om begreppet oljeskada också omfattar allmän förmögenhetsskada. I konventionen definieras "skada genom förorening" såsom "förlust eller skada" som uppkommit utanför det fartyg som transporterar den skadevållande oljan ("loss or damage"; "toute perte ou tout dommage"). Konventionens definition av skadebegreppet torde således inte utesluta att ersättning utgår även för ren förmögenhetsskada, t. ex. vid intrång i näringsverksamhet. När det i promemoriaförslaget anges att oljeskada avser skada som tillfogats "person eller egendom" utanför fartyget kan detta emellertid tolkas som att ren förmögenhetsskada inte är omfattad. Lagtexten har därför på denna punkt formulerats i närmare anslutning till konventionstexten.

Då ett tankfartyg har gått på grund är ofta en av de viktigaste åtgärderna för att förhindra oljeskada att den ombord befintliga oljan läktras över till andra fartyg. Det torde därför vara helt klart att läkring av olja från ett grundstött tankfartyg omfattas av begreppet "förebyggande åtgärd". Enligt min mening omfattar detta begrepp också sådana beredskapshöjande åtgärder och andra förberedande åtgärder, som vidtas efter det att en oljeskadeolycka har inträffat men som på grund av händelseutvecklingen senare visar sig inte behöva komma till användning. En förutsättning är dock givetvis att åtgärderna varit skäligen påkallade. Frågan om en åtgärd varit skäligen påkallad måste bedömas mot bakgrund av läget vid den tidpunkt då åtgärden vidtogs. Det torde inte vara möjligt att här närmare ange under vilka omständigheter en åtgärd av visst slag är skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa oljeskada. Denna fråga måste, med hänsyn till att tekniken för oljeskadebekämpningen ständigt utvecklas, överlämnas till rättstillämpningen. Jag vill också framhålla att någon saklig skillnad mellan lagens uttryck "varje åtgärd som varit skäligen påkallad" och konventionens "skäligen åtgärd" inte är avsedd.

En remissinstans har tagit upp frågan om ansvarighetslagen är tillämplig på oljeskador som orsakas av oljeutsläpp i hamn i samband med lastning, lossning eller bunkring. Av ansvarighetskonventionens definition av begreppet "skada genom förorening" följer bl. a. att därmed avses skada som orsakats av att olja har läckt ut eller tömts ut från ett fartyg. Den svenska lagen bör i sak överensstämja med konventio-

nen. Detta innebär enligt min uppfattning att den skadevällande oljan måste ha befunnit sig ombord på fartyget och alltså härröra direkt från detta för att de särskilda skadeståndsreglerna skall bli tillämpliga. Har oljeskada uppkommit innan oljan förts ombord eller efter det att den förts i land torde den därför i princip inte omfattas av konventionen och inte heller av den föreslagna lagstiftningen. Däremot är lagen tillämplig på oljeskada som uppkommer vid fartygsreparationer vare sig fartyget ligger i torrdocka, flytdocka eller vid kaj. Ansvar kan i ett sådant fall tänkas drabba även varvet enligt miljöskyddslagen (1969: 387).

2 §

Som påpekats i promemorian är kostnader för sanering av kustområden som förorenats av ilandfluten olja givetvis att anse som ersättningsgill oljeskada i lagens mening. Kostnader för bekämpning av olja till sjöss omfattas av begreppet "förebyggande åtgärd" i den mån kostnaderna inte är att anse som direkt skada. Med anledning av ett remissyttrande från Göteborgs kommun vill jag framhålla att även stat och kommun är berättigade att erhålla ersättning enligt ansvarighetslagen för dylika kostnader. För att undanröja den tvekan i detta avseende som kan föranledas av det i promemorian (avsnitt 4) refererade rättsfallet NJA 1950: 610 har i denna paragraf som tredje stycke tagits in en bestämmelse av innebörd att ersättning för åtgärder med anledning av oljeskada utgår enligt ansvarighetslagen även då skyldighet att vidta åtgärderna föreligger enligt lag eller annan författning.

3 §

I 3 § promemoricförslaget föreskrivs i överensstämmelse med artikel III första stycket i ansvarighetskonventionen att om en olycka utgörs av en serie händelser, ansvaret åvilar den som var ägare av fartyget vid den första händelsen. Stockholms tingsrätt ifrågasätter om det verkligen varit avsikten med konventionsbestämmelsen att generellt friskriva en ägare som förvärvar fartyget under en serie händelser. Tingsrätten anser det kunna diskuteras om inte i sådana fall den som blivit ägare sedan den första händelsen inträffat bör vara ansvarig tillsammans med den första ägaren. Enligt tingsrätten synes konventionen dock inte lämna utrymme för ett sådant ansvar. Jag delar tingsrättens uppfattning i fråga om konventionens tolkning men vill samtidigt framhålla att konventionen bara reglerar det utomobligatoriska skadeståndsansvaret. Skulle den av tingsrätten tänkta situationen uppstå, något som torde vara sällsynt, finns det således ingenting som hindrar att skadeståndsskyldigheten regleras mellan fartygsägarna i samband med köpeavtalet men en sådan reglering inverkar i princip inte på de skadelidandes rätt.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att när det gäller flera skadevällande händelser det ibland kan vara svårt att avgöra om en viss händelse skall anses ingå i en serie händelser eller om den skall anses vara en "ny" händelse och därmed orsaka en ny olycka. Detta kan få betydelse för frågan om vem som skall vara ansvarig för en viss skada. Vidare är det avgörande för om fartygsägaren skall vara skyldig att betala ett eller flera ansvarighetsbelopp. Slutligen kan det i vissa fall inverka på utgångspunkten för beräkning av preskriptionstid. Det torde inte vara möjligt att ge några riktlinjer för hur gränsen bör dras i dylika fall, utan det får överlämnas till rättstillämpningen att i varje särskilt fall avgöra om en skadevällande händelse skall anses ingå i en händelsescerie eller inte. Domstolarna torde därvid ha att söka ledning i den gängse uppfattningen om adekvat kausalitet i den allmänna skadeståndsrätten.

I anslutning till 3 § promemorieförslaget har hovrätten för Västra Sverige och Stockholms tingsrätt föreslagit att en mot artikel IV i ansvarighetskonventionen svarande bestämmelse skall tas in i lagen. Denna artikel behandlar det fall att skadan orsakats av olja som härrör från flera fartyg och det inte med säkerhet kan fastställas hur stor del av skadan som är att hänföra till det ena eller det andra fartyget. Ägarna av dessa fartyg svarar då solidariskt för skadeståndet, var och en dock endast intill den ansvarsbegränsning som gäller för honom. I promemorian uttalas att någon särskild bestämmelse inte behövs med hänsyn till innehållet i 5 kap. 6 § skadeståndslagen (1972: 207). I detta lagrum föreskrivs att om två eller flera skall ersätta samma skada, de svarar solidariskt för skadeståndet i den mån inte annat följer av att begränsning gäller i fråga om den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem. Tingsrätten anser det kunna diskuteras vad uttrycket "samma skada" i 5 kap. 6 § skadeståndslagen kan tilläggas för innebörd när det gäller det i ansvarighetskonventionen behandlade ansvaret. Enligt min mening bör det inte kunna råda någon tvekan om att uttrycket "samma skada" täcker den situation som avses i artikel IV i konventionen. Som hovrätten påpekat kan ansvarighetslagen komma att tillämpas förhållandevis ofta av utländska jurister. På grund härav har, i likhet med vad som föreslås i departementspromemorian i fråga om 5 kap. 5 § skadeståndslagen, i lagtexten erinrats om 5 kap. 6 § nämnda lag.

4 §

Promemorieförslaget upptar i 4 § första stycket en föreskrift av innebörd att anspråk mot fartygets ägare på ersättning för oljeskada inte får göras gällande i annan ordning än som föreskrivs i lagen. Uttrycket "i annan ordning" är kanske något oklart och för väl i första hand tanken till själva förfarandet. I överensstämmelse med artikel III fjärde stycket första punkten i ansvarighetskonventionen är emellertid inne-

börden av stadgandet att en skadelidande inte får göra gällande skadeståndsanspråk mot fartygets ägare på grund av andra skadeståndsregler än den särskilda ansvarighetslagen när det gäller oljeskada på vilken denna lag är tillämplig. Bestämmelsen har i departementsförslaget getts den lydelsen att sådant anspråk får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av lagen.

För tydlighetens skull vill jag understryka att även om ersättningsanspråk mot fartygsägaren preskriberats enligt 10 § departementsförslaget den skadelidande inte kan med stöd av exempelvis skadeståndslagen vända sig mot ägaren eller någon som avses i 4 § andra eller tredje stycket departementsförslaget med sitt ersättningsanspråk. Det är inte heller möjligt att med stöd av allmänna skadeståndsrättsliga regler få ersättning för den del av en oljeskada, för vilken ersättning inte erhålls enligt ansvarighetslagen på grund av att ägaren har rätt att begränsa sin ansvarighet. Detta framgår av att i första stycket används uttrycket "oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag".

Har oljeskada uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder kan den skadelidande enligt andra stycket andra punkten inte rikta något ersättningsanspråk mot bärgaren eller den som vidtagit de förebyggande åtgärderna annat än om bärgningen eller de förebyggande åtgärderna har vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare. Av skäl som har anförts i promemorian har i fjärde stycket vidare tagits in en bestämmelse om att fartygsägaren inte har regressrätt mot bl. a. bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder med mindre skadan har vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Denna bestämmelse har i departementsförslaget utvidgats till att avse också det fallet att bärgningen eller de förebyggande åtgärderna har vidtagits i strid mot förbud som avses i andra stycket andra punkten. I sådant fall torde visserligen oljeskadan i regel få anses ha vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Men det kan dock tänkas förekomma fall där — trots att förbud har överträtts — skadan inte kan anses vållad med uppsåt eller av grov vårdslöshet. Har den skadelidande i ett sådant fall fått ersättning av fartygets ägare, bör bärgaren eller den som vidtagit förebyggande åtgärder inte kunna undgå att till fartygsägaren utge den ersättning som han skulle ha varit skyldig att utge till den skadelidande, om denne vänt sig direkt mot honom med sitt skadeståndskrav.

Till förtydligande av innebörden av regressregeln i fjärde stycket skall framhållas, att regressrätt inte kan grundas på vanliga regler om principalansvar. Det är alltså inte möjligt för fartygsägaren att göra ett bärgningsföretag ansvarigt för skada som orsakats av person i underordnad ställning i företaget. Däremot svarar företaget i vanlig ordning

för handlingar begångna av någon som intar ställning av företagets högsta organ.

Jag vill i detta sammanhang ännu en gång framhålla att såväl ansvarighetskonventionen som förslaget till ansvarighetslag avser endast utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Kanalisationsreglerna kan därför inte åberopas av den som på kontraktsrättslig grund kan göras ansvarig för oljeskada.

6 §

I denna paragraf regleras frågor rörande upprättande av begränsningsfond. Som nämnts i promemorian torde begränsningsfonden i praktiken oftast komma att utgöras av bankgarantier. Det är viktigt att höga krav ställs på säkerheten. Andra säkerheter än bankgarantier kan undantagsvis godtas under förutsättning att de i säkerhetskänseende är jämförbara med bankgarantier. Säkerhet som inte kan godtas skall avisas. Det kan emellertid också tänkas att fonden upprättas genom inbetalning av kontanta medel, vilka då bör göras räntebärande i enlighet med vad som föreslås i promemorian. Det förtjänar påpekas att upplupet räntebelopp inte kan anses tillfalla begränsningsfonden utan tillkommer den som har upprättat fonden.

I detta sammanhang bör nämnas att redareföreningen framhållit att det kan inträffa att en redare efter det en oljeskada inträffat förklarar att han i princip är beredd att betala ersättning men att han vill avvakta krav från andra skadelidande innan en reglering sker och att förpliktelse att betala ränta enligt föreningens uppfattning därför inte bör föreligga förrän samtliga krav kan anses anmälda och redaren då vägrar att betala. Jag kan inte dela föreningens uppfattning. Denna innebär att avsteg skulle göras från den enligt svensk rätt gällande principen att en fordran på skadestånd löper med ränta från dagen för stämningens delgivning med gäldenären. Jag vill i detta sammanhang påpeka att denna princip skall tillämpas även i de fall då en begränsningsfond upprättats, trots att gäldenären då saknar möjlighet att påverka utbetalningarna från fonden. Han får likväl bära de räntekostnader som uppkommer innan fonden fördelats. Mot denna förpliktelse svarar dock, såsom jag nyss framhöll, rätt att uppbära den ränta som löper på till fonden kontant inbetalda medel.

I första stycket föreskrivs, i överensstämmelse med artikel V nionde stycket i ansvarighetskonventionen, att vid upprättande av begränsningsfond ansvarighetsbeloppet skall omräknas till kronor på grundval av den svenska kronans officiella värde i förhållande till Poincaréfranc.

Som framgår av promemorian uppstår svårigheter då guldmynt skall omräknas till nationell valuta. Riksbanken har sålunda framhållit att hela systemet med angivande av värdegränser i internationella konventioner i guldmynt numera får anses ha brutit samman. Vidare anser

riksbanken att det med hänsyn till de på internationella valutamarknaden rådande förhållandena kan ifrågasättas om det över huvud taget är möjligt att som tidigare skett ange monetära värden för guldmynt. Något officiellt guldpris noteras för närvarande inte i Sverige. För att erhålla ett värde på Poincaréfrancen i svenska kronor är det därför nödvändigt att vid beräkningen utgå från det i USA noterade officiella guldpriset och omräkna detta till svenska kronor. Från amerikansk sida anmäldes i maj 1972 till internationella valutafonden som parivärde ett guldpris av 38 dollar per uns fint guld. Den 12 februari 1973 meddelades emellertid att USA:s president hos kongressen begärt bemyndigande till en ändring av den amerikanska dollarns värde till 0,828948 s. k. särskilda dragningsrätter, motsvarande ett guldpris av c:a 42,22 dollar per uns fint guld och innebärande en devalvering av dollarn med tio procent. Den 15 februari 1973 anmälde Sverige till internationella valutafonden en ny rikt Kurs för dollar av 4,56 kronor. Med denna utgångspunkt erhålls ett svenskt guldpris av 6 190 kronor 8 öre per kilogram fint guld. En Poincaréfranc skulle då motsvara 0,36491 kronor. Som jämförelse kan nämnas att guldpriset på den fria marknaden i juli 1973 var 115—125 dollar per uns.

Med hänsyn till ansvarighetskonventionens uppbyggnad måste den svenska domstolen i förekommande fall omräkna ansvarighetsbeloppet till svenska kronor, även om systemet med angivande av värdegränser i guldmynt som riksbanken framhållit får anses ha brutit samman. Under nuvarande förhållanden bör omräkningen ske enligt den metod som använts ovan och som ger ett värde på Poincaréfrancen av 0,36491 kronor, dvs. med användning av det officiella guldpriset i USA och den av Sverige anmälda rikt kursen för dollar. Skulle på grund av ändrade förhållanden på den internationella valutamarknaden denna metod inte kunna tillämpas får det överlämnas åt rättstillämpningen att i det enskilda fallet mot bakgrund av de rådande förhållandena komma fram till en lämplig lösning. Jag vill dock påpeka att eftersom enligt ansvarighetskonventionen omräkning skall ske efter det inhemska myntslagets officiella värde i förhållande till Poincaréfrancen, omräkningen inte får grundas på det fria guldpriset.

I proposition 1973: 42 har föreslagits viss omarbetning av den bestämmelse i sjölagen (enligt förslaget 348 §) som reglerar omräkning av Poincaréfrancen till svenska kronor. För att få överensstämmelse med sjölagen i detta avseende har den i promemorian föreslagna lagtexten undergått en redaktionell justering.

Begränsningsfonden skall alltid uppgå till hela ansvarighetsbeloppet. Vid fondens upprättande får således någon avräkning inte göras för ersättningar som ägaren eller dennes försäkringsgivare kan ha utbetalat dessförinnan. Skulle det belopp som nedsättes av den som vill upprätta begränsningsfonden inte uppgå till hela ansvarighetsbeloppet eller

skulle domstolen inte anse sig kunna godta den erbjudna säkerheten har någon begränsningsfond inte upprättats. I sådant fall skall inbetalat belopp återbetalas resp. erbjuden säkerhet återställas.

De i det föregående (avsnitt 4.6) berörda bestämmelserna om fastställande av det ansvarighetsbelopp som gäller för ifrågavarande fartyg och om särskild talan har tagits in i 6 § departementsförslaget som tredje och fjärde styckena.

I tredje stycket föreskrivs att om någon vill upprätta begränsningsfond, domstolen skall på ansökan av honom så snart som möjligt fastställa ansvarighetsbeloppet. Beslutet gäller till dess annorlunda förordnas. Vidare föreskrivs att slutlig prövning av ansvarighetsbeloppets storlek skall ske när den frist som föreskrivits enligt 7 § första stycket har gått ut.

Begränsningsfonden skall anses upprättad den dag då ett belopp som motsvarar det av domstolen interimistiskt fastställda ansvarighetsbeloppet har inbetalats eller en säkerhet för ansvarighetsbeloppet har ingivits, vilken godtagits av domstolen. Denna tidpunkt blir då enligt första stycket andra punkten avgörande för vilken kurs som skall användas vid omräkning av det i Poincaréfranc uttryckta ansvarighetsbeloppet till svenska kronor. Om beloppet inbetalas eller säkerheten ställs först någon tid efter det att det interimistiska beslutet meddelats och om Poincaréfrancens värde i svenskt mynt förändrats under mellantiden, får domstolen meddela nytt beslut om ansvarighetsbeloppets storlek. Har begränsningsfonden en gång behörigen upprättats, blir tidpunkten för fondens upprättande avgörande för omräkningen av Poincaréfrancens, även om ansvarighetsbeloppet ändras senare.

Har begränsningsfonden upprättats men meddelas nytt beslut, varigenom ansvarighetsbeloppet höjs, skall den som upprättat fonden underrättas därom och beredas tillfälle att inom viss kortare tid inbetala felande kontanta medel eller ställa kompletterande säkerhet. Under denna frist måste begränsningsfonden anses uppfylla lagens krav. Detta innebär att den sålunda upprättade fonden enligt 9 § hindrar handräckning och verkställighet mot annan fartygsägaren tillhörig egendom under förutsättning att denne har rätt att begränsa sin ansvarighet. Någon uttrycklig bestämmelse härom behövs inte. Om fondmedlen eller säkerheten inte kompletteras före fristens utgång, uppfyller dock fonden inte längre de i ansvarighetslagen uppställda kraven. Ägaren är då inte längre berättigad till ansvarsbegränsning och han är inte längre skyddad mot att handräckning eller verkställighet sker i annan honom tillhörig egendom. Den omständigheten att begränsningsfonden inte längre uppfyller kraven i 6 § departementsförslaget medför dock inte att de tillgångar som finns i fonden skall återställas till den som upprättat fonden, dvs. ägaren eller hans försäkringsgivare. Under den tid fonden uppfyllde de nyss nämnda kraven var de skadelidande nämligen förhindrade att

skaffa sig säkerhet för sin fordran genom att vidta handräckningsåtgärder mot annan fartygsägaren tillhörig egendom. Begränsningsfonden bör betraktas som en av fartygsägaren eller annan ställd pant för samtliga sakägares fordringar mot fartygsägaren. De tillgångar som finns i begränsningsfonden bör därför under alla förhållanden reserveras för att tillgodose krav på ersättning för oljeskada enligt ansvarighetslagen. Sedan alla anspråk på ersättning för oljeskada i anledning av ifrågavarande olycka slutligen avgjorts skall tillgängliga medel fördelas mellan sakägarna i förhållande till storleken av deras fordringar mot fartygsägaren.

Med hänsyn till de mycket stränga krav som har uppställts för godtagande av säkerhet, har det inte ansetts nödvändigt att reglera det osannolika fallet att en säkerhet som har godtagits av domstolen senare förlorar i värde och därför inte längre kan anses godtagbar. Skulle detta mot all förmodan inträffa bör givetvis den som har upprättat begränsningsfonden uppmanas att inom viss kortare tid ställa kompletterande säkerhet. Om han inte utnyttjar denna möjlighet inträder samma rättsverkningar som i det nyss berörda fallet när ägaren underlåter att komplettera fonden upp till det belopp som fastställts genom nytt beslut.

Enligt fjärde stycket får talan mot beslut om fastställande av ansvarighetsbelopp föras särskilt. Besvärsmål tillkommer var och en vars rätt berörs av beslutet. Rätt att överklaga beslutet har således i första hand fartygsägaren, dennes försäkringsgivare eller den som ställt säkerheten för fartygsägarens ansvarighet samt de sakägare som framställt krav i anledning av olyckan. Om fondkonventionen är tillämplig på oljeskadan har även internationella oljeskadefonden besvärsmål. Om ytterligare personer berörs av beslutet och därför har besvärsmål, t. ex. redare, lastägare eller bärgare, får avgöras i det enskilda fallet. Domstolen skall underrätta alla kända sakägare om beslutet samt under nyss nämnd förutsättning även internationella oljeskadefonden.

Ett beslut om godkännande eller underkännande av erbjuden säkerhet är av stor betydelse för samtliga berörda personer. Även ett sådant beslut kan därför enligt fjärde stycket överklagas särskilt.

I femte stycket departementsförslaget tas upp bestämmelsen i tredje stycket promemoriaförslaget, enligt vilken Kungl. Maj:t får meddela närmare bestämmelser om begränsningsfonds upprättande och förvaltning. Enligt departementsförslaget får sådana bestämmelser meddelas också i frågor som rör fondens fördelning.

7 §

De i det föregående (avsnitt 4.6) berörda bestämmelserna om preklusionsförfarandet har tagits in i 7 § som första och andra styckena departementsförslaget. De i promemorian föreslagna bestämmelserna

om proportionell nedsättning av ersättningarna, när ansvarighetsbeloppet inte räcker för att ge alla sakägare full ersättning, och om provisoriska utbetalningar har tagits upp i tredje resp. fjärde stycket av förevarande paragraf. I femte stycket har tagits in en erinran om att fonden skall fördelas mellan de ersättningsberättigade även om fartygets ägare inte är berättigad till ansvarsbegränsning. Den omständigheten att ägaren är obegränsat ansvarig skall givetvis inte försätta de skadelidande i sämre situation än om rätt till begränsning av ansvaret förelegat.

I promemoriaförslaget har bestämmelsen om proportionell nedsättning (7 § första stycket) getts den utformningen att om ansvarighetsbeloppet inte förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, deras ersättningar och därå belöpande ränta nedsätts med samma kvotdel. Som förut framhållits (avsnitt 4.6) täcker begränsningsfonden enligt departementsförslaget inte ränta och rättegångskostnad. Någon föreskrift om nedsättning av räntebelopp bör därför inte tas in i förevarande paragraf. I departementsförslaget har därför i förhållande till promemoriaförslaget gjorts den ändringen att orden "och därå belöpande ränta" har uteslutits.

I domstolens beslut om fördelning av begränsningsfonden bör beträffande varje sakägare anges den del av begränsningsfonden han är berättigad till samt det belopp han skall erhålla.

9 §

Om begränsningsfond har upprättats i Sverige är de exekutiva myndigheterna vid bedömningen av om begränsningsfonden uppgår till det ansvarighetsbelopp som gäller för ifrågavarande fartyg bundna av det beslut beträffande ansvarighetsbeloppets storlek som har fattats av den domstol, vid vilken fonden upprättats. Vad angår det fall att beloppet höjs genom nytt domstolsbeslut hänvisas till vad som anförts i anslutning till 6 § departementsförslaget. Om begränsningsfonden har upprättats i annan konventionsstat och handräckning eller verkställighet av dom söks i Sverige ankommer det på vederbörande svenska exekutiva myndighet att avgöra om begränsningsfonden är behörigen upprättad. Av 6 § första stycket departementsförslaget framgår att avgörande för denna fråga är innehållet i lagen i den stat där fonden har upprättats. I regel torde ett intyg från den domstol eller myndighet, vid vilken fonden upprättats, få godtas som bevis om att fonden är behörigen upprättad.

13 §

I 13 § första stycket har en redaktionell ändring förtagits för att klargöra att försäkring eller annan säkerhet för utländskt fartyg skall, i likhet med vad som föreskrivs i 12 § första stycket beträffande svenska

fartyg, täcka ägarens ansvarighet inte bara enligt den svenska ansvarighetslagen utan även enligt motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

18 §

Forumreglerna i denna paragraf är tvingande. Det är således inte tillåtet att genom avtal hänskjuta tvist om ersättningsskyldighet enligt denna lag till annan domstol än som följer av paragrafen. Jag vill också påpeka att dessa forumregler endast gäller talan som grundas på ansvarighet för oljeskada enligt denna lag, dvs. talan mot ägaren och hans försäkringsgivare, samt talan om fördelning av begränsningsfonden. Frågan om laga domstol för mål rörande ersättning för oljeskada i andra fall regleras i 10 kap. rättegångsbalken. Detta gäller t. ex. talan mot bärigare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder samt regress-talan mot lots eller besättningsmedlem i de fall sådan talan är tillåten enligt 4 § i den föreslagna ansvarighetslagen.

I prop. 1973: 42 har föreslagits ändring i 336 § sjölagen av innebörd att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att utse de tingsrätter som är behöriga att handlägga sjörättsliga tvistemål. För sådan domstol föreslås beteckningen sjörättsdomstol. Den föreslagna forumregeln i förevarande paragraf av departementsförslaget utgår från att förslaget till ändring av 336 § sjölagen kommer att antas av riksdagen och träda i kraft före ansvarighetslagen.

19 §

I anslutning till bestämmelsen i 19 § promemoriaförslaget rörande verkställighet av utländsk dom har under remissbehandlingen ifrågasatts, om inte i lagrummet bör tas in en bestämmelse om att verkställighet får vägras i de fall som anges i ansvarighetskonventionen, nämligen om domen erhållits genom svikligt förfarande eller den part mot vilken domen har meddelats inte haft skäligen möjligheter att föra sin talan. Såsom anmärkts i promemorian torde i överensstämmelse med allmänna rättsgrundsatser gälla, att verkställighetsregler i en konvention inte medför skyldighet att verkställa utländsk dom om avgörandet är uppenbart oförenligt med rättsordningen i verkställighetslandet (ordre public). I de nämnda fallen, där ansvarighetskonventionen uttryckligen ger fördragslutande stat rätt att vägra verkställighet, måste enligt svensk rättsuppfattning verkställighet av domen anses uppenbarligen oförenlig med rättsordningen här i riket. Jag delar därför den uppfattning som kommit till uttryck i promemorian att någon särskild bestämmelse som täcker dessa fall inte behövs. Om en dylik bestämmelse tas in i lagen, skulle det kunna leda till den enligt min uppfattning felaktiga tolkningen att verkställighet inte får vägras i andra fall, även om verkställigheten skulle strida mot svensk ordre public.

När begränsningsfond har upprättats får verkställighet av utländsk dom i Sverige givetvis inte ske mot annan fartygsägares egendom i strid mot 9 §. En erinran om detta har tagits in i 19 § första stycket.

Jag vill i detta sammanhang framhålla att reglerna om verkställighet av domar endast gäller dom som grundas på i förevarande lag reglerad ersättningsskyldighet, dvs. domar mot fartygsägaren och hans försäkringsgivare.

20 §

Som förutsättning för att den svenska domstolen skall förordna på sätt som anges i lagrummet gäller bl. a. att begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat enligt lagen i den staten. Ett intyg från den utländska domstol eller myndighet som förvaltar begränsningsfonden att fonden har upprättats i enlighet med vederbörande konventionsstats lag måste anses utgöra bevis om att denna förutsättning har uppfyllts.

21 §

I promemoriaförslaget 21 § andra stycket föreskrivs straffansvar för redare som låter nyttja fartyget till sjöfart trots att han insett eller bort inse att i ansvarsloven eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat föreskriven försäkringsplikt inte fullgjorts. Detsamma föreslås i departementspromemorian gälla den som i redarens ställe handhar fartygets drift samt befälhavaren. I likhet med vad som föreskrivs i paragrafens första stycke beträffande fartygsägaren bör enligt min mening straffansvar för de i andra stycket nämnda personerna endast uppkomma om den i den svenska lagstiftningen föreskrivna försäkringsskyldigheten åsidosatts. Jag föreslår därför den ändringen i förhållande till promemoriaförslaget att orden "eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat" utgår ur lagtexten.

Straffbestämmelserna i 21 § första och andra styckena departementsförslaget är tillämpliga också när försäkringsskyldigheten har åsidosatts beträffande utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn. Med hänsyn till att bestämmelsen i 13 § om försäkringsskyldighet för utländska fartyg är knuten till att fartyget befinner sig i Sverige måste den straffbara gärning som ett åsidosättande av försäkringsplikten innebär anses begången i Sverige. Enligt 2 kap. 1 § brottsbalken är svensk lag vid sådant förhållande tillämplig och svensk domstol behörig.

I anledning av ett påpekande av hovrätten för Västra Sverige att forumbestämmelser saknas när det gäller brottmål vill jag framhålla, att det enligt min mening saknas anledning att införa särskilda forumregler när det gäller brott som avses i 21 §. Forumreglerna i 19 kap. rättegångsbalken ger en fullt tillfredsställande reglering i detta avseende.

22 §

I förhållande till promemoriaförslaget har den ändringen vidtagits att den i 2 § tredje stycket i departementsförslaget införda bestämmelsen gjorts tillämplig också på krigsfartyg och fartyg som inte befordrar olja som bulklast.

4.11.2 Förslaget till lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden

2 §

Denna paragraf behandlar omfattningen av den internationella oljeskadefondens regressrätt mot annan än fartygsägaren eller dennes garant. Enligt konventionen skall fonden ha rätt att inträda i den skadelidandes rätt (subrogationsrätt) i minst samma omfattning som den skadelidandes försäkringsgivare. Enligt min mening bör vidare tillses att fonden inte får en mera omfattande regressrätt än fartygsägaren. I förevarande paragraf har därför tagits in en föreskrift av innebörd att fonden får utöva regressrätt mot personer som avses i 4 § fjärde stycket ansvarighetslagen endast under de förutsättningar som anges i nämnda lagrum. Fonden får således utöva regressrätt mot sådan person endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet eller anspråket riktas mot bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder och denne har överträtt sådant förbud som avses i 2 § andra stycket andra punkten ansvarighetslagen. I fråga om fondens regressrätt mot andra än nu nämnda personer föreskrivs att denna rätt endast får utövas i den utsträckning som följer av 25 § första stycket försäkringsavtalslagen (1927: 77). Som framhållits i promemorian är det önskvärt att fondens regressrätt utövas på ett enhetligt sätt i samtliga fondstater. Jag delar den i promemorian uttalade uppfattningen att detta enklast torde kunna åstadkommas genom beslut av behörigt organ inom fonden att fonden icke alls eller endast under vissa förutsättningar skall utöva regressrätt.

3 och 5 §§

I 3 och 5 §§ förekommer uttrycket "skada genom förorening" medan i ansvarighetslagen används uttrycket "oljeskada". Denna skillnad beror på att fondkonventionens terminologi givetvis måste användas i förevarande lag. Såsom anmärkts i promemorian har däremot av redaktionella skäl i ansvarighetslagen använts uttrycket "oljeskada".

Vad angår fullgörandet av den uppgiftsskyldighet som kommer att åligga Sverige enligt fondkonventionen bör anmärkas att ett särskilt verk för industrifrågor, statens industriverk, har inrättats från den 1 juli 1973. Som kommerskollegium anfört förefaller det naturligt att detta

verk svarar för fullgörandet av denna uppgiftsskyldighet. Föreskrifter härom får meddelas i administrativ ordning.

4.11.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen

I prop. 1973: 42 har föreslagits att före 344 § sjölagen skall införas rubriken Atomskada. Under förutsättning att detta förslag genomförs bör, som påpekats i promemorian, i samband med den nu föreslagna ändringen av 344 § rubriken ändras till att lyda Atomskada och oljeskada.

4.11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

I 12 a § departementsförslaget ges myndighet rätt att meddela vissa förbud, om den i ansvarighetslagen föreskrivna försäkringsskyldigheten inte fullgjorts beträffande visst fartyg. I sådant fall får myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer förbjuda fartyget att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplats eller, i fråga om svenskt fartyg, förbjuda fartygets vidare resa. Som anförts i promemorian bör förbud enligt 12 a § meddelas av sjöfartsverket eller, om dess beslut inte kan avvaktas, av tullverket.

I 13 § departementsförslaget åläggs myndighet som meddelat förbud enligt 12 a § mot fartygs avgång eller vidare resa att, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Vidare föreskrivs att dessa myndigheter skall vidta de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Någon underrättelseskyldighet föreskrivs sålunda inte för myndighet som meddelat förbud för fartyg att anlöpa svensk hamn. Inte heller åläggs polis-, tull- och lotsmyndigheterna att vidta åtgärder för att hindra fartyget att anlöpa hamnen. Eftersom ett försök att hindra ett tankfartyg som befinner sig nära ett hamninlopp att anlöpa hamnen ofta kan medföra risk för en grundstötning med oljeskada som följd har det inte ansetts lämpligt att ålägga de nyss nämnda myndigheterna att hindra fartyget att anlöpa hamnen. Det kan ofta vara bättre från oljeskyddssynpunkt att låta fartyget löpa in i hamnen och lossa oljelasten. Någon föreskrift om skyldighet för den myndighet som meddelat förbudet att underrätta andra myndigheter om detta torde inte erfordras. Den myndighet som meddelat förbudet får förutsättas under alla förhållanden underrätta de myndigheter som har möjligheter att övervaka förbudets efterlevnad. Om ett fartyg anlöper svensk hamn i strid mot förbud som meddelats enligt 12 a § utgör detta enligt 21 § departementsförslaget en straffbar handling och svenska myndigheter har då rätt att i brottsförebyggande syfte hindra fartyget att gå in i hamnen. Det får ankomma på vederbörande myndighet att i varje särskilt fall bedöma

om det är lämpligt att vidta åtgärder för att hindra ett fartyg att anlöpa svensk hamn i strid mot förbud som meddelats enligt 12 a §.

5 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

dels antaga förslagen till

1. lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
2. lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden,
3. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
4. lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
5. lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier,

dels godkänna

1. den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja,
2. den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

PM
med förslag till lagstiftning
om ansvarighet för oljeskada
till sjöss

1 Inledning

Den industriella utveckling som ägt rum under de senaste årtiondena har lett till en mycket kraftig ökning av världens förbrukning av olja. En stor del av denna olja transporteras sjövägen till raffinaderier och förbrukare. Under senare år har antalet skador orsakade av förorening genom olja som tömts ut eller läckt ut från fartyg ökat kraftigt. På grund av att vid transportererna används tankfartyg med allt större lastkapacitet föreligger risk för att olyckor inträffar, som orsakar skador av mycket stor omfattning. Behovet av särskilda skadeståndsregler på detta område uppmärksammades emellertid först i slutet av 1960-talet. Dessförinnan fanns varken i enskilda stater eller på det internationella planet några särbestämmelser på detta område. Rättsligt sett var ersättningsfrågorna att bedöma enligt de regler som gällde i fråga om redares och oljelastägares skadeståndsansvar i allmänhet. Dessa regler innebär i princip, att en skadelidande endast kan få skadestånd om han kan styrka vållande på redarens eller lastägarens sida. Vidare har redaren, även om han är skadeståndsskyldig, i regel rätt att begränsa sitt ansvar enligt internationella konventioner.

Den 18 mars 1967 gick det liberianska tankfartyget TORREY CANYON på grund utanför Englands sydvästkust med c:a 120 000 ton olja ombord. Stora mängder olja drev i land på de engelska och franska kusterna och orsakade omfattande skador, vilka vida översteg den för fartyget gällande ansvarsbegränsningen. Genom denna olycka blev det uppenbart att gällande skadeståndsrättsliga regler på detta område inte motsvarade samhällsutvecklingens krav, och ett omfattande internationellt samarbete inleddes redan samma år. Detta samarbete ledde till att en internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd "ansvarighetskonventionen") avslutades i Bryssel den 29 november 1969. Som tillägg till denna konvention avslutades den 18 december 1971, likaledes i Bryssel, en konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (i det följande benämnd "fondkonventionen").

I föreliggande promemoria förordas att Sverige tillträder de två nämnda konventionerna. Samtidigt framläggs förslag till den lagstiftning som föranleds av ett svenskt tillträde till konventionerna.

Sålunda har utarbetats förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Vidare framläggs förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen om upprättandet av en internationell fond för

ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Slutligen föreslås ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1), lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

Nordiska överläggningar i ämnet har hållits i Oslo den 27 oktober 1972 och i Stockholm den 31 januari och 1 februari 1973. Därvid har i allt väsentligt uppnåtts enighet om innehållet i lagstiftningen.

Lagförslagen samt konventionerna i de engelska och franska versionerna jämta inom justitiedepartementet utarbetade översättningar till svenska har fogats vid denna promemoria som *bilagor 1—3*.

2 Omfattningen av skador orsakade av oljeutsläpp till sjöss

Vid tankfartyget Torrey Canyons grundstötning den 18 mars 1967 utanför Englands sydvästkust uppkom skador orsakade av förorening genom olja i dittills okänd omfattning. De sammanlagda skadorna har uppskattats till ca 12 milj. dollar (ca 60 milj. kronor). Den ersättning som faktiskt betalades uppgick dock inte till mer än 7,2 milj. dollar. Fartygets ansvarsbegränsning enligt 1957 års konvention om begränsning av redareansvaret var omkring 4,7 milj. dollar. Det sammanlagda skadeståndsbeloppet översteg även den ansvarsbegränsning som skulle ha gällt enligt ansvarighetskonventionen.

Under åren 1965—71 inträffade ytterligare tre olyckor, vid vilka uppkom skador för mer än 5 milj. kronor. I två av dessa fall — det liberianska tankfartyget Arrows grundstötning i februari 1970 i Chedabucto Bay vid Nova Scotia utanför Kanadas östkust och den kollision som det amerikanska tankfartyget Arizona Standard råkade ut för utanför Kalifornien i januari 1971 — överskred det sammanlagda ersättningsbeloppet den begränsning som skulle ha gällt enligt ansvarighetskonventionen. I december 1971 gick det liberianska tankfartyget Juliana på grund utanför Japan med omfattande skador som följd. Skadeståndsfrågorna har ännu ej avgjorts men det är möjligt att ansvarighetskonventionens begränsningsbelopp kommer att överskridas även i detta fall. Under nämnda tidsperiod inträffade vidare tre olyckor som var för sig orsakade skador för mellan 2,5 och 5 milj. kronor och ytterligare tio olyckor, där det sammanlagda skadeståndsbeloppet översteg 500 000 kronor. I ytterligare ett femtiotal fall har rapporterats avsevärda skador utan att dessa dock överstigit sistnämnda belopp.

Under perioden 1969—72 har årligen till tullverkets kustbevakning rapporterats ett stort antal fall av oljeutsläpp från fartyg i eller i närheten av svenska farvatten (240, 315, 296 resp. 238). I det helt övervägande antalet fall har det inte varit möjligt att avgöra från vilket fartyg oljan härrörde. Fartygets identitet kunde sålunda endast fastställas i 44 fall år 1969, i 50 fall år 1970, i 41 fall år 1971 och i 36 fall år 1972.

Den statistik som under de senaste åren förts av kustbevakningen visar att antalet oljeutsläpp till följd av kollision eller grundstötning är relativt lågt, under nämnda period mindre än tio fall årligen. I övriga fall rör det sig nästan genomgående om mindre utsläpp till följd av slarv eller medveten överträdelse av gällande bestämmelser till förekommande av vattenförorening.

Någon tankfartygsolycka av katastrofkaraktär har inte ägt rum i svenska farvatten. Vid tre av de nedannämnda olyckorna (Gogstad, Benedicte och Aegis Star) var det dock nära att en katastrof inträffat, och i samband med ett flertal olyckor har uppkommit stora skador till följd av förorening genom olja. Den första större olyckan inträffade redan år 1964, då det norska tankfartyget Gogstad på 12 000 bruttoregister-ton i samband med en grundstötning utanför norrlandskusten orsakade omfattande skador på stränderna inom Sundsvallsområdet. Kostnaderna för rengöring av stränderna har uppskattats till ca 2,6 milj. kronor. Ett allvarligt tillbud inträffade då det liberianska tankfartyget Benedicte med ca 60 000 ton råolja ombord kolliderade utanför Skånes sydkust den 31 maj 1969. Tack vare gynnsamma väderförhållanden kunde större delen av oljelasten läktras över till andra tankfartyg. Endast en mindre oljebekämpningsaktion behövde genomföras och några skador på stränderna uppstod inte.

Den olycka som orsakade de största skadorna var det brittiska tankfartyget London Harmonys grundkänning i Stockholms skärgård i januari 1969. Kostnaderna för sanering av stränderna uppgick till inemot 6 milj. kronor. Fartygets dräktighet var ca 13 000 bruttoregister-ton. Det hittills största oljeutsläppet inomskärs inträffade i oktober 1970, då det grekiska tankfartyget Irini gick på grund söder om Muskö i Stockholms skärgård. Ca 1 000 ton tjock eldningsolja läckte ut från fartyget, som var på 9 041 bruttoregister-ton. Kostnaderna för oljebekämpning och efterföljande sanering uppgick till ca en milj. kronor. Som exempel på att även förhållandevis små fartyg kan vålla omfattande skador kan nämnas en olycka i mars 1970, vid vilken det svenska tankfartyget Otello på 2 671 bruttoregister-ton kolliderade i en isbelagd farled i Stockholms skärgård. Kostnaderna för oljebekämpning och strandsanering uppgick till sammanlagt ca 2,6 milj. kronor. Ett annat exempel är det svenska tankfartyget Tudor på 1 575 bruttoregister-ton, som i samband med en olycka söder om Nynäshamn i november samma år orsakade kostnader för oljebekämpning och sanering på sammanlagt ca 500 000 kronor. Vid en olycka i Västerviks skärgård i oktober 1967 uppkom kostnader på ca 80 000 kronor för sanering av olja som härörde från det ännu mindre svenska tankfartyget Norrtank på endast 140 bruttoregister-ton.

Under de senaste månaderna har två större olyckor inträffat. I november 1972 gick det cypriotiska tankfartyget Aegis Star på ca 12 000

bruttoregister ton på grund utanför Gotland med 19 000 ton råolja ombord. Genom snabbt ingripande från svenska myndigheter kunde trots svåra väderförhållanden en del av oljelasten läktras över till annat tankfartyg och det cypriotiska fartyget dras av grundet. Kostnaderna för oljebekämpning och beredskapsåtgärder torde här komma att ligga i storleksordningen 700 000 kronor. Natten mellan den 8 och 9 januari 1973 kolliderade det svenska tankfartyget Tärnsjö på 1 999 bruttoregister ton med ett polskt fartyg på danskt vatten i Öresund nordväst om Helsingborg. Till följd av olyckan läckte några hundra ton tjock eldningsolja ut från det svenska fartyget. Det är ännu inte möjligt att uppskatta kostnaderna för oljebekämpningen och den efterföljande saneringen. På grund av att vid olyckstillfället rädde synnerligen ogynnsamma väderförhållanden som omöjliggjorde en effektiv bekämpning kommer emellertid dessa kostnader att uppgå till avsevärda belopp.

3 Bekämpning av oljeutsläpp i svenska farvatten

Ansvar för bekämpning av till sjöss och i kustvattnen löskommen olja åvilar sedan februari 1970 tullverkets kustbevakning. Kustbevakningen är dock inte skyldig att sanera oljeskadade kustområden, utan dess skyldighet att bekämpa oljan upphör i princip när denna nått land. Sanering av kustområden åligger i princip områdets ägare. Denne saknar dock ofta ekonomisk möjlighet att utföra sådan sanering. I många fall har vederbörande kommun utfört saneringen, vilket inte sällan medfört stora kostnader för kommunen. Kustbevakningen har inte heller skyldighet att svara för oljebekämpning i hamnar.

Under de senaste åren har det förekommit att kommuner har begärt ersättning av statsmedel för kostnader för skadeförebyggande åtgärder och för sanering av kuststräckor som förorenats av ilandfluten olja. Kungl. Maj:t har medgivit ersättning i de fall då med hänsyn till vederbörande kommuns ekonomiska resurser kostnaderna ansetts betungande för denna. Under budgetåren 1968/1969 och 1969/1970 utgick ersättning med sammanlagt ca 60 000 kr. Under andra halvåret 1970 utbetalades ca 1,5 milj. kronor, varav 1,4 milj. avsåg av länsstyrelsen i Stockholms län förskottade kostnader för saneringsarbeten i samband med oljeutflöde, som orsakats av tankfartyget London Harmonys ovan nämnda grundstötning i Stockholms skärgård. År 1971 beviljades ersättning med sammanlagt ca 1,25 milj. kronor, varav ca 900 000 kronor avsåg saneringsarbeten efter en enda olycka. Under år 1972 ersatte staten kostnader för skadeförebyggande åtgärder och saneringsåtgärder med sammanlagt ca 170 000 kronor.

Frågan om hur samhällets räddningstjänst vid olyckor och katastrofer av olika slag skall organiseras och vem som skall bestrida kostnaderna för ingripanden vid sådana tillfällen har behandlats i ett av rädd-

ningstjänstutredningen avgivet betänkande (SOU 1971: 50). Inom civildepartementet pågår för närvarande arbete med inriktning på att lägga fram proposition till årets riksdag på grundval av utredningens förslag.

Enligt utredningen bör skyldigheten att svara för räddningstjänsten läggas på kommunerna. Huvudansvaret för räddningstjänsten inom kommunen föreslås anförtros åt brandkåren. I fråga om oljeutsläpp till sjöss samt i kustvattnen, Mälaren och Vänerne anser utredningen emellertid att bekämpningen bör ombesörjas av tullverkets kustbevakning. Om oljan når land skall enligt utredningen ansvaret för bekämpningen övertas av vederbörande lokala räddningsorgan.

I fråga om kostnaderna för bekämpning av från havet ilandfluten olja föreslår utredningen att staten skall svara för alla sådana kostnader, alltså även för de lokala räddningsorganens kostnader. Detta medför ökade kostnader för staten, vilka enligt utredningen bör belasta oljebranschen. I betänkandet föreslås att detta sker genom en höjning av energiskatten på oljor.

4 Gällande rätt

I Sverige finns f. n. inte någon särskild lagstiftning om ansvarighet för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja, utan ansvarigheten för sådana skador bestäms enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens bestämmelser.

Den grundläggande ansvarighetsregeln finns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207). Denna innehåller den hos oss sedan länge gällande culpregeln, som innebär att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada är skyldig att ersätta skadan.

Skadeståndslagen innehåller också regler om arbetsgivares principalansvar. Enligt 3 kap. 1 § är arbetsgivare ansvarig för skada som vållas av hans arbetstagare. På det sjörättsliga området ersätts emellertid denna bestämmelse, såvitt avser arbete i fartygs tjänst, av en specialregel i 8 § sjölagen (1891: 35 s. 1).

Enligt 8 § sjölagen är redaren ansvarig för skada som åstadkommit av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försumelse i tjänsten. Detsamma gäller om skada eljest åstadkommit av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utförde arbete i fartygets tjänst. Har redaren utgivit skadestånd, har han regressrätt mot den som vållat skadan.

Bestämmelser som begränsar redarens ansvarighet är intagna i 10 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser grundar sig på den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

I 254 § sjölagen anges de olika slag av skador, i fråga om vilka re-

dare har rätt att begränsa sin ansvarighet. Så är fallet bl. a. i fråga om ersättning för skada på person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befann sig ombord på fartyget eller om den orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten, samt i fråga om ersättning för skada på hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg. Rätt till begränsning föreligger dock inte om redaren själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse, såvida han inte begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

I 255 § sjölagen bestäms gränsen för redarens ansvarighet till ett belopp motsvarande 1 000 s. k. Poincaré francs (ca 350 kronor) per ton av fartygets dräktighet,¹ s. k. ansvarston; ett ansvarston motsvarar ungefär två ton deadweight (dwt). För fartyg med en dräktighet understigande 150 ton gäller dock ett begränsningsbelopp av 150 000 francs (ca 50 000 kronor). Om personskada inträffar, höjs emellertid ansvarighetsgränsen i fråga om sådan skada med 2 100 francs per ton, dock med minst 630 000 francs. Ansvarighetsgränsen gäller enligt 256 § sjölagen beträffande fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse. Om såväl personskada som egendomsskada uppkommit, skall ett belopp om 2 100 francs per ton användas att enbart täcka personskador, och återstoden, 1 000 francs per ton, användas att efter proportionell fördelning tillgodose återstoden av personfordringarna och egendomsfordringarna.

Enligt 261 § sjölagen äger bestämmelserna om begränsning av redarens ansvarighet tillämpning även på den ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller någon som i redares ställe handhar fartygets drift. Vidare omfattar begränsningen den ansvarighet som åvilar befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller annan som är i tjänst hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som handhar fartygets drift, dock endast om ansvarigheten uppkommit i tjänsten; denna ansvarighet får begränsas, även om den uppkommit på grund av fel eller försummelse. Gränsen för ansvarigheten gäller det sammanlagda beloppet för redarens och övriga nämnda personers ansvarighet.

I fråga om lastägarens ansvar gentemot tredje man för skada orsakad av lasten finns inte några särskilda bestämmelser i svensk rätt. Denna ansvarighet är därför att bedöma enligt skadeståndslagen (1972: 207) och allmänna skadeståndsrättsliga principer. Detta betyder att lastägaren är ansvarig för sådan skada endast om vållande föreligger på hans sida. I praktiken torde därför ägaren av en oljelast i regel inte bli ersättningskyldig för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja.

¹ Med dräktigheten avses enligt 255 § 2 mom. andra stycket sjölagen nettodräktigheten ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

Som framgår av vad ovan anförts (avsnitt 3) kan det allmänna ofta åsamkas stora kostnader för bekämpning av olja som härrör från fartyg. Frågan i vad mån stat eller kommun har rätt till ersättning för kostnader som uppkommer då ett samhällsorgan ingriper för att avvärja eller minska en skada som hotar medborgarna är därför av stor praktisk betydelse i dylika fall. Om ingripandet åligger samhällsorganet enligt lag eller annan författning torde kostnaderna för skyldighetens fullgörande inte utan stöd i lag kunna återkrävas av den vars person eller egendom skyddas genom ingreppet. Inte heller den som av vårdslöshet eller uppsåtligen vållat den skada eller det tillbud som föranlett ingripandet torde i sådant fall kunna åläggas ersättningsskyldighet till det allmänna. Denna princip har såvitt avser statens och kommunernas skyldighet att svara för brandsläckning fastslagits i en dom av högsta domstolen (NJA 1950: 610). I domen uttalades, att skyldigheten att svara för brandsläckning är av sådan natur att kostnaderna för dess fullgörande inte utan stöd i lag kan återkrävas av den som vållat branden. Avgörande för frågan om regressrätt föreligger syns vara om ingripandet åligger samhällsorganet på grund av lag eller annan författning eller om det fullgörs som ett frivilligt åtagande.

Frågan om det allmännas regressrätt avseende kostnader för oljebekämpning behandlas i räddningstjänstutredningens ovannämnda betänkande. Utredningen finner inte motiverat att i fråga om oljebekämpning föreslå ett generellt undantag från regeln att samhället skall stå för kostnaderna. Emellertid anser utredningen att regressrätt bör få utövas mot den som yrkesmässigt utövar verksamhet som medför särskild risk för oljeutflöden, vilka kan medföra betydande skada. Därför föreslås att den som bedriver trafik med fartyg eller yrkesmässig verksamhet avseende transport av olja skall kunna förpliktas att ersätta statens och kommuns kostnader för bekämpningsåtgärder med anledning av att olja kommit lös från fartyg eller i samband med transport, lastning eller lossning av olja, om han enligt allmänna skadeståndsregler är ansvarig för skada i anledning av oljeutflödet.

Lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg innehåller förbud mot uttömning av olja från fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Utflöde av olja från fartyg inom sjöterritoriet skall förhindras så långt det är möjligt. På fria havet får olja tömmas ut endast under vissa förutsättningar. Om olja kommer ut från fartyg eller det skäligen kan befaras att så sker får sjöfartsverket eller annan myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer meddela de förbud och förelägganden som är påkallade för att hindra eller begränsa utsläppet. Myndigheten får sålunda förbjuda fartygets avgång eller vidare resa. Vidare kan fartyget åläggas att följa viss färdväg eller att anlöpa eller avgå från viss hamn eller annan uppehållsplats. Myndigheten kan meddela föreläggande i fråga om fartygets framförande eller drift. Den kan slutligen

föreskriva att lastning, lossning, läktring eller bunkring skall avbrytas eller att annan åtgärd skall vidtas för att hindra eller begränsa utsläpp av olja.

Tillämpningsområdet för bestämmelserna om rätt för myndighet att meddela förbud och förelägganden är inte territoriellt begränsat. Reglerna är således i princip tillämpliga såväl på svenskt sjöterritorium som på det fria havet med de inskränkningar som följer av gällande folkrätt. Bestämmelserna gäller vidare både i fråga om svenska och utländska fartyg. År 1969 öppnades för undertecknande en internationell konvention om ingripande på det fria havet vid oljeolyckor, den s. k. ingreppskonventionen. Denna konvention, som ännu ej har trätt i kraft, reglerar rätten för en stat att vidta åtgärder för att skydda sina kuster och närliggande intressen, om en olycka inträffar på det fria havet och den är ägnad att leda till allvarlig och överhängande fara för förorening genom olja. Sedan ingreppskonventionen trätt i kraft kan med stöd av bestämmelserna i 1972 års lag ingripanden göras på det fria havet också mot utländska fartyg. Riksdagen har den 22 november 1972 godkänt ingreppskonventionen (prop. 1972: 106, JoU 62, rskr 272), och ratifikationsinstrumentet deponerades den 8 februari 1973.

5 Lagstiftning i vissa andra länder

Tankfartyget TORREY CANYONs grundstötning i mars 1967 medförde att uppmärksamheten riktades på bristfälligheterna i den skadeståndsrättsliga regleringen av oljeskador till sjöss. Med anledning härav genomfördes i några länder nationell lagstiftning angående ansvar för skador orsakade av utflöde av olja från fartyg. I det följande ges en redogörelse för huvuddragen av lagstiftningen i USA, Kanada och Australien på detta rättsområde.

I detta sammanhang bör även nämnas att i Storbritannien har antagits en lag, the Merchant Shipping (Oil Pollution) Act of 1971, som överensstämmer med innehållet i ansvarighetskonventionen. I avbidan på denna konventions ikraftträdande har endast vissa delar av lagen satts i kraft.

5.1 USA

I USA infördes år 1970 en federal lagstiftning som reglerar bl. a. det civilrättsliga ansvaret för skador orsakade av oljeutsläpp från fartyg (the Water Quality Improvement Act). I denna lagstiftning regleras emellertid endast skyldigheten för fartygsägare att ersätta de kostnader som den federala regeringen har fått vidkännas i anledning av en olycka för att undanröja eller begränsa skadeverkningarna av ett oljeutsläpp från fartyget.

Fartygsägarens ansvar är i princip strikt, men han svarar inte vid force

majeure och inte heller för olyckor orsakade av krigshandlingar eller vållade genom försummelse av den federala regeringen själv. Vidare undgår ägaren ansvar när olyckan eller skadan orsakats av tredje man och detta oberoende av om vållande ligger tredje man till last. Ansvarigheten är begränsad till 100 dollar per bruttoregister-ton av fartygets dräktighet. För varje fartyg gäller dock ett maximum av 14 milj. dollar per olycka. Har olyckan orsakats uppsåtligen av ägaren eller av någon för vilken han svarar är emellertid ansvarigheten obegränsad. Lagen gäller inte bara utsläpp av olja som förs som last på tankfartyg utan också utsläpp av bunkerolja från torrlastfartyg. Vidare är den tillämplig på all slags olja och sålunda inte bara på s. k. beständig olja (persistent oil). Statsfartyg i icke kommersiell sjöfart är helt undantagna från lagens tillämpningsområde.

Såvitt avser fartyg med en dräktighet över 300 bruttoregister-ton är redaren skyldig att täcka sin ansvarighet enligt lagen med försäkring. Den federala regeringen kan föra talan om ersättning direkt mot försäkringsgivaren. Denne har emellertid möjlighet att göra samma invändningar mot regeringen som han enligt försäkringsavtalet och allmänna obligationsrättsliga regler kunnat göra mot försäkringstagaren.

Vad gäller redarens ansvarighet mot andra än den federala regeringen är ovannämnda lag inte tillämplig. I detta avseende har redaren enligt en lagstiftning från början av 1800-talet (the Salvage Act) endast ett culpaansvar. Han har dessutom i princip rätt att begränsa ansvaret till fartygets värde.

Ett tjugotal delstater har infört speciallagstiftning på detta område som avsevärt skärper redarnas ansvarighet. De olika delstatslagarna uppvisar stora olikheter såväl vad beträffar ansvarsgrunden och ansvarsbegränsningen som i fråga om kretsen av de ersättningsberättigade. Åtskilliga av dessa lagar statuerar strikt ansvar för redaren, och enligt åtminstone fem av lagarna är ansvaret obegränsat under det att det i övriga delstatslagar har fastställts varierande ansvarsgränser per ton, i allmänhet dock inte överstigande det belopp av 100 dollar per bruttoregister-ton som gäller enligt den federala lagen. Enligt flera av lagarna gäller obligatorisk försäkring och rätt för de skadelidande att föra talan direkt mot försäkringsgivaren. De mest långtgående ansvarsreglerna återfinns i lagarna i delstaterna Alabama, Alaska, Connecticut, Florida, Illinois, Maine och Pennsylvania.

Den lagstiftning som nu gäller i USA innebär, att en redare i anledning av en och samma olycka kan bli ansvarig enligt såväl federal lagstiftning som lagstiftningen i en eller flera delstater. Detta kan bli fallet om olyckan orsakat skador i flera delstater och den federala regeringen har vidtagit åtgärder för att undanröja eller begränsa skadorna.

Det förtjänar att nämnas att en federal domstol i första instans genom ett utslag i december 1971 har förklarat delstaten Floridas lagstiftning

på detta område oförenlig med bestämmelserna i Förenta Staternas konstitution om att lagstiftning på det sjörättsliga området skall vara förbehållet de federala lagstiftningsorganen. Detta mål är för närvarande föremål för prövning i Förenta Staternas högsta domstol.

5.2 Kanada

Även i Kanada finns sedan år 1971 federal lagstiftning rörande ansvarighet för skada orsakad av oljeutsläpp från fartyg. Enligt denna lagstiftning som tagits in i the Shipping Act är fartygsägaren och lastägaren solidariskt ansvariga för sådana skador, däri inbegripet kostnader för rengöring och för förebyggande åtgärder. Deras ansvar är strikt. Ansvarigheten är begränsad till 2 000 francs per ansvarston med ett maximum av 210 milj. francs (ca 14 milj. dollar), vilket överensstämmer med ansvarighetskonventionen. Även i andra avseenden bygger den kanadensiska lagstiftningen på samma principer som konventionen. Sålunda inträder icke ansvarighet om olyckan orsakats av krigshandlingar, naturkatastrofer eller sabotagehandlingar eller av myndighets försummelse i fråga om underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Begränsning kan inte åberopas av fartygsägare eller lastägare som själv har varit vållande till olyckan. I princip skall ansvarigheten täckas av obligatorisk försäkring. Talan om ersättning kan föras direkt mot försäkringsgivaren. Enligt tillgängliga uppgifter finns i Kanada inte någon delstatlig lagstiftning på ifrågavarande rättsområde.

I Kanada har vidare inrättats en särskild ersättningsfond, som administreras av myndigheterna och ur vilken ersättning skall utgå i den mån skadorna överstiger det ansvarsbelopp som gäller för fartygsägaren och lastägaren. Någon begränsning av fondens ansvarighet synes inte gälla. Fonden finansieras genom en avgiftsbeläggning av all olja som transporteras sjövägen till eller från Kanada. Avgiften får uppgå till högst 15 cent per ton olja.

5.3 Australien

I Australien finns sedan 1970 en federal lagstiftning om skador orsakade av oljeutsläpp från fartyg som såvitt gäller tankfartyg nära överensstämmer med den kanadensiska lagstiftningen. Ansvarigheter är emellertid begränsad till 120 dollar per ansvarston med en maximering till 12,6 milj. dollar. Lagstiftningen innehåller inte några bestämmelser om vare sig obligatorisk försäkring eller rätt att föra talan direkt mot en försäkringsgivare. I fråga om andra fartyg än tankfartyg gäller strängare bestämmelser; bl. a. är ansvarigheten obegränsad.

Liksom i USA finns i Australien delstatlig lagstiftning på detta område. Vissa delstatslagar går längre än den federala lagstiftningen både när det gäller ansvarsgrunden och ansvarsbeloppen.

6 Det internationella lagstiftningsarbetet

På det internationella planet har man under de senaste decennierna samarbetat i syfte att söka hindra förorening av havsvatten genom olja. I fråga om utsläpp av olja från fartyg har samarbetet resulterat i konventionen den 12 maj 1954 till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja (1954 års internationella oljeskyddskonvention), som ratificerades av Sverige år 1956. Konventionen har ändrats år 1962, 1969 och 1971. Sverige har godkänt dessa ändringar (i fråga om 1969 och 1971 års ändringar se prop. 1972: 38, JoU 36, rskr 324).

Efter tankfartyget TORREY CANYONs grundstötning i mars 1967 inleddes på sommaren samma år överläggningar inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) i syfte att åstadkomma internationella överenskommelser dels om staternas rätt att ingripa vid oljelyckor på det fria havet och dels om ansvarigheten för oljeskador till sjöss. Arbetet resulterade i två konventionsutkast vilka behandlades vid en diplomatisk konferens i Bryssel i november 1969. Vid konferensen antogs på grundval härav ingreppskonventionen och ansvarighetskonventionen. Konventionerna har ännu inte trätt i kraft.

Ingreppskonventionen reglerar rätten för en stat att vidta åtgärder för att skydda sina kuster och närliggande intressen, om en olycka inträffar på det fria havet vilken är ägnad att leda till allvarlig och överhängande fara för förorening genom olja. Som tidigare har nämnts har Sverige tillträtt konventionen.

Ansvarighetskonventionen innehåller regler om skadeståndsskyldighet för oljeskador till sjöss och om obligatorisk försäkring. Enligt konventionen är ett fartygs ägare i princip skyldig att ersätta skada som orsakats genom utsläpp av olja från fartyget intill ett belopp motsvarande 2 000 Poincaré francs (ca 700 kronor) per s. k. ansvarston av fartygets dräktighet, dock högst med ett belopp av 210 milj. francs (ca 70 milj. kronor) per olycka. Konventionen bygger på principen om ett strikt ansvar för fartygets ägare, dvs. denne är enligt huvudregeln ansvarig oavsett om vållande förelegat på fartygets sida. Denna ansvarighet skall vara täckt av försäkring eller annan garanti. Ansvarighetskonventionen har under tecknats av 29 stater, däribland Belgien, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien, Storbritannien, Sverige och USA. Konventionen, som ännu ej trätt i kraft, har hittills tillträtts endast av tre stater, Fiji, Liberia och Senegal.

Redan vid 1969 års Brysselkonferens bedömdes emellertid allmänt att konventionen inte gav de skadelidande ett tillräckligt skydd. Ansvarsbegränsningsbeloppet ansågs vara för lågt. I vissa fall föreskriver konventionen inte någon skadeståndsskyldighet över huvud taget. Fartygets ägare går sålunda fri från ansvarighet exempelvis när skadan har orsakats av krigshandling, sabotage eller naturkatastrof.

Anledningen till att begränsningsbeloppet inte sattes högre var, att den internationella försäkringsmarknaden i november 1969 inte ansågs ha kapacitet att täcka ett högre belopp. Ett system enligt vilket de fördragsslutande staterna direkt eller subsidiärt skulle träda in med garantiåtaganden ansågs av flera skäl vara ogenomförbart.

Från bl. a. nordiskt håll hade emellertid under förarbetena till ansvarighetskonventionen hävdats, att åtminstone en del av det ökade ekonomiska ansvaret för skador orsakade av förorening genom olja borde läggas på ägarna av oljelasterna, dvs. oljeindustrin. Som skäl här för framfördes, att det främst är i dessa företags intressen och för deras räkning som transportererna sker samt att det i högre grad är de specifika egenskaperna hos oljeprodukterna än de typiska sjötransportriskerna som gör oljetransportererna "farliga". Vidare påpekades att mycket stora ekonomiska resurser finns samlade hos oljebolagen och att, till följd av koncentrationen till ett fåtal mycket stora internationella företag, dessa resurser är lätt tillgängliga. Förslaget om att införa ett lastägaransvar mötte emellertid hårt motstånd från vissa länder, bl. a. Storbritannien, som gjorde gällande att det här rörde sig om ett rent sjörättsligt problem.

Det visade sig inte vara möjligt att få en lösning grundad på principen om lastägaransvar godtagen. Vid 1969 års diplomatiska konferens lyckades de nordiska delegationerna dock uppnå en kompromisslösning. Vid sidan av själva konventionen antogs en resolution, i vilken IMCO uppmanades utarbeta ett förslag till ett på det strikta ansvarets princip byggt, kompletterande ersättningssystem som skulle bereda de skadelidande full ersättning och samtidigt i princip befria fartygsägarna från det ökade ansvar som ålagts dem genom ansvarighetskonventionen.

I enlighet med resolutionen utarbetades inom IMCO ett förslag till en konvention om upprättandet av en internationell oljeskadefond avsedd att komplettera ansvarighetskonventionen. Sverige spelade en aktiv roll i detta arbete. På grundval av detta förslag antogs fondkonventionen vid en diplomatisk konferens i Bryssel i december 1971. Konventionen har ännu inte trätt i kraft. Den har undertecknats av 17 stater, däribland Belgien, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Japan, Nederländerna, Norge, Polen, Storbritannien, Sverige och USA. Den har hittills tillträtts endast av en stat, Liberia.

7 Ersättningssystem tillkomna på frivillig väg

Innan arbetet på ansvarighetskonventionen avslutats, hade sju av de största oljebolagen genom en frivillig överenskommelse upprättat ett särskilt system för kompletterande ersättning av skador orsakade av

förorening genom olja, den s.k. TOVALOP-planen¹. Överenskommelsen innebär att varje tankredare som ansluter sig till TOVALOP åtar sig att ersätta utgifter för rengöring efter oljeutsläpp från honom tillhöriga fartyg upp till ett begränsningsbelopp av 100 dollar per bruttoregister-ton av det skadevällande fartygets dräktighet, dock högst 10 milj. dollar per olycka. Åtagandet omfattar endast kostnader som en stats regering eller en kommun åsamkats men inte skador som uppkommer för enskilda. Ersättning utgår inte om redaren kan styrka att skadan inte orsakades av fel eller försummelse från fartygets sida. De till överenskommelsen anslutna redarna är skyldiga att ha försäkring som täcker ansvarigheten enligt TOVALOP. Överenskommelsen trädde i kraft den 6 oktober 1969. Enligt uppgift omfattas 99 procent av världens tanktonnage av överenskommelsen.

Medan arbetet på fondkonventionen pågick inom IMCO träffades mellan ett stort antal oljebolag ett avtal i syfte att tillförsäkra dem som orsakas skada på grund av förorening genom olja ersättning utöver den som erhålls genom TOVALOP-systemet. Detta avtal, som benämns CRISTAL², innebär att de till avtalet anslutna bolagen utger ersättning till envar som åsamkas skada genom oljeförorening under följande tre förutsättningar, nämligen att den olja som orsakat skadan ägdes av ett till CRISTAL anslutet bolag, att det tankfartyg som transporterade oljan var anslutet till TOVALOP samt att fartygets ägare skulle ha varit eller, efter det ansvarighetskonventionen trätt i kraft, är ansvarig enligt denna konvention. Även enskilda skadelidande kan sålunda få ersättning enligt CRISTAL-avtalet. Den sammanlagda ersättningen per olycka är begränsad så att den tillsammans med den ersättning som utbetalas enligt TOVALOP-systemet inte får överstiga 30 milj. dollar. Erforderliga medel ställs till förfogande av de till avtalet anslutna bolagen enligt ett fondbildningssystem som är uppbyggt efter i huvudsak samma mönster som fondkonventionens. CRISTAL-avtalet, som är avsett att utgöra en provisorisk lösning till dess fondkonventionen träder i kraft, gäller från den 1 april 1971. Avtalet uppges ha fått så stor anslutning att det täcker c:a 90 procent av alla sjötransporter av beständig olja som äger rum i världen.

8 Konventionernas innehåll

8.1 Sammanfattande redogörelse för konventionerna

Enligt *ansvarighetskonventionen* är ägaren av varje fartyg som befordrar beständig olja (såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja) som last i lös vikt (bulklast) skyldig att obero-

¹ TOVALOP = Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

² CRISTAL = Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

de av vållande ersätta skada genom förorening orsakad av olja som härrör från fartyget. Konventionen gäller endast i fråga om skada som uppkommer inom de fördragsslutande staternas områden eller inom deras territorialvatten. Med skada jämställs kostnader för förebyggande åtgärder, dvs. åtgärder som vidtas i syfte att förhindra eller begränsa skada inom fördragsslutande stats område eller inom dess territorialvatten, och detta även om åtgärderna vidtas på internationellt vatten.

Från fartygsägarens ansvarighet görs undantag för skada orsakad av krigshandlingar och naturkatastrofer. Vidare undantas skada som avsiktligt orsakats av tredje man, dvs. sabotagehandlingar. Undantag gäller också i fråga om olyckor som helt orsakats av myndighets försummelse i fråga om underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Har den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet medverkat till skadan, kan jämkning av skadeståndet äga rum.

Anspråk på ersättning för skada som omfattas av konventionen får inte göras gällande mot den som är anställd hos eller företrädare för ägaren.

Ägarens ansvarighet för en och samma olycka är begränsad till 2 000 Poincaré francs (ca 700 kronor) per ton av fartygets dräktighet, s. k. ansvarston; ett ansvarston motsvarar i regel något mer än två ton deadweight (dwt). Därjämte gäller ett absolut maximum av 210 milj. francs (ca 70 milj. kronor). För att få begränsa sin ansvarighet måste fartygsägaren avsätta ett belopp motsvarande den för fartyget gällande ansvarsbegränsningen till en särskild begränsningsfond. Fonden kan upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant till behörig myndighet eller genom att säkerhet ställs för beloppet. Har olyckan orsakats genom fel eller försummelse av ägaren själv svarar han utan ansvarsbegränsning.

Om en fartygsägare som är berättigad att begränsa sin ansvarighet har upprättat begränsningsfond, får krav på ersättning för skada genom förorening som härrör från samma olycka inte göras gällande mot annan egendom som tillhör honom. Har begränsningsfond upprättats, skall handräckningsåtgärd som vidtagits mot honom tillhörig egendom hävas och säkerhet som ställts för att undvika sådan åtgärd frigges.

Ansvarigheten enligt konventionen skall vara täckt av obligatorisk försäkring eller av säkerhet av annat slag. Fartyg som befordrar mindre än 2 000 ton olja som bulklast samt statsfartyg omfattas dock inte av försäkringsplikten. Det åligger den stat där fartyget är registrerat att tillse att försäkringsplikten uppfylls. Ett särskilt försäkringscertifikat, som skall utfärdas eller bestyrkas av myndigheterna i nämnda stat, skall medföras ombord på fartyget. Det åligger varje fördragsslutande stat att se till att fartyg som för dess flagga och för vilket försäkringsplikt gäller inte tillåts att gå i trafik utan giltigt certifikat. De fördrags-

slutande staterna förbinder sig vidare att inte ta emot utländska fartyg i sina hamnar om ej försäkring eller säkerhet finns för fartygets ansvarighet enligt konventionen, och detta gäller även i fråga om fartyg hemmahörande i stat som inte tillträtt konventionen.

Rätt att föra talan om ersättning preskriberas tre år från den dag skadan uppkom. Preskription inträder dock senast sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan.

Konventionen innehåller jurisdiktions- och verkställighetsregler som i huvudsak innebär följande. Talan om ersättning får endast väckas vid domstol i fördragsslutande stat, på vars område uppkommit skada genom ifrågavarande olycka. Sedan begränsningsfond upprättats är endast domstol i den stat där fonden upprättats behörig att avgöra frågor om fördelning av och utbetalning från fonden. Lagakraftvunnen dom som har meddelats i en fördragsslutande stat är verkställbar också i övriga fördragsslutande stater.

Konventionen gäller inte i fråga om krigsfartyg eller andra statsfartyg som används i icke kommersiell verksamhet.

Ansvarighetskonventionen träder i kraft tre månader efter det den har tillträtts av åtta stater, av vilka fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregisterton.

Genom *fondkonventionen* upprättas en internationell fond för beredande av ersättning för skada orsakad av förorening genom olja. Fonden har två huvudändamål, nämligen att bereda ytterligare ersättning för sådana skador, när den ersättning som erhålles enligt ansvarighetskonventionen är otillräcklig, samt att befria fartygsägarna från en del av det ökade ekonomiska ansvar för skador av detta slag som lagts på dem genom ansvarighetskonventionen. Fondkonventionen kan tillträdas endast av stat som har tillträtt ansvarighetskonventionen. I det följande kommer uttrycket "69-stat" att användas för att beteckna stat som tillträtt ansvarighetskonventionen. Stat som tillträtt både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen kommer att benämnas "fond-stat".

I fråga om ersättning till de skadelidande är fondkonventionen endast tillämplig på skada som uppkommit inom en fond-stats område. Vad gäller övertagandet av en del av fartygsägarens ansvar enligt ansvarighetskonventionen är fondkonventionen tillämplig på skada som uppkommit i 69-stat, oavsett om denna också är fond-stat, och som orsakats av fartyg som är registrerat i fond-stat. I båda fallen avses med en stats område även dess territorialvatten. Kostnader för förebyggande åtgärder omfattas av fondens ansvarighet om de vidtagits för att hindra eller begränsa skada på vilken fondkonventionen är tillämplig.

I motsats till vad som gäller i fråga om ansvarighetskonventionen

är fondkonventionen endast tillämplig på förorening orsakad av mineralisk olja. Fonden är alltså inte ersättningsskyldig för skada orsakad av förorening genom valolja.

Ersättning från fonden till de skadelidande utgår *dels* när det inte föreligger någon ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen, *dels* när varken fartygsägaren eller hans försäkringsgivare kan betala de ersättningar de skall utge enligt ansvarighetskonventionen, *dels ock* när skadorna överstiger det begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvarighet.

Fondens ansvarighet omfattar inte skada som orsakats av krigshandling eller av olja som härrör från krigsfartyg eller annat statsfartyg som används i icke kommersiell verksamhet. Vidare är fonden (bortsett från sällsynta undantagsfall) inte ansvarig för skada som orsakats av icke identifierade fartyg. Har den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet medverkat till skadan kan jämkning av skadeståndet äga rum.

Fondens ansvarighet är begränsad. Det totala belopp som utgår i ersättning för en och samma olycka enligt *både* ansvarighetskonventionen *och* fondkonventionen får inte överstiga 450 milj. francs (ca 150 milj. kronor). Genom beslut av fondens högsta organ, dess generalförsamling, kan detta belopp höjas till högst det dubbla eller 900 milj. francs (ca 300 milj. kronor).

Såvitt avser fondens uppgift att överta en del av fartygsägarnas ansvar är konventionen endast tillämpligt på fartyg som är registrerat i en fond-stat. I fråga om formen för detta övertagande ger fondkonventionen två alternativ. Enligt det första skall fonden gottgöra fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare vad han sammanlagt har utgivit enligt ansvarighetskonventionen utöver det lägsta av följande två belopp, nämligen ett belopp motsvarande 1 500 francs per ansvars-ton eller 125 milj. francs. Enligt det andra alternativet kan fartygsägaren begära att fonden ställer säkerhet för den del av hans ansvarighet som överstiger det lägsta av dessa belopp. För att det senare alternativet skall stå till fartygsägarnas förfogande måste emellertid beslut därom ha fattats av fondens generalförsamling. Om ett sådant beslut fattas, kommer fonden att åläggas uppgifter som normalt ankommer på en försäkringsgivare.

Fonden kan emellertid helt eller delvis befrias från sin skyldighet mot fartygsägaren om fartyget vid tidpunkten för olyckan inte uppfyllde vissa krav från säkerhetssynpunkt. Detta är fallet om fartyget på grund av fel eller försummelse av ägaren själv inte uppfyllde föreskrifterna i vissa konventioner och olyckan eller skadan helt eller delvis orsakades av att dessa föreskrifter inte hade uppfyllts. Har fonden enligt det senare av de ovannämnda alternativen ställt säker-

het för fartygsägarens ansvarighet får fonden i så fall av denne återkräva vad den med anledning härav har utgivit.

Avgift till fonden skall betalas av envar som i en fond-stat tar emot en årlig kvantitet sjötransporterad råolja och tjock eldningsolja som överstiger 150 000 ton. Avgifterna utgår i form av grundavgifter och årsavgifter. Grundavgiften är en engångsavgift som i samband med en stats tillträde till konventionen skall betalas av varje avgiftsskyldig i den staten. Den bestäms enligt en formel som knyter an till den totala mängd olja som transporteras till sjöss i världen. Årsavgifterna beräknas med hänsyn till fondens behov under löpande kalenderår och på grundval av ett visst belopp per ton mottagen olja. Till grund för avgiftsberäkningen skall fond-staterna årligen lämna vissa uppgifter till fonden. En fond-stat har inte något ansvar för avgiftsbetalningen såvida den inte särskilt påtar sig sådant ansvar.

Fondkonventionens jurisdiktionsregler motsvarar i huvudsak jurisdiktionsreglerna i ansvarighetskonventionen. I fråga om domsverkställighet överensstämmer de båda konventionernas bestämmelser.

Fondkonventionen innehåller också bestämmelser om själva fondorganisationens administration. Högsta beslutande organ är generalförsamlingen, i vilken alla medlemsstaterna är representerade. Då antalet medlemsstater uppgår till femton, skall en exekutivkommitté inrättas, som skall bestå av en tredjedel av församlingens medlemmar, dock minst sju och högst femton. Vidare skall finnas ett sekretariat som under ledning av en verkställande direktör svarar för den dagliga förvaltningen.

Fondkonventionen träder i kraft tre månader efter det den har tillträtts av minst åtta stater under förutsättning att de stater som tillträtt konventionen under närmast föregående år tillsammans har tagit emot minst 750 milj. ton sjötransporterad råolja och tjock eldningsolja. Fondkonventionen kan dock inte träda i kraft förrän ansvarighetskonventionen trätt i kraft, och endast stater som tillträtt ansvarighetskonventionen får tillträda fondkonventionen.

8.2 De särskilda bestämmelserna i ansvarighetskonventionen

Artikel 1

I artikeln definieras begreppen "fartyg", "person", "ägare", "fartygets registreringsstat", "olja", "skada genom förorening", "förebyggande åtgärder", "olycka" och "organisation".

Med "fartyg" avses i konventionen endast sådana fartyg eller andra anordningar som kan användas för trafik till sjöss ("any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever"; "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit"). Det är emellertid utan betydelse om det skadevällande fartyget vid tidpunkten för den olycka

som orsakade skadan navigerade på havet eller i inre farvatten, t. ex. på Väneren. Däremot utesluts från konventionens tillämpningsområde fartyg, som endast är avsedda för t. ex. flodtrafik. Definitionen av begreppet "fartyg" innehåller ytterligare en inskränkning som är av grundläggande betydelse. Endast sådana fartyg eller andra anordningar som för tillfället befordrar olja som last i bulk är fartyg i konventionens mening.

"Olja" definieras som all slags beständig olja, däri inbegripet valolja, oavsett om oljan transporteras ombord på ett fartyg som last eller i fartygets bränsletankar. Lättare petroleumprodukter, såsom bensin, fotogen, nafta, dieslbrännolja och eldningsolja 1, är däremot inte olja i konventionens mening.

Med "skada genom förorening" förstås i konventionen förlust eller skada genom förorening som orsakats av olja som läckt ut eller tömts ut från ett fartyg, dock endast förlust eller skada som uppkommit utanför det fartyg som transporterade oljan. Härigenom begränsas konventionens tillämplighet till egentliga föroreningsskador. Skador av annat slag, t. ex. brandskador, omfattas alltså inte av konventionen. Begreppet "skada genom förorening" omfattar även kostnader för förebyggande åtgärder, dvs. varje skälig åtgärd som vidtas efter det en olycka inträffat i syfte att förhindra eller begränsa skada genom förorening, samt förlust eller skada som har orsakats av sådana åtgärder. Har kustområdena förorenats genom ilandfluten olja är detta att anse som skada genom förorening i konventionens mening och ersättning utgår då för kostnader för sanering av dessa områden. Kostnader för bekämpning av olja till sjöss omfattas av begreppet "förebyggande åtgärder" i den mån sådana kostnader inte är att anse som direkt skada.

De tre definitionerna "fartyg", "olja" och "skada genom förorening" sammanställda med varandra innebär, att ett tankfartyg som går i barlast inte omfattas av konventionen. Däremot är konventionen tillämplig på torrlastfartyg som för last av olja i djuptankar. Transporterar ett fartyg olja som bulklast, omfattas även skada orsakad av fartygets bunkerolja av konventionen.

Med "person" avses såväl fysisk som juridisk person. För tydlighetens skull har tillagts att stat samt delstater och liknande i federala statsbildningar anses vara juridisk person. Definitionen torde sakna betydelse för svensk rätts del och ordet "person" har av språkliga skäl använts i den svenska översättningen bara i ett fåtal fall.

Beträffande begreppet "ägare" gäller, att i fråga om registrerade fartyg den skall anses som ägare som i fartygsregistret antecknats som sådan. Har registrering inte skett avses med ägare den som civilrättsligt äger fartyget. Med hänsyn till förhållandena i de socialistiska staterna ges en särskild regel för fartyg som ägs av en stat och brukas av ett

bolag. Är ett sådant bolag registrerat som fartygets brukare skall det vid tillämpningen av konventionen anses som dets ägare.

”Olycka” definieras som varje händelse eller serie händelser med samma ursprung, som orsakar skada genom förorening.

I fråga om definitionernas närmare innehåll hänvisas i övrigt till konventionstexten.

Artikel II

Denna artikel innehåller bestämmelser om konventionens geografiska tillämpningsområde. Konventionen är endast tillämplig på skada genom förorening som uppkommit inom fördragsslutande stats område, däri inbegripet dess territorialvatten, samt på förebyggande åtgärder som har vidtagits i syfte att förhindra eller begränsa skada inom sådan stats område.

Konventionen är således till en början tillämplig på oljeskada som uppkommer inom fördragsslutande stat, däri inbegripet kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakas av sådana åtgärder (jfr artikel I punkt 6). Har förebyggande åtgärder vidtagits på fria havet eller i icke fördragsslutande stat i syfte att förhindra eller begränsa skada i fördragsslutande stat är konventionen också tillämplig men endast såvitt avser kostnader för sådana förebyggande åtgärder (jfr artikel I punkt 7). Har till följd av åtgärderna skada uppkommit på det fria havet eller i icke-konventionsstat är konventionen således inte tillämplig. Under förarbetena till fondkonventionen uttalades emellertid från vissa håll osäkerhet om hur ansvarighetskonventionen skulle tolkas på denna punkt. För att undanröja varje möjlighet till tvekan i denna fråga intogs i preambeln till fondkonventionen ett uttalande, i vilket slås fast att kostnader för åtgärder för att förhindra och begränsa skada i fördragsslutande stat faller inom ansvarighetskonventionens tillämpningsområde, oavsett var åtgärderna vidtas.

Artikel III

Artikeln innehåller bestämmelser om fartygsägarens ansvar och om de omständigheter som kan befria honom från ansvarighet.

Enligt *första stycket* är fartygets ägare ansvarig för skada genom förorening som orsakas av olja som läckt ut eller tömts ut från fartyget. Ägarens ansvar är strikt, dvs. oberoende av om vållande föreligger på fartygets sida.

I *andra stycket* anges tre fall, i vilka ägaren inte är ansvarig för sådan skada. Han är sålunda inte ansvarig för skada som orsakats av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror och ej heller för skada som orsakats av en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras. Vidare är ägaren fri från ansvar om skadan i sin helhet vållats av tredje man i

avsikt att orsaka skada. Härmed avses rena sabotagehandlingar, dvs. handlingar som företas med direkt uppsåt att orsaka skada. En tredje grund för ansvarsfrihet är att skadan i sin helhet orsakats genom vårdslöshet eller försummelse av regering eller myndighet vid fullgörandet av en regeringen eller myndigheten åvilande skyldighet att svara för underhåll av fyror eller andra hjälpmedel för navigering.

Vad angår det fall att olyckan har orsakats av uppsåtlig skadegörelse bör anmärkas, att uttrycket tredje man inte omfattar personer i fartygsägarens tjänst eller företrädare för ägaren. Mot sådana personer får enligt fjärde stycket anspråk på ersättning för oljeskada över huvudet taget inte riktas vare sig enligt konventionen eller på annan grund. Det ansågs under konventionsarbetet önskvärt att ansvarigheten för dessa personers åtgärder kanaliserades till ägaren. Mot bakgrunden av denna bestämmelse är det uppenbart att begreppet "tredje man" i andra stycket inte omfattar personer i ägarens tjänst eller företrädare för denne. Även i det fallet att t. ex. en medlem av besättningen avsiktligt vållat skadan blir således fartygets ägare ansvarig.

I tredje stycket ges en regel om jämkning av skadeståndet vid medverkan från den skadelidandes sida. Har en skadelidande, uppsåtligt eller av vårdslöshet, helt eller delvis orsakat skadan, kan skadeståndet nedsättas eller fartygsägaren helt befrias från skadeståndsskyldighet mot honom. Jämkning av skadeståndet skall däremot inte äga rum om skadan orsakats av eller förvärrats till följd av vårdslöshet av tredje man, t. ex. i samband med att denne vidtagit förebyggande åtgärder.

Anspråk på ersättning för skada orsakad av förorening genom olja får enligt fjärde stycket inte riktas mot ägaren annorledes än enligt konventionen. Detta stycke innehåller också den nyssnämnda bestämmelsen om att sådana anspråk överhuvudtaget inte får framställas mot personer i ägarens tjänst eller mot företrädare för denne ("the servants or agents of the owner"; "les préposés ou mandataires du propriétaire"). Det är inte helt klart vilken personkrets som omfattas av denna bestämmelse. Uttrycket torde till en början avse personer som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och för vilkas åtgärder han svarar. Till denna grupp hör först och främst befälhavare och besättning. Ett civilrättsligt arbetsavtal behöver dock inte föreligga mellan en sådan person och fartygsägaren. Vidare torde avses redare och befraktare av fartyget. Men även personer som handlar på ägarens uppdrag torde omfattas av bestämmelsen, t. ex. personer som av ägaren anlitas för lastning eller lossning av lasten.

Enligt femte stycket skall konventionens bestämmelser inte inskränka ägarens regressrätt mot tredje man. Frågan om grunderna för regressrätt och mot vem denna rätt får göras gällande regleras inte i konventionen utan får avgöras enligt nationell lag. Det kan möjligen diskuteras om konventionen medger att ägaren får framställa regress-

krav mot personer i hans tjänst eller mot företrädare för honom. Som nämnts föreskrivs i föregående stycke att anspråk på ersättning inte får framställas mot dessa personer vare sig enligt konventionen eller "på annan grund". Det är troligt att denna bestämmelse endast är avsedd att förhindra att en skadelidande direkt vänder sig mot personer, för vilka ägaren svarar, med sitt skadeståndsanspråk och som grund för detta åberopar allmänna regler om utomobligatoriskt skadestånd. Något undantag för regresskrav från ägarens sida innehåller dock bestämmelsen inte. Vidare bör uppmärksammas att uttrycket "tredje man", när det förekommer tidigare i samma artikel (andra stycket punkt b) uppenbarligen inte omfattar personer i ägarens tjänst och företrädare för honom. Vissa skäl talar därför för att bestämmelserna i fjärde stycket sista punkten och femte stycket i förevarande hänseende bör tolkas så att konventionen inte hindrar att ägaren får framställa regresskrav mot tredje man men att sådana krav är uteslutna såvitt avser personer i ägarens tjänst eller företrädare för honom. Några klara uttalanden i denna tolkningsfråga gjordes dock inte under konventionsarbetet. Det synes mot bakgrunden härav vara tveksamt om avsikten verkligen varit att på angivet sätt begränsa ägarens regressrätt t. o. m. i sådana situationer där exempelvis en medlem av besättningen gjort sig skyldig till sabotage.

Artikel IV

I artikeln behandlas det fall då skada har orsakats av olja som härrör från flera fartyg och det inte med säkerhet kan fastställas hur stor del av skadan som är att hänföra till det ena eller det andra fartyget. Ägarerna av dessa fartyg svarar då solidariskt för skadeståndet, var och en dock endast intill den ansvarsbegränsning som gäller för honom. Frågan om inbördes fördelning av ansvarigheten mellan två eller flera solidariskt ansvariga fartygsägare regleras inte i konventionen utan får avgöras enligt nationell lag.

Artikel V

I artikeln ges bestämmelser om ansvarsbegränsning.

Enligt *första stycket* har fartygsägaren rätt att begränsa sin ansvarighet enligt konventionen för en och samma olycka. Ansvarsbeloppet utgör 2 000 s. k. Poincaré francs (ca 700 kronor) per ton av fartygets dräktighet (s. k. ansvarston). Närmare bestämmelser om beräkning av det för fartyget gällande tontalet ges i *tionde stycket*; som ovan nämnts motsvarar ett ansvarston i regel något mer än två ton deadweight (dwt). Dessutom gäller ett maximalt ansvarsbelopp per olycka av 210 miljoner francs (ca 70 milj. kronor).

Dessa bestämmelser innebär, att ett fartyg med en dräktighet av mer än (grovt räknat) 200 000 ton dwt åtnjuter en begränsning som ligger

under 2 000 francs per ansvarston. För fartyg som ligger på 400 000 ton dwt eller därutöver innebär begränsningen att ansvarsbeloppet är lägre än de 1 000 francs per ansvarston som gäller enligt 1957 års konvention om ansvarsbegränsning. Det bör emellertid beaktas, att ansvarsbeloppet enligt ansvarighetskonventionen skall stå till förfogande för dem som lidit skada orsakad av förorening genom olja utöver det ansvarsbelopp som enligt äldre sjörättsliga regler står till förfogande för andra skador.

Enligt *nionde stycket* betecknar uttrycket franc i denna konvention liksom i bl. a. 1957 års konvention en guldmängd — motsvarande den s. k. Poincaréfrancen — om 65,5 milligram med finheten 900 tusendelar. Francen avser alltså inte något nationellt mynt utan tjänstgör enbart såsom räkneenhet. Omräkning till nationell valuta får inte ske generellt utan skall göras i varje särskilt begränsningsfall. Genom denna anordning har man försökt att såvitt möjligt få garanti för en gemensam och fast värdegräns, som inte påverkas av valutafluktuationer. I specialmotiveringen till den föreslagna lagstiftningen kommer närmare att beröras de svårigheter som, med hänsyn till de rådande förhållandena på den internationella guldmarknaden, uppstår då omräkning av guldmynt skall ske till nationell valuta. Om emellertid till utgångspunkt tas det guldvärde som i december 1971 av USA anmälts till Internationella valutafonden, skulle en Poincaré franc motsvara 0,34663 kronor¹.

I *andra stycket* föreskrivs att ägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning enligt första stycket om olyckan orsakats genom fel eller försumelse av ägaren själv. Motsvarande bestämmelse finns i 1957 års begränsningskonvention.

Som villkor för att fartygsägaren skall få åtnjuta ansvarsbegränsning enligt konventionen föreskrivs i *tredje stycket*, att han skall avsätta fulla ansvarighetsbeloppet till en särskild begränsningsfond. Denna fond skall upprättas hos domstol eller annan behörig myndighet i stat där talan om ersättning väckts enligt jurisdiktionsreglerna i artikel IX. Begränsningsfonden kan upprättas genom deposition av beloppet eller genom ställande av säkerhet som godtas av behörig myndighet i vederbörande stat.

Av dessa bestämmelser följer att, om talan om ersättning väckts i två eller flera fördragsslutande stater, fartygsägaren har rätt att välja i vilken av dessa stater han vill upprätta begränsningsfonden. Vidare följer, att begränsningsfonden inte får upprättas förrän skadeståndstalan väckts i anledning av olyckan.

I detta sammanhang kan nämnas att även 1957 års konvention innehåller föreskrifter om upprättande av begränsningsfond. Enligt den konventionen är dock upprättande av en sådan fond inte något villkor för att redaren eller ägaren skall få begränsa sin ansvarighet. Med

¹ Se dock fotnot på sid. 162.

hänsyn till att konventionens bestämmelser om upprättande av begränsningsfond är av fakultativ natur, har det inte ansetts nödvändigt att införa bestämmelser härom i sjölagen (jfr. prop. 1964: 35 s. 82).

I fjärde stycket föreskrivs, att begränsningsfonden skall fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till storleken av deras fordringar. Bestämmelsen har givetvis endast betydelse i de fall då det sammanlagda skadeståndsbeloppet överstiger den begränsning som gäller för ägarens ansvarighet.

Femte och sjätte styckena innehåller bestämmelser om subrogationsrätt. Fartygsägaren eller annan som är anställd hos eller företrädare för ägaren, försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet och som innan begränsningsfonden fördelades har betalat ersättning för skada orsakad av förorening genom olja inträder i den skadelidandes rätt mot fonden. Även andra än nu nämnda personer har sådan subrogationsrätt i den utsträckning tillämplig nationell lag tillerkänner dem sådan rätt. Frågan om vilken lag som skall tillämpas på sådan talan behandlas inte i konventionen, utan denna fråga får avgöras enligt de internationellt-privaträttsliga reglerna i den stat där talan mot begränsningsfonden prövas. *I sjunde stycket* föreskrivs vidare, att om någon visar att han kan bli skyldig att senare betala ersättning, för vilken han skulle ha rätt till subrogation enligt femte eller sjätte stycket, får behörig myndighet i den stat där begränsningsfonden är upprättad förordna att tillräckligt belopp skall avsättas för att göra det möjligt för honom att senare utöva sin subrogationsrätt.

Enligt *åttonde stycket* jämställs krav som hänför sig till utgifter eller förluster som ägaren frivilligt ådragit sig genom förebyggande åtgärder med andra krav mot fonden, under förutsättning att utgifterna eller förlusterna varit skäliga.

Försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet har enligt *elfte stycket* rätt att upprätta begränsningsfond med samma verkan och på samma villkor som om den upprättats av fartygsägaren. Detta gäller även om ägaren inte har rätt att begränsa sin ansvarighet på grund av att olyckan orsakats genom fel eller försummelse av honom själv, men i sådant fall inverkar begränsningsfondens upprättande inte på ägarens ersättningsskyldighet.

Artikel VI

Denna artikel innehåller bestämmelser om verkan av att begränsningsfond upprättas. Artikeln behandlar det fall att begränsningsfonden upprättas av fartygsägaren. Av artikel V elfte stycket följer emellertid att bestämmelserna är tillämpliga också när fonden har upprättats av försäkringsgivaren.

Om en fartygsägare, som är berättigad att begränsa sin ansvarighet, har upprättat begränsningsfond enligt artikel V, får enligt *första stycket*

krav på ersättning för skada genom förorening som orsakats av denna olycka inte göras gällande mot annan egendom som tillhör honom. Vidare föreskrivs, att om begränsningsfond har upprättats, handräkningsåtgärder som vidtagits mot fartygsägaren tillhörig egendom skall hävas och säkerhet som ställts för att undvika sådana åtgärder friges. Detta innebär, att handräkningsåtgärd som har vidtagits i en fördragsslutande stat skall hävas och säkerhet som ställts där skall friges, även om begränsningsfonden upprättats i annan fördragsslutande stat.

I motsats till 1957 års konvention föreskriver ansvarighetskonventionen inte uttryckligen att begränsningsfonden endast är tillgänglig för betalning av fordringar som omfattas av ansvarsbegränsningen. Detta torde dock vara underförstått. Om även andra fordringar än de som omfattas av ansvarsbegränsningen kunde göras gällande mot fonden, skulle detta nämligen kunna leda till att det fulla begränsningsbeloppet inte blev tillgängligt för de skadelidande. Såsom nyss nämnts har dessa inte rätt att, sedan fonden upprättats, göra gällande sina krav mot annan fartygsägaren tillhörig egendom. I detta sammanhang bör påpekas, att enligt artikel VII nionde stycket belopp som härrör från den obligatoriska försäkring eller säkerhet som avses i artikel VII endast får användas för betalning av ersättning enligt konventionen. Har begränsningsfonden upprättats med medel från sådan försäkring eller säkerhet får således inga andra fordringar än de som omfattas av ansvarsbegränsningen göras gällande mot begränsningsfonden. Om försäkring eller säkerhet finns torde det för övrigt i praktiken inte förekomma att begränsningsfonden upprättas med andra medel än som nu nämnts.

Enligt *andra stycket* gäller bestämmelserna i första stycket endast om fordringsägaren har rätt att föra talan vid den domstol som förvaltar begränsningsfonden och fonden faktiskt är tillgänglig för betalning av hans anspråk. Det senare kravet får anses innebära, att möjlighet skall finnas för fordringsägaren att få betalning ur begränsningsfonden av ersättning som han tillerkänts i dom meddelad av domstol som är behörig enligt artikel IX. Han skall vidare ha rätt att i den stat där fonden upprättats föra talan om fördelning av och utbetalning från fonden.

Bestämmelserna i andra stycket kan synas onödiga eftersom fördragsslutande stat är skyldig att tillse att talan kan väckas vid dess domstolar om olyckan helt eller delvis berör den staten (artikel IX) och begränsningsfond bara får upprättas i stat där talan har väckts (artikel V tredje stycket). Vidare skall dom meddelad i fördragsslutande stat kunna verkställas i annan sådan stat (artikel X). Emellertid torde man genom reglerna i andra stycket ha velat skapa en yttersta garanti för de skadelidande för det fall att någon fördragsslutande stat inte genomför den lagstiftning som behövs för att uppfylla konventionens krav eller lagstiftningen tillämpas i strid mot konventionen.

Artikel VII

Artikeln innehåller bestämmelser om försäkringsskyldighet.

En fartygsägare är enligt *första stycket* skyldig att täcka sin ansvarighet enligt konventionen med försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppgående till det belopp som utgör gränsen för ansvarigheten. Som exempel på säkerhet nämns bankgaranti eller certifikat utfärdat av en internationell ersättningsfond¹. Skyldigheten omfattar fartyg som är registrerat i fördragsslutande stat och befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk. Av den definition som ges i artikel I av begreppet "fartygets registreringsstat" följer att fartyg som inte är registrerat skall anses registrerat i den stat vars flagga det för.

Har försäkringsskyldigheten uppfyllts, skall enligt *andra stycket* ett särskilt certifikat utfärdas eller bestyrkas av myndighet i registreringsstaten. Det är alltså enligt konventionen tillåtet att försäkringsgivaren utfärdar certifikatet, men detta måste i så fall bestyrkas av vederbörande myndighet i registreringsstaten. Certifikatet skall vara uppställt i överensstämmelse med ett till konventionen fogat formulär. Det skall innehålla uppgifter om fartyget, ägaren, säkerhetens art, försäkringsgivare samt certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen. Certifikatet skall upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som användes inte är engelska eller franska skall certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk. Certifikatet skall enligt *tredje stycket* medföras ombord på fartyget och en avskrift deponeras hos registreringsmyndigheten. Varje fördragsslutande stat skall tillse att dess fartyg inte går i trafik utan giltigt certifikat och att främmande fartyg som anlöper eller lämnar dess hamnar eller tilläggsplats belägen inom dess territorialvatten har försäkring i den omfattning som anges i konventionen (*tionde och elfte styckena*). Detta gäller även beträffande fartyg som är registrerat i stat som inte har tillträtt ansvarighetskonventionen.

Försäkringen får enligt *femte stycket* inte godtas om den under giltighetstiden kan bringas att upphöra tidigare än tre månader från det meddelande om uppsägning har lämnats till fartygets registreringsmyndighet. Detta gäller dock inte om certifikatet återlämnas till denna myndighet eller nytt certifikat utfärdas inom nämnda frist. Motsvarande gäller i fråga om varje ändring av försäkringen som leder till att den inte längre uppfyller föreskrifterna i artikel VII.

Om inte annat föreskrivs i artikeln, skall registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikat och för dess giltighet (*sjätte stycket*). Certifikat som utfärdats av eller bestyrkts enligt bemyndigande av fördragsslutande stat skall enligt *sjunde stycket* godtas av annan för-

¹ I den fortsatta redogörelsen avses med "försäkring" även "annan ekonomisk säkerhet" och med "försäkringsgivare" även "den som ställt säkerhet".

dragsslutande stat och skall anses ha samma giltighet som om certifikatet hade utfärdats eller bestyrkts av sistnämnda stat. Anser en fördragsslutande stat att den i certifikatet angivna försäkringsgivaren inte är i stånd att uppfylla sina förpliktelser enligt konventionen, har denna stat rätt att begära överläggning med registreringsstaten.

Talan om ersättning får enligt *åttonde stycket* föras direkt mot försäkringsgivaren. Denne har rätt att åtnjuta den begränsning av ansvarigheten som anges i artikel V första stycket, och detta även om fartygsägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning på grund av att han själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Försäkringsgivaren får mot den skadelidande göra gällande samma invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande. Han får dock inte åberopa att ägaren har försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Vidare får försäkringsgivaren åberopa att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv. Kan försäkringsgivaren visa att ägaren förorsakat skadan uppsåtligen är han således inte skyldig att utge ersättning. Bortsett från vad som nu sagts får försäkringsgivaren inte göra gällande invändningar som han skulle varit berättigad att åberopa gentemot ägaren. Han kan alltså inte mot den skadelidande göra gällande andra invändningar grundade på försäkringsavtalet eller över huvud taget på förhållandet mellan honom och ägaren. Han har emellertid rätt att få ägaren instämd i det mål i vilket talan om ersättning förs mot honom.

Enligt *nionde stycket* får försäkringsbeloppet endast tas i anspråk för betalning av ersättning enligt konventionen.

Försäkringsskyldigheten gäller inte i fråga om fartyg, som ägs av fördragsslutande stat (*tolfte stycket*). Med hänsyn till den definition som i artikel I fjärde stycket ges av begreppet "ägare" torde dock undantaget från denna skyldighet inte omfatta fartyg, som ägs av fördragsslutande stat men brukas av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare. Om försäkring inte finns i fråga om statsfartyg, skall fartyget medföra ett certifikat, utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat. Certifikat skall innehålla uppgift om att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvarighet är täckt inom den gräns för fartygets ansvarighet som anges i konventionen.

Artikel VIII

Denna artikel innehåller preskriptionsbestämmelser. Talan om ersättning måste anhängiggöras inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock inte väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan. Bestod olyckan av en serie händelser skall sexårsfristen räknas från den första händelsen.

Artikel IX

Artikeln innehåller tvingande jurisdiktionsbestämmelser.

Enligt *första stycket* får talan om ersättning för skada på vilken kon-

ventionen är tillämplig endast väckas vid domstol i fördragsslutande stat inom vars område skada uppkommit. En stats område omfattar också territorialvattnet. Med skada inom fördragsslutande stats område jämföras kostnader för förebyggande åtgärder i syfte att förhindra eller begränsa att skada uppkommer inom en fördragsslutande stats område. I *andra stycket* föreskrivs att fördragsslutande stat skall tillse att dess domstolar har erforderlig behörighet att pröva sådan talan.

Jurisdiktionsreglerna innebär i första hand att talan om ersättning för viss skada skall väckas i den stat där skadan uppkommit. Har en olycka orsakat skada i flera stater, får den skadelidande välja i vilken av dessa stater han vill väcka talan. Det är alltså möjligt att i en enda stat handlägga alla mål om ersättning för skada orsakad av samma olycka, men konventionen hindrar inte att talan i sådant fall väcks i flera stater.

Sedan begränsningsfond har upprättats är enligt *tredje stycket* endast domstolarna i den stat där fonden har upprättats behöriga att avgöra frågor om fördelning av och utbetalning från fonden.

Konventionen reglerar inte frågan om vilken domstol i jurisdiktionsstaten som är behörig att pröva talan om ersättning. Detta avgörs enligt de fördragsslutande staternas nationella lagstiftning. Detsamma gäller frågan om vilken domstol i den stat, där fonden har upprättats, som är behörig att besluta om fördelning av och utbetalning från fonden.

Artikel X

Denna artikel innehåller bestämmelser om verkställighet av domar.

Dom på ersättning för skada genom förorening som meddelats av behörig domstol i fördragsslutande stat skall verkställas i övriga fördragsslutande stater under förutsättning att domen är verkställbar i förstnämnda stat, att den där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel samt att de formella förutsättningar för verkställighet som gäller i den stat där verkställighet begärs har blivit uppfyllda. Ny prövning i sak får inte äga rum. Fördragsslutande stat får emellertid vägra verkställighet, om domen erhållits genom svikligt förfarande eller den part mot vilken domen har meddelats inte haft skäligena möjligheter att föra sin talan.

Eftersom konventionen som förutsättning för verkställighet uppställer att domen inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel, omfattar bestämmelserna inte domar som endast är interimistiskt verkställbara.

Fastän konventionen inte innehåller någon uttrycklig föreskrift där-om, torde i överensstämmelse med allmänt erkända rättsgrundsatser gälla, att verkställighetsreglerna inte medför skyldighet att verkställa utländsk dom om avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen i verkställighetslandet (*ordre public*). I de fall där konventionen uttryckligen ger fördragsslutande stat rätt att vägra verkställig-

het torde för övrigt enligt svensk rättsuppfattning verkställighet av domen strida mot ordre public. Av allmänna grundsatser lär vidare följa att verkställighetslandet inte är skyldigt att tillämpa vad den utländska domen kan innehålla om tvångsmedel.

Artikel XI

Denna artikel innehåller bestämmelser angående konventionens tillämplighet i fråga om krigsfartyg och vissa andra slag av statsfartyg.

Enligt *första stycket* gäller bestämmelserna i konventionen inte i fråga om krigsfartyg och inte heller i fråga om annat fartyg som ägs eller brukas av stat och vid tidpunkten för olyckan används endast i statlig, icke kommersiell verksamhet.

De fartyg som sålunda undantas från konventionens tillämpningsområde torde vara desamma som omfattas av immunitetsbestämmelserna i artikel 3 i 1926 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter, även om ordalydelsen inte är densamma i de två konventionerna.¹

Under förarbetet till ansvarighetskonventionen framfördes från bl. a. svenskt håll att anledning saknades att undanta statsfartyg av det slag som avses i artikelns första stycke från konventionens tillämpningsområde och att ifrågavarande bestämmelse därför borde utgå ur konventionen. Denna ståndpunkt vann dock inte gehör. Såsom bestämmelsen är formulerad torde den få anses innebära att frågan om ansvar för skada orsakad av statsfartyg av det slag som här avses överhuvud inte regleras i konventionen samt att fördragsslutande stat därför har rätt att i sin nationella lagstiftning införa bestämmelser om ansvar för skada som orsakats av sådana statsfartyg. Dessa bestämmelser får givetvis inte ges sådan utformning att de strider mot de förpliktelser som kan åvila en stat enligt andra konventioner eller enligt allmän folkrätt.

Ansvarighetskonventionen är däremot tillämplig på fartyg som ägs av fördragsslutande stat och används för affärsdrift. Beträffande sådana fartyg föreskrivs i *andra stycket*, att talan om ersättning skall kunna väckas mot den stat som äger fartyget vid domstol som är behörig enligt artikel IX. Om sådan talan väcks, skall den staten avstå från att göra invändning om immunitet.

Bestämmelserna i *andra stycket* innebär inte, att fördragsslutande stat är förhindrad att åberopa immunitet mot verkställighetsåtgärder.

Artikel XII

Denna artikel reglerar ansvarighetskonventionens förhållande till andra konventioner.

¹ 1926 års konvention använder uttrycket "andra fartyg som en stat äger eller nyttjar och som vid fordringens tillkomst brukades uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift" ("autres bâtiments appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance, à un service gouvernemental et non commercial").

I artikeln föreskrivs att ansvarighetskonventionen ersätter alla äldre internationella konventioner i den utsträckning de strider mot ansvarighetskonventionen. Dock görs det förbehållet, att denna bestämmelse inte skall inverka på de förpliktelser som de fördragsslutande staterna på grund av dessa äldre konventioner kan ha mot stater som inte tillträder ansvarighetskonventionen.

De problem som kan uppstå vid konflikt mellan ansvarighetskonventionen och andra konventioner behandlas nedan under rubriken "förhållandet till vissa andra konventioner" (avsnitt 13.8).

Artiklarna XIII—XXI

Artiklarna innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Av dessa skall här endast beröras artikel XV som reglerar konventionens ikraftträdande. Där föreskrivs, att konventionen träder i kraft 90 dagar efter den dag då åtta stater tillträtt konventionen. Som ytterligare villkor uppställs emellertid att av dessa stater minst fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregister-ton. Beträffande övriga slutartiklar hänvisas till konventionstexterna.

8.3 De särskilda bestämmelserna i fondkonventionen

I fondkonventionens rubrik anges att konventionen är avsedd att utgöra ett tillägg till ansvarighetskonventionen. Fondkonventionen kan tillträdas endast av stater som har tillträtt ansvarighetskonventionen (art. 37 fjärde stycket).

Artikel 1

I likhet med ansvarighetskonventionen inleds fondkonventionen med ett antal definitioner. Sålunda föreskrivs i denna artikel att begreppen "fartyg", "person", "ägare", "olja", "skada genom förorening", "förebyggande åtgärder", "olycka", "organisation", "franc" och "fartygets dräktighet" skall ha samma innebörd som i ansvarighetskonventionen. Beträffande begreppet "olja" görs dock den inskränkningen att olja i fondkonventionen endast avser beständiga mineraloljor som innehåller kolväte. Detta innebär att skada orsakad av valolja inte omfattas av fondkonventionens ersättningssystem. Anledningen härtill är att det har ansetts att, om fonden skulle svara för skada orsakad av valolja, även valoljeindustrin borde bidra till fondens finansiering. Det skulle emellertid vara mycket svårt att få till stånd ett fungerande system för uppbörd av avgifter till fonden från denna industri. Undantagandet av valolja från fondkonventionens tillämpningsområde torde emellertid sakna praktisk betydelse. Enligt tillgängliga uppgifter har det nämligen hittills inte inträffat någon olycka där valolja orsakat föroreningsskador av någon betydelse.

Beträffande innebörden av begreppen "fartyg", "olja" och "skada genom förorening" för bestämmande av fondkonventionens tillämpningsområde hänvisas till vad som anförts under artikel I i ansvarighetskonventionen.

Vidare definieras begreppen "avgiftspliktig olja", "ton", "garant" och "terminal".

Begreppet "avgiftspliktig olja" omfattar endast råolja och eldningsolja. För att bestämma detta begrepp ges råolja och eldningsolja särskilda definitioner. Med råolja avses sålunda varje flytande kolväteblandning som förekommer i naturligt tillstånd i jorden, oberoende av om den är behandlad för att bli tjänlig för transport. Här inbegripes råolja från vilken har avlägsnats eller till vilken har tillsatts vissa destillationsprodukter (s. k. "topped crudes" resp. "spikes crudes" eller "reconstituted crudes"). Eldningsolja definieras som sådana tunga destillat eller rester av råolja eller blandningar av sådana produkter, som är avsedda att användas som bränsle för framställning av värme eller kraft och som av American Society for Testing and Materials betecknas eldningsolja nr 4 (beteckning D 396-69) eller tjockare. Denna definition omfattar de produkter som i Sverige brukar betecknas eldningsolja nr 3 eller tjockare.

"Garant" definieras som den som meddelar försäkring eller ställer säkerhet för att täcka fartygsägarens ansvarighet enligt artikel VII första stycket i ansvarighetskonventionen.

"Terminal" betecknar i fondkonventionen sådan anläggning för lagring av olja i cisterner som kan ta emot sjötransporterad olja. I detta begrepp inbegripes varje icke landbaserad anordning som är förenad med sådan anläggning.

Artikeln avslutas med ett stadgande enligt vilken en olycka som består av en serie händelser skall anses ha inträffat vid tidpunkten för den första av dessa.

I fråga om definitionernas närmare innehåll hänvisas i övrigt till konventionstexterna.

Artikel 2

I första stycket förklaras att genom konventionen upprättas en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Ändamålet för fondens verksamhet anges vara att bereda ersättning för sådana skador i den utsträckning ansvarighetskonventionen ger otillräckligt skydd samt att överta det ökade ekonomiska ansvar för dylika skador som ansvarighetskonventionen lagt på fartygsägarna.

I andra stycket föreskrivs att fonden i alla de fördragsslutande staterna skall erkännas som juridisk person och att varje sådan stat skall erkänna fondens direktör som ställföreträdare för fonden.

Artikel 3

Artikeln innehåller bestämmelser om konventionens geografiska tillämpningsområde.

Såvitt avser fondens skyldighet att betala ersättning till skadelidande är fondkonventionen tillämplig på skada orsakad av förorening genom olja som uppkommit i stat, som har tillträtt fondkonventionen (fond-stat). I fråga om fondens skyldighet att gottgöra fartygsägaren och dennes garant är konventionen tillämplig på skada som har uppkommit i stat som har tillträtt ansvarighetskonventionen (69-stat), under förutsättning att skadan har orsakats av ett fartyg som är registrerat i fond-stat eller som för sådan stats flagga. I en stats område inbegripes dess territorialvatten. Med skada inom en stats område jämföras i båda fallen förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada. Att fondkonventionen har gjorts tillämplig även på skador som fond-staternas fartyg vållar i 69-stat som inte är fond-stat sammanhänger med målsättningen att fonden skall befria fartygsägarna från det ökade ekonomiska ansvar som åläggs dem genom ansvarighetskonventionen.

Artikel 4

I artikeln regleras närmare fondens skyldighet att betala ersättning till skadelidande som inte har kunnat få full ersättning för sin skada. Som nyss nämnts innebär bestämmelserna i den föregående artikeln att en första förutsättning för att sådan skyldighet skall föreligga är att skadan har uppkommit i en fond-stat eller att förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa skada i sådan stat.

Enligt *första stycket* är fonden ersättningsskyldig i tre fall. För det första är fonden skyldig att betala ersättning när det inte föreligger någon ansvarighet för fartygets ägare enligt ansvarighetskonventionen (t. ex. därför att skadan orsakats av myndighets försummelse när det gäller underhåll av fyrar). Vidare inträder fondens ersättningsskyldighet när fartygsägaren inte är i stånd att till fullo infria sina ekonomiska förpliktelser enligt ansvarighetskonventionen samt försäkring eller annan säkerhet som kan ha ställts enligt ansvarighetskonventionen är otillräcklig. Ansvarighet inträder också när ägaren är insolvent och försäkringen eller säkerheten inte gäller för viss skada. Härmed avses främst det fallet att olyckan orsakats genom uppsåtligt handlande av ägaren själv. Slutligen är fonden skyldig att betala ersättning om fartygsägarens ansvarighet är begränsad och skadorna överstiger det belopp som utgör begränsningen av hans ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen eller enligt annan konvention som är äldre än fondkonventionen.

Det visade sig under förarbetet till fondkonventionen inte vara möj-

ligt att nå enighet om en bestämmelse som närmare angav vilka krav som skulle vara uppfyllda för att en fartygsägare skall anses vara på obestånd. I konventionen föreskrivs därför endast att fartygsägaren skall anses vara ur stånd att till fullo infria sina förpliktelser om en skadelidande inte har kunnat utfå hela det ersättningsbelopp som han har rätt till enligt ansvarighetskonventionen, fastän han vidtagit alla skäligen åtgärder som står till hans förfogande. Det är svårt att ange, vilka krav som av domstolar i olika länder kan komma att ställas på en skadelidande i detta avseende. Vid bedömningen bör givetvis beaktas att det inte sällan torde bli förenat med stora svårigheter att få en dom verkställd i stat som inte har tillträtt ansvarighetskonventionen. I vissa fall torde möjligheten att få en dom verkställd vara praktiskt taget obefintlig, t. ex. då det skadevällande fartyget seglar under bekvämlighetsflagg och tillhör ett s. k. one ship company. Alltför stora krav bör i ett sådant fall inte ställas på den skadelidande när det gäller att visa att ägaren är på obestånd i konventionens mening.

Det viktigaste fallet av ersättningsskyldighet för fonden torde vara att skadorna överstiger det belopp som utgör gränsen för ägarens ansvarighet. Fonden träder alltså in när den ersättning som erhålls enligt ansvarighetskonventionen inte täcker hela skadan. Men fondens ersättningsskyldighet omfattar också de fall när fartygsägarens ansvarighet är begränsad enligt andra konventioner som avslutats senast den 18 december 1971. Härmed avses den tidigare berörda 1957 års konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö samt en konvention från år 1924 i samma ämne. I fråga om de fall då fartygsägarens ansvarighet är begränsad enligt annan konvention än ansvarighetskonventionen hänvisas till vad som kommer att anföras under rubriken "Förhållandet till vissa andra konventioner" (avsnitt 13.8).

Första stycket innehåller vidare en föreskrift om att skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada genom förening skall anses som skada genom förening vid tillämpningen av artikel 4. Detta stadgande avser att klargöra, att även kostnader för förebyggande åtgärder som vidtas av fartygsägaren själv ersätts av fonden.

Som nämnts skall ersättning i princip utgå från fonden i de fall då ersättning inte utgår enligt ansvarighetskonventionen. Det ansågs emellertid inte möjligt att göra fonden ersättningsskyldig i samtliga dessa fall. Vissa undantag från huvudregeln har därför föreskrivits i *andra stycket*. Fonden svarar sålunda inte för skada som orsakats av krigshandling, fiendtligheter, inbördeskrig eller uppror. Den är inte heller ansvarig för skada orsakad av olja som härrör från krigsfartyg eller annat statsfartyg som vid tidpunkten för olyckan används i statlig icke kommersiell verksamhet. Slutligen är fonden inte ansvarig om den som

begär ersättning inte kan visa att skadan har orsakats av en olycka som berör ett eller flera fartyg.

Under rubriken "Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna" (avsnitt 11) kommer att lämnas en redogörelse för de överväganden rörande fondens skyldighet att ersätta skador orsakade av icke identifierade fartyg som utgör bakgrunden till sistnämnda undantagsbestämmelser. På grund av den innebörd som begreppet "fartyg" har i konventionerna innebär bestämmelsen att den skadelidande för att få ersättning av fonden i sådana fall måste visa inte bara att oljan härrör från ett eller flera fartyg utan också att åtminstone något av de av olyckan berörda fartygen transporterade olja som bulklast. Med hänsyn till definitionen av begreppet "skada genom förorening" sammanställd med definitionen av begreppet "fartyg" torde emellertid skyldighet att visa detta åvila den skadelidande även bortsett från vad som föreskrivs i undantagsbestämmelsen. Bestämmelsen är därför troligen överflödig. Under alla förhållanden torde det endast i undantagsfall vara möjligt att fullgöra denna beviskyldighet om inte det skadevållande fartygets identitet kan fastställas. I praktiken kommer därför fonden inte att svara för skador orsakade av icke identifierade fartyg.

Den reella innebörden av bestämmelsen i första stycket om att fonden är skyldig att betala ersättning då fartygsägaren inte är ansvarig enligt ansvarighetskonventionen är således, när hänsyn har tagits till undantagen i andra stycket, att sådan skyldighet åvilar fonden i tre fall, nämligen om skadan orsakats av naturkatastrof eller genom avsiktligt skadevållande av tredje man eller genom försummelse av myndighet vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

I tredje stycket ges en regel motsvarande den i artikel III tredje stycket i ansvarighetskonventionen om jämkning av ersättning vid medvållande från den skadelidandes sida. Har den skadelidande helt eller delvis orsakat skadan uppsåtligen eller av vårdslöshet, kan sålunda fonden helt eller delvis befrias från sin skyldighet att betala ersättning till denne. I vad mån jämkning skall ske bestäms enligt tillämplig nationell lag.

Tredje stycket innehåller vidare två delvis oförenliga bestämmelser. I andra punkten föreskrivs att någon jämkning av skadeståndet inte får äga rum såvitt avser sådana kostnader för förebyggande åtgärder som skall ersättas av fonden enligt första stycket. Tredje punkten innehåller ett stadgande att fondens ersättningsskyldighet skall nedsättas i minst den omfattning som fartygsägaren har fått sin skadeståndsskyldighet nedsatt.

Bestämmelsen i andra punkten innebär att fonden skall betala full ersättning för sådana skäligen utgifter och förluster som den skadelidande åsamkats genom åtgärder som han vidtagit för att förhindra

eller begränsa skada, även om han orsakat dessa utgifter eller förluster uppsåtligen eller genom vårdslöshet. Syftet med bestämmelsen är att den som har möjlighet att vidta sådana åtgärder inte skall avhållas därifrån genom vetskap om risken att inte få full ersättning för sina kostnader. Det kan t. ex. inträffa att den som hotas av förening genom olja uppsåtligen måste skada egendom för att begränsa omfattningen av föreningen. Vidare kan den som vidtar förebyggande åtgärder förfara på sådant sätt, att han i efterhand anses ha genom vårdslöshet ökat skadans omfattning. Jämkningsregeln i ansvarighetskonventionen innehåller däremot inte något motsvarande undantag. Fartygsägarens skadeståndsskyldighet kan alltså jämkas även såvitt avser kostnader för förebyggande åtgärder. Om sådan jämkning sker skall enligt tredje punkten fondens ansvarighet i vart fall jämkas i lika stor omfattning som fartygsägarens medan enligt andra punkten någon jämkning av skadeståndet inte får ske såvitt avser kostnader för förebyggande åtgärder.

Bestämmelsen i andra punkten infördes i konventionstexten vid den diplomatiska konferensens sista sammanträde. Därvid förbisågs att den kom att stå i motsättning till föreskriften i tredje punkten. Med hänsyn till syftet med bestämmelsen i andra punkten torde emellertid konventionen böra ges den tolkningen att någon nedsättning av skadeståndet inte får ske till den del detta avser sådana utgifter eller förluster i samband med förebyggande åtgärder som enligt första stycket skall ersättas av fonden. Det bör emellertid påpekas att som grundläggande förutsättning för fondens ersättningskyldighet gäller, att utgifterna eller förlusterna är skäligen.

Fjärde stycket innehåller bestämmelser om begränsning av fondens ansvarighet. För varje olycka uppgår det totala belopp som utges i ersättning enligt både ansvarighetskonventionen och fondkonventionen till högst 450 milj. francs (ca 150 milj. kronor). Fondens ansvarighet är begränsad till skillnaden mellan detta belopp och vad som faktiskt har utbetalats i ersättning enligt ansvarighetskonventionen för skada inom fond-stats område. Med sådan ersättning jämföras vad fonden kan vara skyldig att gottgöra fartygsägaren enligt artikel 5 första stycket i fondkonventionen. I fråga om naturhändelse av osedvanlig karaktär är fondens ansvarighet begränsad till 450 milj. francs även om naturhändelsen har förorsakat flera olyckor.

I *femte stycket* ges en bestämmelse för det fall de sammanlagda anspråken mot fonden överstiger den begränsning som gäller för fondens ansvarighet. Det tillgängliga beloppet skall då fördelas så att för var och en av de ersättningsberättigade den sammanlagda ersättningen enligt ansvarighetskonventionen och fondkonventionen kommer att utgöra samma kvotdel av den styrkta fordringen.

Enligt *sjätte stycket* får fondens generalförsamling besluta om änd-

ring av det ovannämnda begränsningsbeloppet på 450 milj. francs. Generalförsamlingen skall grunda ett sådant beslut på de erfarenheter som har vunnits av inträffade olyckor och därav föranledda skadeersättningar samt till förändringar i penningvärdet. Begränsningsbeloppet får dock inte fastställas så att det överstiger 900 milj. francs (ca 300 milj. kronor) eller understiger 450 milj. francs. Om beloppet höjts har alltså generalförsamlingen rätt att åter sänka det till lägst 450 milj. francs. Det ändrade beloppet skall tillämpas på olyckor som inträffar efter den dag då beslutet om ändringen fattas.

Enligt *sjunde stycket* skall fonden på begäran av fördragsslutande stat vara staten behjälplig med att vidta förebyggande åtgärder i samband med olycka som kan komma att omfattas av fondens ersättningskyldighet. *Attonde stycket* innehåller en bestämmelse om rätt för fonden att, på de villkor som föreskrivs i fondens reglemente, "ställa kreditmöjligheter till förfogande" ("provide credit facilities"; "accorder des facilités de paiement") för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas. Innebörden av denna bestämmelse är inte helt klar, men bestämmelsen torde innebära att fonden kan välja mellan att meddela lån och att ställa säkerhet för lån hos bank eller annan kreditinrättning. Bestämmelsen tillkom på initiativ av utvecklingsländerna.

Artikel 5

I artikeln regleras hur fonden skall fullgöra sin andra huvuduppgift, nämligen att befria fartygsägarna från den ökade ekonomiska börda som de ålagts genom ansvarighetskonventionen. Som nämnts under artikel 3 första stycket gäller förevarande artikel endast i fråga om fartyg hemmahörande i stat som tillträtt fondkonventionen, men den är tillämplig även på skada som ett sådant fartyg förorsakar i 69-stat som inte är fond-stat.

Enligt *första stycket* skall fonden gottgöra ägaren eller dennes garant, dvs. försäkringsgivare eller annan som ställt säkerhet för fartygsägarens ansvarighet, för den del av det sammanlagda ansvarighetsbeloppet enligt ansvarighetskonventionen som överstiger ett belopp motsvarande 1 500 francs (ca 525 kronor) per ansvarston eller 125 milj. francs (ca 44 milj. kronor), om sistnämnda belopp är lägre, men inte överstiger det begränsningsbelopp som enligt ansvarighetskonventionen gäller för fartyget (2 000 francs per ton eller 210 milj. francs, om sistnämnda belopp är lägre). Sådan skyldighet åvilar dock inte fonden om ägaren själv uppsåtligt orsakat skadan. Bortsett från detta fall får alltså fartygsägaren eller hans försäkringsgivare resp. den som ställt säkerhet återbetalning från fonden om och i den mån det sammanlagt utbetalda skadeståndet i anledning av en och samma olycka överstiger 1 500 francs per ton eller 125 milj. francs, om detta belopp är lägre. Innebörden härav är att fonden utan kostnad för fartygsägaren meddelar återförsäkring för denna del av ansvarigheten.

I fråga om den del av ansvarigheten som avses i första stycket kan emellertid fonden enligt *andra stycket* direkt åta sig de förpliktelser som annars åvilar försäkringsgivaren eller den som ställer säkerhet. Fondens kommer då i realiteten att spela rollen som försäkringsgivare. Detta förutsätter emellertid att fondens generalförsamling har beslutat härom och i fondens interna reglemente föreskrivit de villkor som skall gälla för att fonden skall kunna göra ett sådant åtagande. Som förutsättning för att fonden skall åta sig denna förpliktelse gäller vidare, att fartygsägaren begär det och att han har tillfredsställande försäkring eller annan säkerhet för sin ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen upp till det lägsta av ovannämnda belopp om 1 500 francs per ton eller sammanlagt 125 milj. francs. Detta alternativ har förutsetts i artikel VII första stycket i ansvarighetskonventionen. Som exempel på ekonomisk säkerhet för ägarens ansvarighet nämns nämligen där, förutom bankgaranti, certifikat utfärdat av en internationell ersättningsfond. I förevarande stycke i fondkonventionen föreskrivs i enlighet härmed att, om fonden åtar sig nämnda förpliktelse, fartygsägaren i varje fond-stat skall anses ha uppfyllt sin skyldighet enligt ansvarighetskonventionen att ställa säkerhet såvitt avser den del av hans ansvarighet för vilken fonden sålunda svarar.

I motsats till första stycket innehåller *andra stycket* ingen bestämmelse om att fonden går fri från ansvarighet när ägaren själv uppsåtligt orsakat skadan. Någon sådan bestämmelse behövs emellertid inte. I de fall som avses i *andra stycket* har fonden i förhållande till fartygsägaren samma ställning som en försäkringsgivare och blir följaktligen fri från ansvar för skada, som ägaren orsakat uppsåtligt, om detta följer av tillämplig lag eller avtalet med ägaren.

Det bör i detta sammanhang framhållas att fonden kan bli ersättningskyldig gentemot *de skadelidande* vid uppsåtligt handlande av ägaren, oavsett om fonden gentemot ägaren uppträder som "återförsäkrare" enligt första stycket eller som försäkringsgivare enligt *andra stycket*. Fondens är nämligen enligt artikel 4 skyldig att utge ersättning till de skadelidande när ägaren är på obestånd och försäkringen inte täcker ägarens ansvarighet. Fondens kan alltså inte såsom varje annan försäkringsgivare gentemot *de skadelidande* åberopa att ägaren handlat uppsåtligt (jfr. art. VII åttonde stycket ansvarighetskonventionen).

Som villkor för att fonden enligt första stycket skall utge ersättning till ägaren eller dennes försäkringsgivare gäller enligt *tredje stycket* att fartyget uppfyller vissa krav i säkerhetshänseende. Fondens kan sålunda helt eller delvis befrias från denna förpliktelse om fartyget på grund av fel eller försummelse av ägaren själv inte uppfyllt föreskrifterna i vissa internationella fördrag och olyckan eller skadan helt eller delvis orsakades av att dessa föreskrifter inte uppfyllts. Detta gäller oberoende av om fartygets registreringsstat har tillträtt ifrågakvarande

fördrag. De fördrag som omfattas av denna bestämmelse är 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja i dess efter 1962 års ändringar gällande lydelse, 1960 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1966 års internationella lastlinjekonvention och 1960 års internationella sjövägsregler. Bestämmelsen omfattar också vissa viktiga ändringar i dessa konventioner, även framtida sådana, dock endast under förutsättning att ändringarna varit i kraft i minst tolv månader då olyckan inträffade. Dessa ändringar är sådana som tillkommit enligt de särskilda regler om bindande ändringsbeslut som finns i dessa konventioner. Under vissa förutsättningar kan enligt *fjärde stycket* en ny konvention ersätta något av de ovannämnda fördragen. Angående de närmare bestämmelserna hänvisas till konventionstexten (fjärde och femte styckena).

Samtliga de i tredje stycket angivna konventionerna har tillträtts av Sverige. I fråga om innehållet i 1954 års oljeskyddskonvention samt 1962 års ändringar i denna hänvisas till prop. 1956: 23 och 1963: 161. 1960 års konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss finns införd i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ) 1965: 24, och 1960 års internationella sjövägsregler har publicerats i SÖ 1967: 70. 1966 års lastlinjekonvention är inte publicerad i Sverige. Den finns emellertid införd i Förenta Nationernas traktatserie under nr 9159.

Sjätte stycket behandlar det fall att fonden i egenskap av försäkringsgivare enligt andra stycket i denna artikel har betalat ersättning till skadelidande och det skadevållande fartyget inte har uppfyllt ovannämnda säkerhetsföreskrifter. Fonden har då rätt att av fartygets ägare återkräva det belopp som den har utbetalat, om och i den utsträckning fonden skulle ha varit befriad från sin skyldighet att gottgöra fartygsägaren vad denne utgivit om den inte hade åtagit sig att vara ägarens garant.

I *sjunde stycket* föreskrivs att skäligen utgifter och förluster som fartygsägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada vid tillämpning av förevarande artikel skall anses omfattade av dennes ansvarighet. I fråga om rätten för ägaren att få gottgörelse av fonden jämföras alltså sådana utgifter och förluster med ersättning som ägaren har betalat till skadelidande.

Artikel 6

Artikel 6 innehåller preskriptionsbestämmelser.

Enligt *första stycket* gäller i fråga om rätt till ersättning av fonden enligt artikel 4 eller 5 preskriptionsregler som överensstämmer med dem som upptas i artikel VIII i ansvarighetskonventionen. Preskription avbryts, förutom genom att talan väcks mot fonden, genom att fonden

underrättas om att talan har väckts mot ägaren eller dennes försäkringsgivare. Regler om sådan underrättelse finns i artikel 7 sjätte stycket.

I *andra stycket* föreskrivs dessutom att fartygsägarens eller hans försäkringsgivares rätt att få gottgörelse av fonden enligt artikel 5 första stycket inte upphör tidigare än sex månader från den dag då ägaren eller försäkringsgivaren fick vetskap om att talan hade väckts mot honom enligt ansvarighetskonventionen. Om talan mot ägaren väcks mot slutet av den treåriga preskriptionstiden, har han således ytterligare sex månader till sitt förfogande för att väcka talan mot fonden eller att underrätta fonden om rättegången.

I motsats till artikel VIII i ansvarighetskonventionen behandlar förevarande artikel inte det fall att en olycka utgörs av en serie händelser. Enligt ansvarighetskonventionen skall sexårsfristen då räknas från dagen för den första händelsen. Någon saklig skillnad mellan konventionerna föreligger emellertid inte i detta avseende, eftersom en sådan olycka enligt artikel 1 nionde stycket i fondkonventionen skall anses ha inträffat vid tidpunkten för den första händelsen.

Artikel 7

Artikeln innehåller tvingande jurisdiktionsbestämmelser.

Enligt *första stycket* får talan mot fonden endast väckas vid domstol som enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen är behörig att pröva talan mot den fartygsägare som är eller som, om ansvarsbefrielse inte hade förelegat enligt artikel III andra stycket i ansvarighetskonventionen, skulle ha varit ansvarig för skada orsakad av ifrågavarande olycka. Detta gäller oavsett om talan grundas på artikel 4 eller artikel 5. I *andra stycket* föreskrivs att fördragsslutande stat skall tillse att dess domstolar har erforderlig behörighet att pröva sådan talan mot fonden.

Har talan väckts mot ägaren eller dennes försäkringsgivare vid domstol som är behörig enligt ansvarighetskonventionen, är enligt *tredje stycket första punkten* endast denna domstol behörig att pröva talan mot fonden rörande samma skada. Syftet med bestämmelsen är att vinna processekonomiska fördelar. Skulle emellertid den domstolen ligga i 69-stat (dvs. stat som tillträtt ansvarighetskonventionen men inte fondkonventionen) skall talan enligt *andra punkten* — i enlighet med kändens val — väckas antingen vid domstol i den stat där fonden har sitt säte eller vid sådan domstol i fond-stat som är behörig enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen. Detta sammanhänger med att man inte ansett det möjligt att i konventionen införa bestämmelser om att dom meddelad mot fonden i 69-stat — vilken inte är fördragsmässigt förpliktad att tillämpa fondkonventionen — skall vara verkställbar i fond-stat. Även om talan redan har väckts i 69-stat mot ägaren eller dennes

försäkringsgivare, skall därför talan mot fonden väckas vid domstol i fond-stat, som är behörig enligt ansvarighetskonventionen. Vidare får talan väckas vid domstol i stat där fonden har sitt säte, även om skadan inte berör denna stat.

För det fall att talan väcks mot fonden i dess egenskap av försäkringsgivare enligt artikel 5 andra stycket kan domen verkställas mot fonden enligt ansvarighetskonventionen. Bestämmelsen i andra punkten gäller därför endast talan som grundas på artikel 4 eller artikel 5 första stycket. Har talan mot ägaren väckts vid domstol i 69-stat måste således sådan talan mot fonden som grundas på artikel 5 andra stycket väckas vid samma domstol.

Som anförts under artikel IX i ansvarighetskonventionen kan i vissa fall skilda ersättningsanspråk som grundas på samma olycka komma att handläggas vid domstolar i flera stater. Fonden kan därför komma att uppträda som svarande i mer än en stat. Liksom fartygsägaren kan fonden av olika domstolar åläggas att utge skadestånd med belopp som sammanlagt överstiger begränsningen av fondens ansvarighet. Fonden måste i sådant fall vid betalningen beakta föreskrifterna i artikel 4 femte stycket i fondkonventionen om nedsättning av de utdömda beloppen. Beslut om nedsättning fattas av fondens generalförsamling eller dess exekutivkommitté (artikel 18 punkt sju och artikel 26 första stycket b) ii).

Beträffande fondens processuella ställning föreskrivs i *fjärde stycket* att fonden skall ha rätt att inträda som part i mål i vilket talan om ersättning för skada genom förorening förs mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare. Har sådan talan väckts, har part i målet, dvs. icke blott ägaren och dennes försäkringsgivare utan även den skadelidande, enligt *sjätte stycket* rätt att underrätta fonden om rättegången. Om sådan underrättelse har ägt rum enligt de föreskrifter i formellt avseende som gäller i den stat där talan har väckts, är domskälen prejudiciellt bindande för fonden även om denna inte har inträtt i rättegången. Som förutsättning härför gäller dock att fonden fått underrättelsen inom sådan tid och på sådant sätt att den har haft faktisk möjlighet att på ett verkningsfullt sätt inträda som part. Vidare bör erinras om att talan mot fonden preskriberas om underrättelsen inte lämnas inom den i artikel 6 föreskrivna tiden. Har underrättelse inte lämnats, är fonden enligt *femte stycket* inte i något avseende bunden av dom eller beslut i rättegång i vilken den inte varit part och inte heller av förlikning som träffats utan att fonden deltagit i denna.

Artikel 8

Artikeln innehåller en bestämmelse om verkställighet av domar, meddelade mot fonden av domstol som är behörig enligt artikel 7. Bestämmelsen har samma innehåll som artikel X i ansvarighetskonven-

tionen med det tillägget att vid verkställigheten skall iakttas beslut om nedsättning av skadestånd enligt artikel 4 femte stycket i fondkonventionen. Sådant beslut fattas av församlingen eller exekutivkommittén (artikel 18 punkt 7 och artikel 26 första stycket b) ii) när de sammanlagda ersättningsbeloppen överstiger det begränsningsbelopp som gäller för fonden.

Artikel 9

Denna artikel innehåller bestämmelser om regressrätt och subrogation.

Enligt *första stycket* inträder fonden såvitt avser belopp som den har betalat i ersättning enligt artikel 4 i den rätt som den, vilken erhållit ersättning, kan ha mot ägaren eller dennes försäkringsgivare enligt ansvarighetskonventionen. Bestämmelsen är med andra ord tillämplig bara när ansvarighet för ägaren föreligger enligt ansvarighetskonventionen, dvs. i praktiken bara när fonden utgivit ersättning därför att ägaren eller försäkringsgivaren varit på obestånd. Subrogationsrätt föreligger dock inte i den mån fonden enligt artikel 5 är skyldig att gottgöra ägaren eller dennes försäkringsgivare, dvs. till den del den utbetalade ersättningen överstiger 1 500 francs per ton eller 125 milj. francs. Har ägaren orsakat skadan uppsåtligen men på grund av insolvens inte kunnat utge ersättning till de skadelidande föreligger dock obegränsad subrogationsrätt.

I *andra stycket* föreskrivs, att fondens regressrätt mot eller subrogationsrätt i förhållande till annan än fartygsägaren och dennes försäkringsgivare inte inskränks genom konventionen. Vidare stadgas, att fondens subrogationsrätt inte får vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den person som fått ersättning eller gottgörelse. Den senare bestämmelsen innebär, att fonden gentemot den som enligt nationell lag är ersättningsskyldig för skadan (utom ägaren och dennes försäkringsgivare) skall ha subrogationsrätt i minst samma omfattning som den som meddelat den ersättningsberättigade försäkring för skada genom förening. I övrigt reglerar konventionen inte fondens rätt i dessa avseenden, utan denna fråga får avgöras enligt tillämplig nationell lag.

Bestämmelsen i *andra stycket* täcker ett flertal situationer. Till en början avses samma situation som behandlas i första stycket, nämligen att fonden har utgett ersättning till skadelidande på den grund att ägaren eller dennes försäkringsgivare varit på obestånd, dock att i *andra stycket* fråga är om fondens rätt gentemot andra personer än ägaren och dennes försäkringsgivare, t. ex. mot den som har vållat skadan eller som på grund av regler om principalansvar är ansvarig eller mot försäkringsgivare för sådant ansvar. Vidare avses fondens regressrätt när fonden enligt artikel 4 har utgett ersättning på den grund

att ansvarighet för ägaren inte föreligger enligt ansvarighetskonventionen eller att skadan överstiger det begränsningsbelopp som gäller för ägaren. Förutom mot de personer som nyss nämnts kan sådant regresskrav riktas mot en stat, när skadan orsakats av försummelse att underhålla fyrar eller andra hjälpmedel för navigering och ersättning från fonden utgått på sådan grund. Slutligen avses fondens subrogationskrav gentemot tredje man när fonden har utgivit ersättning enligt artikel 5, dvs. i egenskap av "återförsäkrare" eller försäkringsgivare.

Bestämmelsen i andra stycket skall ses mot bakgrunden av att man i ansvarighetskonventionen inte reglerat den regress- eller subrogationsrätt som tillkommer ägaren eller dennes försäkringsgivare (jfr artikel III femte stycket ansvarighetskonventionen). Det ansågs under konventionsarbetet därför inte möjligt att reglera fondens regress- eller subrogationsrätt eftersom fonden därmed kunde få en mera långtgående rätt än den som enligt tillämplig nationell lag tillkommer ägaren eller hans försäkringsgivare. Med hänsyn till att fonden i vissa hänseenden hade samma ställning som en försäkringsgivare infördes emellertid på ett ursprungligen brittiskt förslag en bestämmelse om att, såvitt avsåg fondens rätt till subrogation, fonden i vart fall skulle ha samma rätt som tillkommer den som meddelat försäkring för den ersättningsberättigade.

I de fall när fonden har utgett ersättning enligt artikel 4 innebär en tillämpning av andra stycket för svensk rätts del att allmänna regler om regressanspråk skall tillämpas, vilket torde innebära att fonden inträder i den skadelidandes rätt. I fråga om anspråk mot personer för vilka ägaren svarar följer av ansvarighetskonventionen (artikel III fjärde stycket) och de regler som med anledning därav föreslås i det följande att fonden lika litet som den skadelidande kan göra något ersättningskrav gällande mot personer som tillhör denna grupp.

Har fonden utgivit ersättning i egenskap av försäkringsgivare enligt artikel 5 andra stycket gäller för svensk rätts del samma begränsningar i regressrätten som enligt 25 § försäkringsavtalslagen, vilken bestämmelse dock är dispositiv. Om ersättning har utgått enligt artikel 5 första stycket grundas emellertid fondens ersättningskyldighet inte på ett försäkringsavtal i egentlig mening även om fondens funktion här kan jämföras med en "återförsäkrare". För de regresskyldiga bör emellertid resultatet bli detsamma, oavsett om ägaren valt att anlita fonden som direkt försäkringsgivare eller som "återförsäkrare". Avgörande skäl talar därför för att bestämmelserna i 25 § nämnda lag tillämpas analogt i sådant fall.

Har fördragsslutande stat eller myndighet i sådan stat betalat ersättning för skada orsakad av förorening genom olja enligt bestämmelser i nationell lag, inträder staten eller myndigheten enligt tredje stycket i den rätt mot fonden som enligt konventionen tillkommer den som så-

lunda har erhållit ersättning. Statens eller kommuns subrogationsrätt kan exempelvis avse ersättning för kostnader som den skadelidande åsamkats för upprensning eller för förebyggande åtgärder. Som förutsättning för subrogationsrätt gäller dock att staten eller myndigheten enligt lag varit skyldig att utge ersättning. I förtydligande syfte nämns i inledningen till bestämmelsen i tredje stycket att den inte innebär någon inskränkning i den subrogationsrätt eller regressrätt som kan tillkomma annan. Föreligger sådan rätt enligt tillämplig nationell lag kan den göras gällande mot fonden.

Artikel 10

Artikeln innehåller bestämmelser om vem som är skyldig att betala avgift till fonden.

Enligt *första stycket* föreligger avgiftsskyldighet för fysisk och juridisk person som under ett kalenderår i viss fond-stat har mottagit mer än 150 000 ton sjötransporterad avgiftspliktig olja. Vid beräkning av oljemängd beaktas avgiftspliktig olja som transporterats till sjöss till hamn eller terminal i den staten samt avgiftspliktig olja som efter sjötransport lossats i stat som inte är fond-stat men därefter vidarebefordrats till nämnda fond-stat på annat sätt än sjöledes. I sistnämnda fall skall denna olja endast tas med i beräkningen då den första gången mottas i fond-stat efter det den lossats i stat som inte är fond-stat. Enligt definitionen i artikel 1 tredje stycket omfattar avgiftspliktig olja råolja och tjock eldningsolja (se ovan under artikel 1).

Bestämmelserna innebär, att endast olja som transporteras till sjöss skall tas med i beräkningen. Däremot medräknas inte endast olja som varit föremål för internationell sjötransport. Även olja som transporteras sjöledes mellan hamnar i samma stat är avgiftspliktig. Om olja efter sjötransport lossas i stat som inte tillträtt fondkonventionen och därefter transporteras till fond-stat t. ex. med pipe-line, skall som ovan nämnts även denna olja medräknas, dock endast första gången den mottas i fond-stat. Om denna olja därefter ånyo blir föremål för sjötransport skall den emellertid enligt huvudregeln medräknas varje gång den efter sådan transport mottas i fond-stat.

Att märka är att avgiftspliktig olja skall tas med i beräkningen av avgiftsunderlag varje gång den mottas efter sjötransport. Om sålunda råolja efter sjötransport lossas i Göteborg och senare transporteras vidare med fartyg till Sundsvall skall denna olja anses mottagen på båda dessa orter. Detta gäller även om råoljan i Göteborg raffinerats till tjock eldningsolja innan den transporteras vidare. Anledningen härtill är att den risk för förorening som uppstår vid sjötransport av olja anses vara särskilt stor när ett fartyg går in i eller lämnar en hamn eller eljest befinner sig i trånga farvatten. Det har därför ansetts att avgift bör läggas på en oljelast var gång den lossas efter sjötransport.

Under utarbetandet av fondkonventionen ansågs det nödvändigt att från avgiftsskyldigheten undanta dem som endast mottar små mängder i och för sig avgiftspliktig olja. Anledningen härtill var att man ville undvika att fonden skulle åsamkas arbete och kostnader för att inkassera små belopp från ett mycket stort antal avgiftsskyldiga. Med hänsyn till den starka koncentration till stora enheter som råder inom oljeindustrin bör fastställandet av gränsen för avgiftsskyldighet till 150 000 ton medföra, att antalet avgiftsskyldiga blir relativt lågt utan att storleken på den avgift som dessa skall betala i någon nämnvärd mån påverkas av att viss olja undantas från avgiftsplikt. Med utgångspunkt från oljetransporternas nuvarande struktur har det beräknats att, trots denna begränsning och trots att endast råolja och tjock eldningsolja beaktas vid bestämmande av avgiftsunderlaget, c:a 98 procent av all sjötransporterad beständig olja, som mottas i de stater som tillträtt fondkonventionen, kommer att omfattas av avgiftsplikten.

I princip skall alltså avgift till fonden endast betalas av den som under ett kalenderår i en fond-stat mottar mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja. Under förarbetet till konventionen uttrycktes emellertid farhågor för att avgiftsskyldigheten kunde komma att kringgås genom att en oljeimportör bildade ett antal formellt fristående enheter som var för sig inte mottar så stor mängd olja att avgiftsskyldighet uppkommer. För att förhindra detta intogs i *andra stycket* en föreskrift om att i vissa fall av koncernförhållanden även den som inte har mottagit nämnda kvantitet är avgiftsskyldig för den mängd han faktiskt mottagit, nämligen om denna mängd tillsammans med den oljemängd som under året har mottagits i samma stat av annan "med vilken han är i intressegemenskap" uppgår till mer än 150 000 ton. Det visade sig inte möjligt att utforma preciserade regler om när sådan intressegemenskap föreligger, utan i konventionstexten föreskrivs endast att med uttrycket skall förstås subsidiär enhet (t. ex. dotterbolag) eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om sådant fall föreligger skall avgöras enligt vederbörande stats nationella lag, dvs. lagen i den stat i vilken oljan mottagits.

Artiklarna 11—12

Dessa artiklar behandlar beräkningen av avgifter till fonden. Avgifterna utgår i form av grundavgifter (artikel 11) och årsavgifter (artikel 12).

Tankegången bakom avgiftssystemet är, att fonden skall ha ett mindre rörelsekapital, som huvudsakligen skall finansieras genom engångsbidrag (grundavgifter). Dessa skall betalas av de avgiftsskyldiga i en stat då denna stat tillträder konventionen. Man har beräknat att rörelsekapitalet bör uppgå till mellan tre och fem milj. dollar, beroende på hur många stater som tillträder konventionen. De medel som därut-

över behövs för att fonden skall kunna infria sina förpliktelser erhålls i form av årsavgifter. Dessa avgifter skall endast till en del betalas kontant. Återstoden av årsavgifterna skall inbetalas först då detta erfordras på grund av förestående utbetalningar från fonden. Härigenom undviks att onödigt mycket likvida medel samlas hos fonden.

Grundavgiften skall enligt *artikel 11* fastställas till ett visst belopp per ton avgiftspliktig olja. Beloppet skall bestämmas av generalförsamlingen inom två månader från konventionens ikraftträdande. Detta belopp skall i möjligaste mån fastställas så att grundavgifterna sammanlagt uppgår till 75 milj. francs (ca 25 milj. kronor) om avgift betalas för 90 procent av den mängd avgiftspliktig olja som transporteras till sjöss i världen året innan konventionen trädde i kraft. För avgiftsskyldig i viss stat skall avgiften beräknas på den mängd avgiftspliktig olja som han mottog under året närmast före det då konventionen trädde i kraft för den staten. Med uttrycket "avgiftspliktig olja" avses enligt *artikel 1* råolja och tjock eldningsolja. De begränsningar som följer av bestämmelserna i *artikel 10* första stycket beträffande det sätt på vilket oljan skall ha mottagits för att avgiftsskyldighet skall föreligga, måste också beaktas vid beräkningen av grundavgiften. Avgiften skall betalas inom tre månader från det konventionen trädde i kraft för ifrågavarande stat.

Enligt *artikel 12* skall årsavgiftens storlek fastställas av generalförsamlingen. Avgiften skall för varje avgiftsskyldig beräknas på grundval av ett bestämt belopp per ton avgiftspliktig olja som han har mottagit under visst kalenderår. Vid beräkningen skall endast tas hänsyn till — förutom kostnaderna för fondens förvaltning — de utbetalningar som fonden enligt sin budget förväntas få göra under året. I fråga om innebörden av uttrycket "avgiftspliktig olja" vid beräkningen av årsavgiften hänvisas till vad som anförts ovan i fråga om beräkning av grundavgiften.

Det kan ofta gå lång tid efter en olycka innan ersättningsanspråken blivit slutgiltigt avgjorda. Detta gäller särskilt i fråga om olyckor som orsakat omfattande skador. Huvudprincipen är därför att de avgiftsskyldiga i viss stat endast skall bidra till de ersättningar som avser olyckor vilka inträffat efter det fondkonventionen trätt i kraft för den staten. För att förenkla avgiftssystemet har emellertid denna princip frångåtts i fråga om ersättningar för skador orsakade av en och samma olycka upp till ett belopp av sammanlagt 15 milj. francs (ca 5 milj. kronor). Detta innebär att, om fondens ersättningsskyldighet i anledning av en och samma olycka inte överstiger detta belopp, ersättningsbeloppen taxeras ut på samtliga som är avgiftsskyldiga vid den tidpunkt ersättningen utbetalas, även på avgiftsskyldiga i stat som inte hade tillträtt fondkonventionen då olyckan inträffade. Överstiger däremot fondens ersättningsskyldighet i anledning av en och samma olyc-

ka 15 milj. francs, tillämpas denna fördelningsprincip endast såvitt avser detta belopp. För överskjutande ersättningsbelopp görs uttaxering enbart från avgiftsskyldiga i stat som vid tidpunkten för ifrågavarande olycka hade tillträtt konventionen, och vid beräkningen av avgifterna skall tillämpas den fördelning mellan de avgiftsskyldiga som då gällde, dvs. avgifterna beräknas på de oljemängder som mottogs året innan olyckan inträffade.

Beträffande de närmare bestämmelserna om beräkning av årsavgifter hänvisas till konventionstexten.

Generalförsamlingen skall bestämma hur stor kvotdel av årsavgiften som skall betalas kontant och fastställa datum för betalningen. Återstoden av avgiften skall betalas först efter anfordran från fondens direktör. Krav på betalning skall för alla avgiftsskyldiga avse samma kvotdel av avgiften. Direktören har rätt att under förutsättningar som skall närmare anges i fondens interna reglemente begära att den som är avgiftsskyldig ställer säkerhet för det belopp han är skyldig att betala. Konventionen innehåller inte några bestämmelser om vilka åtgärder som kan vidtas mot den som inte efterkommer en sådan begäran. Fonden torde emellertid kunna föreskriva i sitt interna reglemente att i så fall hela avgiften förfaller till betalning efter utgången av viss frist.

Artikel 13

Artikeln innehåller bestämmelser om ränta på och indrivning av förfallna avgifter.

Enligt *första stycket* skall icke betalda årsavgifter löpa med ränta. Räntefoten skall årligen fastställas av generalförsamlingen, som får bestämma olika räntefot för olika förhållanden. Generalförsamlingen kan exempelvis fastställa olika räntefot för avgiftsskyldiga i olika stater och därvid beakta skillnaden i räntenivå mellan dessa stater.

Konventionen innehåller inte någon föreskrift om ränta såvitt avser icke betalda grundavgifter. I svensk rätt gäller dock som allmän rättsgrundsats att förfallen fordran löper med ränta. I avsaknad av uttrycklig bestämmelse om räntans storlek tillämpas därvid den räntefot som anges i 9 kap. 10 § handelsbalken. Vid talan inför svensk domstol torde därför avgiftsskyldig kunna förpliktas att betala dröjsmålsränta på förfallna grundavgifter med sex procent räknat från den förfallodag som anges i artikel 11 tredje stycket.

I *andra stycket* föreskrivs att fördragsslutande stat skall vidta de lagstiftningsåtgärder som är erforderliga för att säkerställa fullgörandet av förpliktelserna att betala avgift till fonden såvitt avser olja som mottagits på den statens område. Det åligger alltså de fördragsslutande staterna att införa lagstiftning som gör det möjligt för fonden att vid domstol föra talan mot avgiftsskyldig som inte fullgjort sin skyldighet att betala avgift till fonden.

Enligt *tredje stycket* är fondens direktör skyldig att vidta åtgärder för indrivning av icke betalda avgifter. Generalförsamlingen har emellertid möjlighet att i vissa fall avskriva fordran mot den avgiftsskyldige.

Artikel 14

I denna artikel behandlas de fördragsslutande staternas ansvar för avgifter till fonden.

Utan att detta uttryckligen anges i konventionstexten är den grundläggande principen att de stater som tillträder konventionen inte påtar sig något ansvar för avgiftsbetalningen. Varje avgiftsskyldig svarar för betalningen av den avgift som påförts honom. Enligt första stycket i förevarande artikel kan emellertid en stat genom att avge en särskild förklaring därom åta sig de förpliktelser som åvilar de avgiftsskyldiga i denna stat. Denna möjlighet infördes för att tillmötesgå vissa federala stater, särskilt Kanada, som av konstitutionella skäl inte kan genom federal lagstiftning ålägga enskilda rättssubjekt en sådan avgiftsskyldighet. En dylik förklaring får återkallas.

Artikel 15

Artikeln reglerar staternas skyldighet att till fonden lämna vissa uppgifter till grund för beräkning av avgifterna.

Stat som tillträtt konventionen är skyldig att till fonden lämna uppgift på alla avgiftsskyldiga i den staten och den mängd avgiftspliktig olja som envar av dem har mottagit under föregående år. I fondens reglemente skall ges närmare föreskrifter om denna uppgiftsskyldighet. Uppgifterna skall införas i en förteckning som förs av fondens direktör. Vid avgörande av vem som är avgiftsskyldig och vid fastställande av den mängd avgiftspliktig olja som skall läggas till grund för avgiftsberäkningen skall uppgifterna i denna förteckning anses vara riktiga till dess annat visas.

Artiklarna 16—33

Dessa artiklar innehåller bestämmelser om fondens organisation och förvaltning.

Fondens organ är generalförsamlingen, exekutivkommittén och sekretariatet. I församlingen är alla medlemsstater representerade. Exekutivkommittén skall upprättas först då 15 stater tillträtt konventionen. Denna kommitté består av en tredjedel av medlemsstaterna, dock minst 7 och högst 15. Medlemmarna i kommittén väljs av generalförsamlingen vid dess ordinarie möte. Valet avser tiden fram till nästa ordinarie möte med församlingen. I princip får ingen vara medlem av kommittén mer än två på varandra följande valperioder. Vid valet skall generalförsamlingen tillse att en rättvis geografisk fördelning av

platserna erhålls med utgångspunkt från att de fördragsslutande stater som är särskilt utsatta för risk för förorening genom olja och de som har stora tankflottor skall vara representerade i skälig omfattning. Hälften av platserna i kommittén (eller, om antalet medlemmar i kommittén är ojämnt, hälften minus en) skall tillsättas av de fördragsslutande stater som under föregående år mottagit de största mängderna avgiftspliktig olja. De stater vars oljeindustri kommer att svara för största delen av avgifterna till fonden tillförsäkras därigenom ett avsevärt inflytande i exekutivkommittén. Antalet stater som är valbara till dessa platser anges i en i artikel 22 andra stycket intagen tabell. I stort sett är antalet valbara stater en och en halv gång det antal platser som skall tillsättas av dessa stater. Härigenom undviks en permanent representation uteslutande av de allra största oljemottagande länderna.

Församlingen är fondens högsta organ. Den skall bl. a. anta fondens reglemente, utnämna direktör och ge denne anvisningar rörande fondens förvaltning, anta budget och bestämma avgifternas storlek, godkänna räkenskaperna, godkänna uppgörelser om ersättningsanspråk mot fonden samt utse medlemmarna i exekutivkommittén. Församlingen skall sammanträda årligen. Har församlingen delegerat till exekutivkommittén att anta budget och bestämma årsavgifternas storlek behöver den dock endast sammanträda vartannat år.

Sedan exekutivkommittén upprättats övergår vissa funktioner automatiskt från generalförsamlingen till denna kommitté. Bland dessa märkes meddelande av anvisningar till direktören samt godkännande av uppgörelser om mot fonden riktade ersättningsanspråk. Dessutom kan församlingen delegera ytterligare uppgifter till exekutivkommittén. Kommittén skall sammanträda årligen. Den skall varje år upprätta och offentliggöra en rapport om fondens verksamhet under föregående år.

Fondens förvaltning sköts av sekretariatet som förestås av en direktör. I dennes uppgifter ingår bl. a. att anställa personal, driva in avgifter, ansvara för förvaltningen av fondens tillgångar, handlägga ersättningsanspråk samt upprätta förslag till budget och bokslut. Församlingen eller exekutivkommittén kan delegera till direktören att under vissa förutsättningar träffa slutliga uppgörelser om ersättningsanspråk mot fonden.

Konventionen innehåller vissa regler om fördelningen av de administrativa kostnaderna för fondens verksamhet. Dessa skall belasta fonden, dock att de fördragsslutande staterna själva får betala sina kostnader för deltagande i fondens möten. Vidare finns vissa bestämmelser rörande omröstning i församlingen och exekutivkommittén. Bl. a. föreskrivs att vissa viktigare beslut kräver kvalificerad majoritet. Som exempel kan nämnas, att tre fjärdedels majoritet fordras för beslut om höjning av gränsen för fondens ansvarighet enligt artikel 4 sjätte stycket.

Beträffande fondens organisation och förvaltning hänvisas i övrigt till konventionstexten.

Artikel 34

Denna artikel innehåller bestämmelser om skattefrihet och valutaöverföring.

Fonden skall i de fördragsslutande staterna vara befriad från all direkt beskattning samt från tullar och import- och exportavgifter. I vissa fall skall de fördragsslutande staterna i möjligaste mån befria fonden från indirekta skatter. Några speciella förmåner i beskattningshänseende skall däremot inte de personer åtnjuta som betalar avgifter till fonden eller mottar ersättning från denna. Vidare föreskrivs att överföring av avgifter och av utbetalningar från fonden skall få äga rum utan hinder av valutalagstiftningen i de fördragsslutande staterna.

Artikeln innehåller också en bestämmelse, enligt vilken upplysningar om den som är skyldig att betala avgift, vilka lämnats enligt konventionen, inte får uppenbaras utanför fonden utom då det är absolut nödvändigt för att fonden skall kunna fullgöra sina uppgifter.

Artiklarna 35—48

Artiklarna 35 och 36 innehåller övergångsbestämmelser och artiklarna 37—48 slutbestämmelser.

Vad gäller övergångsbestämmelserna föreskrivs i *artikel 35*, att fonden inte är skyldig att betala ersättning eller gottgörelse för skada orsakad av olycka, som inträffar under de första fyra månaderna efter det konventionen trätt i kraft. Vidare får anspråk grundat på olycka som inträffar mellan fyra och åtta månader efter ikraftträdandet inte göras gällande mot fonden före utgången av sistnämnda tid. Dessa bestämmelser syftar till att ge de stater som tillträtt konventionen viss tid att upprätta de organ som behövs för att fonden skall kunna fungera. I *artikel 36* föreskrivs att generalförsamlingens första möte skall äga rum senast 30 dagar efter konventionens ikraftträdande.

Som en övergångsbestämmelse kan även rubriceras stadgandet i *artikel 39* att stat som tillträtt konventionen skall, även innan denna trätt i kraft, årligen lämna IMCO:s generalsekreterare de uppgifter om mottagare av avgiftspliktig olja som avses i artikel 15. Dessa uppgifter är nödvändiga för att det skall vara möjligt att avgöra om och när konventionen har trätt i kraft enligt artikel 40.

Som redan nämnts är fondkonventionen supplementär till ansvarighetskonventionen. I *artikel 37 fjärde stycket* stadgas därför att fondkonventionen endast får tillträdas av stat som har tillträtt ansvarighetskonventionen. Vidare föreskrivs i *artikel 41 fjärde stycket* att uppsägning av ansvarighetskonventionen skall anses utgöra uppsägning av fondkonventionen.

Konventionen träder enligt *artikel 40* i kraft 90 dagar efter det minst åtta stater tillträtt densamma. Som ytterligare förutsättning för dess ikraftträdande gäller emellertid, att de som i dessa stater skulle vara avgiftsskyldiga har mottagit sammanlagt minst 750 milj. ton avgiftspliktig olja under föregående kalenderår. Avsikten med denna bestämmelse är att konventionen inte skall träda i kraft förrän de stater som har tillträtt konventionen representerar en så stor mängd avgiftspliktig olja att den ekonomiska bördan på oljemottagarna i dessa stater inte blir för stor. Slutligen föreskrivs att fondkonventionen i vart fall inte träder i kraft förrän ansvarighetskonventionen har trätt i kraft.

Bestämmelser angående uppsägning av konventionen finns i *artiklarna 41 och 42*. Vissa problem som uppstår om fondkonventionen upphör att gälla regleras i *artiklarna 43 och 44*. Sålunda föreskrivs att fonden skall infria sina förpliktelser i fråga om de olyckor som inträffat innan konventionen upphörde att gälla. För detta ändamål har den rätt att inkräva avgifter i erforderlig omfattning.

Beträffande det närmare innehållet i övergångsbestämmelserna och slutbestämmelserna hänvisas till konventionstexten.

9 Tidigare remissbehandling

Ansvarighetskonventionen har remissbehandlats 1970. Yttranden har avgivits av Svea hovrätt, Stockholms rådhusrätt, försäkringsinspektionen, sjöfartsverket, statens naturvårdsverk, Sjöassuradörernas förening, Svensk förening för internationell sjörätt, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening samt Sveriges ångfartygs assurans förening.

Samtliga remissinstanser utom Sjöassuradörernas förening tillstyrker att Sverige tillträder ansvarighetskonventionen. Flertalet betonar angelägenheten av att arbetet på att upprätta en fond för ersättning av skador orsakade av förorening genom olja leder till resultat. Några remissinstanser anser att upprättandet av en sådan fond bör utgöra en förutsättning för att Sverige skall tillträda konventionen. Sjöassuradörernas förening, Sveriges fartygsbefälsförening och Sveriges ångfartygs assurans förening anser, att det strikta ansvaret borde ha lagts på lastägaren i stället för på redaren. Sjöassuradörernas förening uttalar, att redarens ansvar bör vara ett culpaansvar med omvänd bevisbörda och inte ett strikt ansvar samt att reglerna om obligatorisk försäkring är onödiga och därför borde ha utgått ur konventionen.

Det inom IMCO upprättade utkastet till fondkonvention, vilket i allt väsentligt överensstämmer med den slutligen antagna konventionen, remissbehandlades före Brysselkonferensen 1971. Yttranden har avgivits av fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen, hovrätten för Västra

Sverige, kommerskollegium, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län, Malmöhus län och Stockholms län, sjöfartsverket, sjölagsskommittén, statens naturvårdsverk, Nordiska oljeskyddsunionen, Sjöassuradörernas förening, Svensk förening för internationell sjö rätt, Svenska hamnförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska petroleum institutet, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges redareförening och Sveriges ångfartygs assurans förening.

Samtliga remissinstanser utom hovrätten för Västra Sverige och Sveriges fartygsbefälsförening ställer sig positiva till de principiella lösningarna i utkastet. Hovrätten uttalar, att förslaget är präglad av kompromisser på det ekonomisk-politiska planet samt att dess förverkligande förutsätter en högt utvecklad, världsomfattande solidaritet mellan jordens oljeimportörer eller de länder som företräder dessas intressen. Fartygsbefälsföreningen anser att undantagen från fondens ersättningsskyldighet är för vidsträckta men förklarar sig inse att det är omöjligt att uppnå en mer omfattande ersättningsskyldighet. Några remissinstanser uttalar sin tillfredsställelse över att förslaget i stort genomför principen att skador orsakade av förorening genom olja vid sjötransport bör bäras av lastägaren.

10 Utsikterna för konventionernas ikraftträdande

Under förarbetet till fondkonventionen ägde ett nära samarbete rum mellan flertalet västeuropeiska länder. Därvid framkom att det ansågs önskvärt att dessa länder kunde få till stånd ett gemensamt uppträdande när det gäller ratifikation av ansvarighetskonventionen och fondkonventionen. I anledning härav hölls ett informellt möte i London i november 1972, i vilket deltog företrädare för Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Japan, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Sverige och USA. Vid mötet lämnades vissa upplysningar om de deltagande staternas inställning i ratifikationsfrågan.

Mot bakgrunden av de uppgifter som lämnades vid nämnda möte torde man ha anledning räkna med att samtliga ovannämnda stater kommer att tillträda ansvarighetskonventionen. Av den redogörelse som gavs för det pågående lagstiftningsarbetet framgick att i samtliga fall ratifikation av ansvarighetskonventionen torde kunna äga rum under år 1974. Från några länders sida upplystes emellertid att ratifikation av ansvarighetskonventionen endast kommer att ske samtidigt med en ratifikation av fondkonventionen och under förutsättning att den senare konventionen har trätt i kraft eller det står klart att ett tillräckligt antal ratifikationer är på väg för att detta skall ske.

Vad därefter angår fondkonventionen upplystes att regeringarna i de i mötet deltagande staterna avser att tillträda denna konvention med undantag av två länder, där ställning ännu inte har tagits i ratifikationsfrågan. I åtta länder avsågs ratifikation av fondkonventionen ske omkring halvårsskiftet 1974. Vid mötet framkom vidare att flera av de deltagande staterna ansåg det önskvärt att båda konventionerna träder i kraft samtidigt.

Som ovan nämnts krävs för att ansvarighetskonventionen skall träda i kraft att den tillträtts av minst åtta stater, av vilka fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregister-ton. Den 1 augusti 1972 hade följande fjorton stater ett tanktonnage av minst denna storlek: Danmark, Frankrike, Grekland, Italien, Japan, Liberia, Nederländerna, Norge, Panama, Sovjetunionen, Spanien, Storbritannien, Sverige och USA. Med hänsyn till de upplysningar om staternas inställning i ratifikationsfrågan som lämnades vid ovannämnda möte i London kan det antas att ansvarighetskonventionen kommer att träda i kraft senast under andra halvåret 1974.

För fondkonventionens ikraftträdande krävs att konventionen har tillträtts av minst åtta stater samt att dessa stater under närmast föregående år har tagit emot minst 750 milj. ton avgiftspliktig olja, dvs. sjötransporterad råolja och tjock eldningsolja. Siffran 750 milj. ton skall ses i förhållande till den totala internationella sjötransporten av olja, som år 1970 uppgick till 1 300 milj. ton och år 1971 till 1 355 milj. ton. Den beräknas omfatta 1 650 milj. ton år 1973, 2 000 milj. ton år 1975 och 3 000 milj. ton år 1980. Av dessa kvantiteter är c:a 95 procent beständig olja. Det har beräknats att de mängder sådan olja som transporteras till sjöss till c:a 98 procent utgörs av råolja och tjock eldningsolja.

Enligt fondkonventionen omfattar begreppet avgiftspliktig olja även råolja och tjock eldningsolja som tagits emot efter sjötransport mellan hamnar i en och samma stat. Sådana transporter omfattar kvantiteter som genomsnittligt är i storleksordningen 10—12 procent av vederbörande stats oljeimport. För en enskild stat kan emellertid föreliggande avsevärda avvikelser från detta genomsnitt.

Som framgår av redogörelsen för vissa staters inställning i ratifikationsfrågan torde fondkonventionen inte komma att tillträdas av ett större antal stater förrän under år 1974. Frågan om dessa representerar en tillräckligt stor kvantitet importerad olja kommer då att avgöras med utgångspunkt från de oljemängder som mottogs under år 1973. Under detta år beräknas Japan och USA ha en import av sjötransporterad olja på vardera c:a 250 milj. ton. Denna import beräknas under nämnda år uppgå till för Storbritannien 123 milj. ton, för Förbundsrepubliken Tyskland 50 milj. ton, för Kanada 20 milj. ton och för de nordiska länderna sammanlagt 56 milj. ton. Härtill skall läggas

de mängder avgiftspliktig olja som transporteras sjöledes mellan hamnar i samma stat. Som ovan nämnts rör det sig om kvantiteter som i genomsnitt motsvarar 10—12 procent av vederbörande stats import.

Mot bakgrunden av vad som nu har anförts och de upplysningar som lämnades vid mötet i London är det sannolikt att fondkonventionen kommer att träda i kraft under andra halvåret 1974.

11 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna

I fråga om ansvar för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja bygger som ovan nämnts den nuvarande lagstiftningen i Sverige på en culpaprincip i förening med en begränsning av redarens och ägarens ansvarighet till 1 000 Poincaré francs (ca 350 kronor) per ansvarston. I sistnämnda avseende grundas lagstiftningen på 1957 års ansvarsbegränsningskonvention.

Ansvarighetskonventionen ålägger däremot fartygsägaren strikt ansvar för sådana skador samt föreskriver en ansvarsbegränsning på 2 000 francs (ca 700 kronor) per ansvarston, dock högst 210 milj. francs (ca 70 milj. kronor) per olycka. Enligt fondkonventionen tillförsäkras de skadelidande ersättning upp till ett sammanlagt belopp av 450 milj. francs (ca 150 milj. kronor) per olycka.

De erfarenheter som vunnits under de senaste åren har visat att den nuvarande lagstiftningen inte ger dem som åsamkats oljeskada ett tillfredsställande skydd. En lagstiftning byggd på ansvarighetskonventionen skulle väsentligt öka de skadelidandes möjligheter att få ersättning. Sålunda innebär ansvarighetskonventionen en avsevärd höjning av det belopp till vilket en begränsning av ansvarigheten får äga rum. Det är vidare en klar förbättring för de skadelidande, att enligt ansvarighetskonventionen fartygsägaren är strikt ansvarig för uppkomna skador och den skadelidande således befrias från den ofta svåra uppgiften att bevisa att fel eller försummelse föreligger.

Från de skadelidandes synpunkt är det vidare av stor vikt att ansvarigheten enligt ansvarighetskonventionen skall vara täckt av obligatorisk ansvarsförsäkring. Härigenom erhålls relativt stor säkerhet för att ersättning verkligen blir tillgänglig för de skadelidande om skada uppstår till följd av förorening genom olja. Försäkringsskyldigheten gäller visserligen endast fartyg som befordrar minst 2 000 ton olja som last i bulk.¹ Fartyg som befordrar små mängder olja som bulklast torde emellertid sällan orsaka skador av verkligt stor omfattning. Det bör

¹ Enligt uppgift från statistiska centralbyrån fanns det vid årsskiftet 1972/1973 158 svenska tankfartyg (inklusive malmtankfartyg och Obo-fartyg). Av dessa hade 98 en dödvikt överstigande 1 800 ton. Endast i fråga om några få av dessa (ca 5) låg lastkapaciteten mellan 1 800 och 2 000 ton. De 98 tankfartygen hade en sammanlagd lastkapacitet av 5 155 413 ton. Motsvarande siffra för de 60 övriga fartygen var 38 623 ton.

vidare erinras om att skador orsakade av sådana fartyg omfattas av fondens ansvarighet enligt fondkonventionen.

Med hänsyn till utvecklingen mot allt större tankfartyg ökar emellertid risken för olyckor, vid vilka skadorna överstiger även det enligt ansvarighetskonventionen gällande begränsningsbeloppet för ägarens ansvarighet. Det har redan inträffat tre fall av oljeutsläpp som förorsakat skador till belopp som överstiger detta begränsningsbelopp. För sådana fall får emellertid fondkonventionen anses erbjuda ett tillfredsställande skydd för de skadelidande. Fondens maximala ansvarighet per olycka, ca 150 milj. kronor, synes vara tillräckligt hög för att täcka sådana skador av katastrofkaraktär som kan uppkomma under en över-skådlig framtid. Skulle emellertid erfarenheterna visa att även detta begränsningsbelopp är otillräckligt kan fondens generalförsamling höja begränsningsbeloppet till det dubbla, eller ca 300 milj. kronor.

Vissa begränsningar av konventionernas tillämpningsområde skall beröras, nämligen dels begränsningar avseende det skadevållande fartyget och dels avseende den olja som orsakar skadan.

Konventionerna är som ovan nämnts endast tillämpliga på skada orsakad av olja som härrör från fartyg vilket transporterar olja som bulklast. Skada orsakad av olja som härrör från ett torrlastfartyg faller sålunda utanför konventionernas tillämpningsområde. Och om ett tankfartyg går i barlast och olja som används som bränsle för fartyget orsakar skada, är konventionerna inte heller tillämpliga. Det föreligger emellertid inte hinder för att enligt nationell lagstiftning ansvarighetskonventionens bestämmelser i större eller mindre omfattning görs tillämpliga på fartyg som inte befordrar olja som bulklast.

Som nämnts i redogörelsen för konventionernas huvudsakliga innehåll (avsnitt 8.1) gäller ansvarighetskonventionen inte i fråga om krigsfartyg och statsfartyg som användes endast i icke kommersiell drift, och ersättning enligt fondkonventionen utgår inte för skada som orsakats av olja som härrör från sådant fartyg. Konventionerna kan emellertid inte anses hindra att i nationell lagstiftning föreskrivs skadeståndsansvar för oljeskada även i fråga om sådana fartyg.

I fråga om fondens ansvarighet för skador orsakade av fartyg, vars identitet inte kan fastställas, innehöll det inom IMCO utarbetade förslaget till fondkonvention en bestämmelse, enligt vilken fonden skulle vara fri från ansvar i sådana fall. Denna bestämmelse blev föremål för ingående diskussioner på den diplomatiska konferensen i Bryssel. I praktiken gällde frågan om fonden skulle vara ersättningskyldig i de ofta förekommande fall då skada orsakas av att i samband med tankrengöring olja släpps ut från ett fartyg i direkt strid mot gällande bestämmelser. Det hävdades bl. a. från svensk sida att de skadelidandes behov av att kunna vända sig mot fonden är särskilt stort i de fall då fartyget inte kan identifieras och någon talan om ersättning enligt an-

svarighetskonventionen således inte kan väckas. Mot detta anfördes, att skador vållade av icke identifierade fartyg i regel är av förhållandevis ringa omfattning, att det skulle leda till ett mycket omfattande administrativt arbete för fonden om den skulle vara skyldig att ersätta det mycket stora antal skador av detta slag som uppkommer, samt att detta skulle medföra en avsevärd ökning av fondens administrationskostnader. Ett från svensk sida framfört förslag om att fondens ersättningsskyldighet skulle begränsas till sådana fall, där skadorna överstiger visst belopp, vann inte gehör. Mot att göra fonden ansvarig även när oljan inte kan härledas till visst fartyg invändes vidare att fonden i så fall riskerade att få betala ersättning även för skada som inte orsakats av olja härrörande från fartyg utan t. ex. av olja som läckt ut från oljecisterner i land eller från oljeborrtoarn. Den lösning som slutligen antogs, nämligen att fonden är ansvarig endast om det visas att skadan orsakats av en olycka som berör ett eller flera fartyg som vid tidpunkten för olycka befordrade olja som bulklast, leder till att fonden endast i undantagsfall blir ersättningsskyldig om det skadevallande fartygets identitet inte kan fastställas. Från de skadelidandes synpunkt är givetvis detta mindre tillfredsställande. Med hänsyn till att det huvudsakliga motivet för tillskapandet av fonden varit att säkerställa gottgörelse vid större olyckor, vid vilka fartygets identitet erfarenhetsmässigt alltid kan fastställas, bör dock fondkonventionens reglering av denna fråga kunna godtas. Härtill kommer att det finns anledning räkna med att förbättrade tekniska möjligheter i framtiden kommer att göra det möjligt att märka olja på sådant sätt att den kan spåras till det transporterande fartyget.

För att konventionerna skall vara tillämpliga krävs vidare att den olja som orsakar skadan är s. k. beständig olja. Som exempel på beständig olja nämns i ansvarighetskonventionen (förutom valolja) råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja. Skador orsakade av icke beständiga petroleumprodukter, såsom bensin, fotogen, nafta, dieselbrännolja och eldningsolja 1, faller alltså utanför konventionernas tillämpningsområde. Icke beständiga oljor avdunstar i regel förhållandevis snabbt om de läcker ut från ett fartyg, och de orsakar även bortsett därifrån inte lika svåra skador genom förorening som beständiga oljor. Dessutom svarar icke beständiga oljor endast för c:a fem procent av världens sjötransport av olja. Den omständigheten att konventionerna endast är tillämpliga på skada som orsakats av beständig olja kan därför inte anses utgöra någon brist av betydelse.

Under den tidigare remissbehandlingen har mot ansvarighetskonventionen framförts bl. a. den kritiken, att konventionen i alltför många fall befriar fartygsägaren från ansvarighet för skadan. Anmärkning har sålunda riktats mot att fartygsägaren inte är ansvarig för skada orsakad av naturkatastrof eller genom vårdslöshet eller försummelse av

regering eller myndighet som är ansvarig för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Även i detta avseende erhåller emellertid de skadelidande skydd genom fondkonventionen, eftersom fonden inte är fri från ansvarighet i dessa fall. Dessutom svarar fonden för skada som orsakats av tredje man genom sabotagehandling. För dylika skador är fartygsägaren inte ansvarig. I likhet med ägaren är fonden däremot fri från ansvar för skador orsakade av krigshandlingar. Detta synes emellertid knappast ge anledning till betänkligheter. Det kan inte vara en dylik fonds uppgift att även svara för krigsrisker.

Det måste anses värdefullt att såväl ansvarighetskonventionen som fondkonventionen med skada jämställer kostnader för förebyggande åtgärder. Det är givetvis viktigt att åtgärder för att förhindra eller begränsa skada uppmuntras genom att ersättning för kostnader för sådana åtgärder säkerställs, oavsett om åtgärderna vidtas av stat, kommun, fartygsägare eller enskilda skadelidande.

Det har under remissbehandlingen hävdats, att ansvaret för skada orsakad av förorening till sjöss genom olja borde läggas på lastägaren och inte som i ansvarighetskonventionen på transportören. Som framgår av den ovan lämnade redogörelsen för det internationella lagstiftningsarbetet (avsnitt 6) framfördes denna synpunkt från bl. a. svenskt håll under det förberedelsearbete som ledde till antagandet av ansvarighetskonventionen, men det visade sig då inte möjligt att få en lösning godtagen, enligt vilken det ekonomiska ansvaret i princip läggs på lastägaren. Fondkonventionen grundas emellertid på denna princip. Avgifterna till fonden belastar nämligen den transporterade oljan, och fonden övertar en del av det ökade ansvar som fartygsägarna åläggs genom ansvarighetskonventionen. Dessutom svarar fonden för skador utöver ansvarsbegränsningen enligt ansvarighetskonventionen. Även om det inte var möjligt att i fondkonventionen få till stånd en fullständig avlyftning av det ökade ansvar som fartygsägarna åläggs genom ansvarighetskonventionen måste det uppnådda resultatet anses godtagbart. Fartygsägarnas ansvar enligt ansvarighetskonventionen har genom fondkonventionen minskat med 25 procent per ansvarston och det maximala begränsningsbeloppet med drygt 40 procent. Med hänsyn till att sjötransport av olja i allt större omfattning sker med mycket stora fartyg måste den avsevärda reduceringen av den maximala ansvarsbegränsningen anses särskilt värdefull.

En av fondens uppgifter är att överta en del av det ökade ekonomiska ansvar som fartygsägarna ålagts genom ansvarighetskonventionen. Detta kan ske på två sätt, *antingen* genom att fonden återbetalar till fartygsägaren vad denne utgivit utöver ett visst belopp *eller* genom att fonden ställer säkerhet för den del av fartygsägarens ansvarighet som ligger över detta belopp. Det senare alternativet får dock utnyttjas endast om fondens generalförsamling beslutar detta. Ett sådant beslut

innebär att fonden på begäran av ägaren kommer att inträda direkt som försäkringsgivare för en del av ägarens ansvarighet. Vid 1971 års diplomatiska konferens hävdades från ett stort antal stater, bl. a. de nordiska, att det var olämpligt att låta fonden spela rollen som försäkringsgivare. Enligt dessa staters uppfattning skulle ett sådant system inte medföra någon fördel för fartygsägarna utan endast leda till en avsevärd ökning av fondens administrativa arbete och därigenom av fondens administrationskostnader. Vissa stater, särskilt Frankrike, gjorde emellertid gällande att ett system enligt vilket fonden står som direkt garant var den bästa lösningen. I denna fråga representerar konventionens slutliga utformning en kompromiss, som får anses godtagbar från svensk synpunkt.

Under förarbetet till fondkonventionen påpekades från åtskilliga stater angelägenheten av att genom konventionens utformning bidra till att förebygga uppkomsten av skador orsakade av förorening genom olja. I detta syfte uppställer fondkonventionen som villkor för att fonden skall överta en del av fartygsägarens ansvar att fartyget uppfyller vissa föreskrifter i internationella konventioner som är avsedda att öka säkerheten till sjöss. Erfarenheten visar att det förekommer att fartyg från vissa länder inte uppfyller dessa säkerhetsföreskrifter. De nämnda bestämmelserna i fondkonventionen får anses utgöra ett värdefullt bidrag till strävandena att genom tekniska säkerhetsföreskrifter minska riskerna för oljeutsläpp från fartyg och därav föranledda skador på miljön.

Vid en värdering av fondkonventionen är avgifternas storlek av betydelse. Det är uppenbarligen svårt att göra en beräkning i detta avseende innan konventionen har trätt i kraft och det står klart vilka stater som blir medlemmar i fonden. Med utgångspunkt från den formel för bestämmande av grundavgiften som anges i artikel 11 i konventionen har emellertid denna avgift beräknats komma att uppgå till knappt 2 öre per ton avgiftspliktig olja. Det kan nämnas att Sverige år 1971 importerade cirka 11,2 milj. ton råolja och 9,3 milj. ton tjocka eldningsolja. Härtill kommer en transport mellan svenska hamnar på cirka 3,3 milj. ton. För Sveriges del skulle detta innebära ett engångsbelopp i storleksordningen 450 000 kronor. Årsavgiftens storlek blir givetvis beroende på omfattningen av de olyckor för vilka fonden svarar. Om exempelvis fonden under ett kalenderår skall betala ut ersättningar om sammanlagt 7,2 milj. dollar (vilket motsvarar hela det ersättningsbelopp som utbetalades i anledning av Torrey Canyon-olyckan) och om avgift betalas endast för den minsta mängd olja som krävs för att fondkonventionen skall träda i kraft, 750 milj. ton, blir den årliga avgiften ca 5 öre per ton avgiftspliktig olja. Avgiftens storlek påverkas givetvis uppåt, om flera större katastrofolyckor inträffar, och nedåt om mängden avgiftspliktig olja ökar.

Sammanfattningsvis kan konstateras, att det ersättningssystem som skapas genom de två konventionerna måste anses tillfredsställande. På grund härav förordas att Sverige tillträder såväl ansvarighetskonventionen som fondkonventionen. Vad angår den senare konventionen ligger det i linje med den svenska inställningen till internationellt samarbete i allmänhet att Sverige blir medlem i den internationella fonden, som utgör ett uttryck för internationell solidaritet vid svåra olyckor.

Det kan ifrågasättas om ansvarighetskonventionen bör tillträdas endast under den förutsättningen att fondkonventionen träder i kraft samtidigt med eller i vart fall kort tid efter ansvarighetskonventionen. Emellertid måste en på ansvarighetskonventionens bestämmelser byggd lagstiftning anses innebära en så stor förbättring av skyddet för de skadelidande i förhållande till nu gällande rätt att ansvarighetskonventionen, trots de brister i konventionen som ovan berörts, bör tillträdas av Sverige även om fondkonventionen inte skulle träda i kraft. Även från sjöfartsnäringens synpunkt torde det med hänsyn till intresset av internationellt enhetliga regler vara angeläget att en med ansvarighetskonventionen överensstämmande lagstiftning snarast införs i så många länder som möjligt. Det är förenat med stora praktiska olägenheter om svenska fartyg försäkringsmässigt måste skydda sig mot en mängd sinsemellan skilda former av skadeståndsansvar i olika länder. I länder där nationell lagstiftning genomförts finns vidare risk för att svenska redare kommer att åläggas ett obegränsat ansvar eller i vart fall ett ansvar som vida överstiger vad som gäller enligt konventionen.

Utsikterna för att båda konventionerna kommer att träda i kraft inom de närmaste åren får anses vara goda. Det för en ratificering av konventionerna nödvändiga lagstiftningsarbetet pågår f. n. i de andra nordiska länderna och i ett flertal andra stater. Man har anledning räkna med att båda konventionerna kommer att träda i kraft under andra halvåret 1974. Det är viktigt att Sverige tillhör de stater som sätter fondkonventionen i kraft. Härför talar inte bara intresset av att så snart som möjligt få tillgång till det ersättningssystem som fondkonventionen erbjuder. Därigenom skulle Sverige också få rätt att delta i den första generalförsamlingen, som bl. a. skall anta fondens interna reglemente och utse verkställande direktör. För Sveriges del bör därför lagstiftningsarbetet bedrivas med sikte på att ratifikation skall kunna ske senast den 1 juli 1974.

Med hänsyn till den rättslikhet som råder i Norden på sjörettens område är det önskvärt att samtliga nordiska länder tillträder konventionerna och att den på konventionerna grundade lagstiftningen träder i kraft samtidigt eller i vart fall utan större tidsmellanrum i samtliga dessa länder. Det hittills utförda lagstiftningsarbetet har bedrivits i nordiskt samarbete, och avsikten är att samråd skall äga rum även

under det fortsatta arbetet. Det torde kunna förväntas, att Danmark, Finland och Norge kommer att tillträda båda konventionerna i mitten av 1974.

12 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt

I svensk lagstiftning finns inte några bestämmelser om hur föreskrifterna i en internationell överenskommelse skall införlivas med vår rättsordning. I fråga om överenskommelser som medför rättigheter och skyldigheter för myndigheter eller enskilda tillämpas sedan länge i praxis den metoden att en lag eller annan författning utfärdas varigenom bestämmelserna i överenskommelsen — till den del de saknar motsvarighet i eller strider mot våra interna rättsregler — införlivas med vår rättsordning.

Inom ramen för detta system kan man i princip gå till väga på tre olika sätt, när en konvention skall införlivas med nationell rätt. Man kan transformera konventionens innehåll till svensk lag och därvid använda den lagstiftningsteknik som är bruklig vid rent intern lagstiftning. Detta tillvägagångssätt är det som vanligen förekommer i Sverige när det gäller konventioner på civilrättens, straffrättens och processrättens områden, och det tillämpades t. ex. när 1957 års konvention om begränsning av redarcansvaret införlivades med svensk rätt. En annan metod är att konventionens regler i så gott som helt oförändrat skick tas upp i en intern lag. Exempel härpå erbjuder lagen (1912: 69) om vissa internationella rättsförhållanden rörande äktenskaps rättsverkningar, vilken föranleddes av Sveriges tillträde till 1905 års Haag-konvention rörande konflikter mellan olika lagar i fråga om vissa rättsverkningar av äktenskap. Ett i viss mån likartat tillvägagångssätt användes när 1924 års internationella konvention rörande konossement införlivades med svensk rätt. Men man kan också förfara på det sättet att konventionen helt eller delvis utan transformering och genom en betydligt enklare lagstiftningsakt görs omedelbart tillämplig i landet. Ett sådant förfarande användes bl. a. i samband med att Sverige tillträdde konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (den s. k. CMR-konventionen). I samband med tillträdet till denna konvention antogs en lag, varigenom konventionen gjordes direkt tillämplig som svensk lag, och som dessutom endast innehöll vissa offentligrättsliga bestämmelser om bl. a. svensk domsrätt och verkställighet av utländsk dom. Då sistnämnda metod använts, har nästan undantagslöst konventionstexten på ett eller flera av originalspråken jämte översättning till svenska tagits in i bilaga till lagen.

Som framgår av de bifogade konventionstexterna är konventionerna omfångsrika och innehåller ofta mycket detaljerade bestämmelser. Den

traditionella metoden att överföra konventionernas innehåll till svensk rätt skulle därför bli ganska omständlig. I tilläggsdirektiv till 1967 års utredning om författningspublicering berörs olägenheterna med denna metod. Det framhålls där att den traditionella transformationstekniken innebär åtskilliga fördelar från lagteknisk synpunkt men har den olägenheten att den är arbetskrävande och tidsödande. Det påpekas vidare att denna olägenhet blir alltmer framträdande efter hand som det internationella samarbetet utvidgas och ett stort antal konventioner tillkommer på olika rättsområden.

För att konventionsbestämmelser skall i oförändrat skick kunna göras direkt tillämpliga som svensk lag bör emellertid krävas, att de har en klar och någorlunda lättillgänglig utformning och att kompletterande nationella bestämmelser inte är nödvändiga i någon större utsträckning. Vad angår ansvarighetskonventionen är visserligen dess utformning i systematiskt avseende sådan att den låter sig infoga i den svenska rättens regelsystem. En del av konventionsbestämmelserna är emellertid ganska svårtillgängliga. Härtill kommer att konventionens regler inte är uttömmande utan på ett flertal punkter måste kompletteras med internrättsliga bestämmelser. Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 13.2) föreslås den svenska lagstiftningen få ett större tillämpningsområde än ansvarighetskonventionen. Från lagteknisk synpunkt är det därför mindre lämpligt att i detta fall använda den enklare metoden att införliva konventionen med svensk rätt genom att göra den direkt tillämplig.

På grund av vad sålunda anförts föreslås att ansvarighetskonventionens innehåll överförs till svensk rätt med användning av det traditionella transformationsförfarandet. Därvid uppstår frågan om erforderliga bestämmelser skall intas i befintlig lagstiftning, exempelvis i sjölagen, eller i en särskild lag. Att i sjölagen infoga det stora antal bestämmelser som det här gäller på ett systematiskt godtagbart sätt kan emellertid, bl. a. med hänsyn till lagens nuvarande redigering, inte ske utan att samtidigt synnerligen omfattande omdisponeringar av lagen måste vidtas. Bestämmelserna bör därför tas in i en särskild lag.

Härutöver bör vissa ändringar vidtas i 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg samt i sjölagen tas in en hänvisning till den föreslagna ansvarighetslagen.

När det gäller fondkonventionen är emellertid förhållandet delvis ett annat. De artiklar i denna konvention som rör enskilda är visserligen mycket långa och detaljrika. Konventionstexten är emellertid avfattad på ett sätt som inte i någon större utsträckning avviker från vad som är vanligt i svensk lagstiftning. Till skillnad från vad som kan antas komma att bli fallet i fråga om ansvarighetskonventionen kommer fondkonventionen sannolikt att bli tillämplig förhållandevis särlan. Därtill kommer fondkonventionen att kräva endast ett fåtal kom-

pletterande bestämmelser. På grund härav föreslås att de bestämmelser i fondkonventionen som är av civilrättslig eller processrättslig natur görs omedelbart tillämpliga i Sverige genom en särskild lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen och att i denna lag i övrigt tas upp endast sådana bestämmelser som är nödvändiga för att fylla ut konventionens regelsystem. Dessutom nödvändiggör vissa bestämmelser i artikel 34 i fondkonventionen om skattefrihet för fonden en ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

I detta sammanhang bör framhållas att de båda konventionerna torde komma att införlivas med nationell rätt i Danmark, Finland och Norge på i huvudsak samma sätt som för svensk del föreslås i denna promemoria. Med hänsyn till den nordiska rättslikheten på sjörettens område är detta givetvis värdefullt. I Danmark och Norge torde visserligen erforderliga bestämmelser komma att intas i sjölagen och inte i en särskild lag. I de danska och norska sjölagarna finns nämligen disponibelt utrymme för denna lagstiftning. En olikhet i fråga om bestämmelsernas placering kan dock inte anses medföra någon olägenhet när det gäller så speciella lagregler som det här är fråga om.

13 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

13.1 Allmänna synpunkter

Av skäl som har anförts i det föregående (avsnitt 12) föreslås att ansvarighetskonventionens regler införlivas med svensk rätt genom att konventionens innehåll transformeras till svensk lag med användande av den lagstiftningsteknik som är bruklig vid rent intern lagstiftning samt att erforderliga bestämmelser tas in i en särskild lag. Konventionens bestämmelser är tvingande. Det huvudsakliga innehållet i denna lag är sålunda på förhand givet. I lagen bör i saklig överensstämmelse med konventionens regler tas upp bestämmelser om lagens tillämplighetsområde, fartygsägarens ansvarighet, begränsning av ansvaret, begränsningsfond, preskription av talan, försäkringsskyldighet, svensk domstols kompetens samt verkställighet av dom meddelad i annan fördragslutande stat. Beträffande det sakliga innehållet i dessa bestämmelser hänvisas till den redogörelse för konventionens innehåll som har lämnats i det föregående (avsnitt 8.2). Rubriken till den nya lagen föreslås bli "lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss".

På vissa punkter måste i lagen tas in bestämmelser som kompletterar konventionens regelsystem. Detta gäller bl. a. vissa frågor rörande begränsningsfonden, regleringen av försäkringsskyldigheten samt frågor om forum och verkställighet. Det är dessutom nödvändigt att införa vissa straffbestämmelser.

I samband med lagstiftning på grundval av konventionen måste ställning tas också till vissa frågor av principiell karaktär. Detta gäller till en början frågan om lagens tillämpningsområde. Det är nämligen möjligt att i vissa avseenden ge den svenska lagen ett större tillämpningsområde än som föreskrivs i konventionen. En annan fråga av principiell betydelse gäller i vilken omfattning ansvaret bör kanaliseras till fartygets ägare. Slutligen måste ställning tas till hur man skall lösa de problem som uppkommer genom att vissa bestämmelser i ansvarighetskonventionen strider mot andra konventioner som Sverige har tillträtt.

Den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss medför att vissa av sjölagens ansvarighetsregler inte skall tillämpas i fråga om oljeskada som omfattas av lagen. En erinran om detta bör föras in i sjölagen.

Med anledning av ansvarighetskonventionen bör slutligen i 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg införas bestämmelser som gör det möjligt att meddela vissa förbud i fråga om fartyg vilka inte uppfyller föreskrifterna om försäkringsskyldighet.

I fråga om fondkonventionen har i det föregående (avsnitt 12) föreslagits att den görs direkt tillämplig som svensk lag i de delar som konventionen reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter gentemot fonden samt vissa processuella frågor såsom domsrätt och domsverkställighet. Bestämmelser av detta slag återfinns i artiklarna 1—13. Där regleras fondens skyldighet att utge ersättning till de skadelidande och gottgörelse till fartygsägare och deras försäkringsgivare samt vissa processuella frågor. Vidare innehåller dessa artiklar bestämmelser om skyldighet för enskilda rättssubjekt att betala avgifter till fonden. I artiklarna 1—13 finns emellertid också några bestämmelser som enbart gäller de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser. Dessa bör inte sättas i kraft som interna svenska lagbestämmelser. Detsamma gäller i fråga om övriga artiklar i konventionen, vilka behandlar fondens ekonomi, organisation och förvaltning.

På grund av vad som nu har anförts föreslås att i en särskild lag tas in en bestämmelse av innebörd att artiklarna 1—13 av fondkonventionen skall gälla som svensk lag till den del de inte uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser. Härutöver bör i den föreslagna lagen tas in vissa bestämmelser, som kompletterar konventionsreglerna. Bl. a. behövs interna svenska forumregler och bestämmelser om verkställighet av dom i Sverige.

Fondkonventionen innehåller bestämmelser (artikel 34) om viss skattefrihet för fonden. Med anledning härav bör en ändring göras i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

I det följande kommer först att tas upp vissa lagstiftningsfrågor som uppkommer i samband med införlivande av ansvarighetskonventionens regler med svensk rätt (avsnitt 13.2—13.5). I avsnitt 13.6 behandlas

vissa forumfrågor och i avsnitt 13.7 vissa frågor rörande straffbestäm-
melser m. m. Slutligen berörs i avsnitt 13.8 förhållandet till vissa andra
konventioner och i avsnitt 13.9 frågor rörande avgifter till den interna-
tionella fonden.

13.2 Lagstiftningens tillämpningsområde

Ansvarighetskonventionen är tillämplig endast på skador orsakade av fartyg som vid olyckstillfället faktiskt transporterade olja som bulklast. Detta följer av definitionerna av begreppen "fartyg" och "skada genom förorening" i artikel I i konventionen. Har oljeskada orsakats av ett *torrlastfartyg* eller ett *tankfartyg som går i barlast* gäller konventionen således inte. Det är emellertid inte något som hindrar en fördragsslutande stat att i sin interna lagstiftning göra ansvarighetskonventionens regelsystem tillämpligt även på andra fartyg än dem som omfattas av konventionen.

I förhållande till gällande rätt innebär konventionen främst tre nyheter.

1. Fartygets ägare är i princip strikt ansvarig för oljeskada som fartyget orsakar.

2. Det fastställs en särskild och högre gräns för hans ansvarighet för oljeskador.

3. Ägaren är skyldig att hålla försäkring för sin ansvarighet eller att ställa annan betryggande säkerhet.

Frågan är då om i samtliga eller några av dessa hänsedden konventionens regler bör göras tillämpliga också på torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast.

När det först gäller konventionens ansvarsregler saknas skäl att inte göra dessa tillämpliga på alla fartyg. Konventionens strikta ansvarighetssystem är motiverat dels av de stora skaderisker som oljetransporterna medför och det därav skapade behovet av särskilt effektiva ersättningsregler och dels av svårigheterna för de skadelidande att visa att skadan orsakats av fel eller försummelse på fartygets sida. Dessa skäl gör sig gällande också i fråga om fartyg som inte befordrar olja som bulklast.

Enligt konventionen går ägaren fri från ansvarighet i vissa fall. Detta gäller när skadan har orsakats av krigshandling och liknande händelser eller av naturhändelse av force majeure-karaktär. Vidare är ägaren fri från ansvarighet om skadan i sin helhet har orsakats av sabotage från tredje mans sida eller av fel eller försummelse av myndighet i fråga om underhåll av fyrar och andra hjälpmedel för navigering. Kritik kan visserligen riktas mot de två sistnämnda ansvarsfrihetsgrunderna. Beträffande fartyg som går in under det konventionsreglerade området måste dessa ansvarsfrihetsgrunder dock godtas för att Sverige skall kunna

tillträda konventionen. Av hänsyn till enhetligheten i den svenska lagstiftningen bör samma ansvarssystem gälla för samtliga fartyg som förorsakar oljeskada. Det förordas därför att konventionens ansvarsregler i sin helhet görs tillämpliga också på fartyg som inte befordrar olja som bulklast.

Beträffande fartyg som inte omfattas av konventionens definition bör emellertid den svenska lagen begränsas till att gälla skada som uppkommit inom svenskt område, däri inbegripet åtgärder som vidtas för att förhindra eller begränsa skada inom svenskt område. Det kan inte anses vara något svenskt intresse att i dessa fall föreskriva strikt ansvar för skada som uppkommer utomlands.

Däremot är det knappast möjligt att låta den särskilda och högre gränsen för ansvarigheten gälla för nu ifrågavarande fartyg. Den lägre ansvarighetsgräns som gäller för fartyg i allmänhet enligt 255 § sjölagen grundar sig på 1957 års konvention om ansvarsbegränsning. Denna konvention har ratificerats av Sverige, och Sverige är därför skyldigt att tillämpa denna i förhållande till alla länder som har tillträtt 1957 års konvention.¹ Det torde inte komma i fråga att Sverige säger upp denna konvention enbart för att kunna införa ett särskilt ansvar för fartyg som inte för olja som bulklast. Om man för svensk del skulle välja lösningen att tillämpa ansvarighetskonventionens högre ansvarighetsbelopp på sådana svenska och utländska fartyg som inte omfattas av konventionen skulle detta medföra icke önskvärda konsekvenser. Det lägre ansvarighetsbeloppet måste under alla förhållanden tillämpas på utländska fartyg på vilka 1957 års konvention är tillämplig. Svenska ägare av sådana fartyg skulle inte ha rätt till kompensation från den internationella fonden enligt de regler som enligt artikel 5 i fondkonventionen gäller för tankfartyg som befordrar olja som bulklast. Svenska torrlastfartyg och tankfartyg i barlast skulle således i realiteten belastas med ett större ansvar än såväl svenska tankfartyg med olja i bulklast som sådana utländska torrlastfartyg och tankfartyg i barlast, på vilka 1957 års konvention är tillämplig. En lösning av det slag som här har antytts kan därför inte förordas.

Av de skäl som nu har anförts bör konventionens regler om begränsning av ansvarigheten inte gälla beträffande fartyg som inte befordrar olja som bulklast. För dessa fartyg bör gränsen för ansvarigheten i stället bestämmas enligt 255 § sjölagen och oljeskadorna får då inom denna gräns konkurrera med andra skador. Vid detta förhållande bör inte heller konventionens regler om kanalisering av ansvaret gälla för dessa fartyg. I frågor om begränsning av ansvaret bör i stället över huvud de regler som finns i 10 kap. sjölagen tillämpas. Detta innebär

¹ Beträffande de konflikter som kan uppstå mellan ett lands förpliktelser enligt 1957 års konvention och dess förpliktelser enligt ansvarighetskonventionen hänvisas till avsnitt 13.8.

bl. a. att någon skyldighet att upprätta begränsningsfond inte kommer att föreligga för sådana fartyg.

Konventionens regler om försäkringsskyldighet gäller bara fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast. Det föreligger i och för sig inte något folkrättsligt hinder mot att utsträcka försäkringsskyldigheten till att gälla även andra fartyg. Den avgränsning beträffande försäkringspliktens omfattning som har skett i konventionen synes emellertid från praktiska synpunkter vara väl avvägd. Härtill kommer att det knappast är praktiskt genomförbart att kontrollera att alla fartyg som trafikerar svenska vatten har försäkring mot ansvarigheten för oljeskador. Det förordas därför att reglerna om försäkringsplikt inte görs tillämpliga i vidare omfattning än som föreskrivs i konventionen.

Sammanfattningsvis föreslås således i fråga om fartyg som inte transporterar olja som bulklast, att lagens regler om strikt ansvarighet skall tillämpas på dessa om skadan har uppkommit i Sverige eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra skada på svenskt område. Detsamma bör vara fallet beträffande lagens bestämmelser om preskription av talan och om laga domstol. Däremot bör reglerna om begränsning och kanalisering av ansvarigheten och om försäkringsplikt inte gälla för dessa fartyg.

Enligt artikel XI första stycket gäller konventionen inte i fråga om *krigsfartyg och vissa andra statsfartyg*, nämligen fartyg som ägs eller brukas av stat uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift. Som anmärkts i redogörelsen för denna artikel (avsnitt 8.2) innebär konventionen inte något hinder för fördragsslutande stat att i sin nationella lagstiftning införa bestämmelser om ansvar för skada som orsakats av sådana statsfartyg. Sådana bestämmelser får givetvis inte ges sådan utformning att de kommer att strida mot de förpliktelser som kan åvila en stat enligt andra konventioner eller enligt allmän folkrätt.

I detta sammanhang bör beaktas 1926 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter. De statsfartyg som undantas från ansvarighetskonventionens tillämpningsområde torde vara desamma som de vilka omfattas av immunitetsbestämmelserna i artikel 3 i 1926 års konvention, även om ordalydelsen inte är densamma i de två konventionerna (jfr vad ovan anförts under artikel XI i ansvarighetskonventionen). Dessa statsfartyg får enligt 1926 års konvention inte göras till föremål för kvarstad eller annan handräckning. Vidare får i fråga om sådana statsfartyg talan endast väckas vid domstol i den stat som äger eller brukar fartyget. Sverige har tillträtt denna konvention.¹ På konventionen grundade bestämmelser finns i lagen (1938: 470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.

¹ 1926 års konvention har tilltratts av Argentina, Belgien, Brasilien, Chile, Danmark, Egypten, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Italien, Madagaskar, Nederländerna, Norge, Portugal, Rumänien, Schweiz, Sverige, Syrien, Turkiet, Ungern, Uruguay och Zaire.

Som tidigare framhållits är syftet med den föreslagna lagstiftningen att i största möjliga mån säkerställa att de som lidit skada orsakad av förorening genom olja får ersättning. Av samma skäl som har anförts i fråga om torrlastfartyg och tankfartyg som går i barlast bör därför lagens bestämmelser om strikt ansvarighet gälla även för statsfartyg av ifrågavarande slag under förutsättning att skadan har uppkommit i Sverige eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra skada på svenskt område. Reglerna bör i första hand gälla i fråga om svenska statsfartyg. Om utländska statsfartyg förorsakar skada i Sverige kan som nämnts talan inte väckas här och det kan därför synas tvcksamt om reglerna bör gälla även för dem. I ett sådant fall torde ersättningsfrågorna komma att regleras genom förhandlingar med den främmande staten. För svenska skadelidande är det därvid en fördel att kunna hänvisa till en uttrycklig regel om att även utländska statsfartyg är underkastade lagens regler om strikt ansvarighet för oljeskador i Sverige. Det är nämligen en allmän internationellt privaträttslig princip att anspråk på skadecersättning regleras enligt lagen i det land där skadan uppkom (lex loci delicti). Det förordas därför att ansvarighetsreglerna görs tillämpliga på såväl svenska som utländska krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg.

När det sedan gäller frågan huruvida den föreslagna lagens regler om ansvarsbegränsning bör gälla för krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg bör uppmärksammas att sjölagens begränsningsregler inte innehåller någon uttrycklig bestämmelse som undantar statsfartyg. I 1957 års konvention har frågan om konventionens tillämplighet på dessa fartyg lämnats öppen. Någon ställning i frågan huruvida de mot konventionen svarande reglerna i sjölagen skulle vara tillämpliga togs inte i samband med den revision av sjölagen som ägde rum för att Sverige skulle kunna tillträda konventionen (prop. 1964: 35 s. 47 och 65). Lagberedningen uttalade dock i detta sammanhang att, med hänsyn till tidigare rättspraxis, rätt till ansvarsbegränsning torde komma att anses föreligga även för krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg (prop. s. 56). Även senare nordisk rättspraxis ger stöd för denna uppfattning (Nordiske Dommer i sjöfartsanliggander 1971: 199). Man får därför anta att sjölagens begränsningsregler är tillämpliga på krigsfartyg och andra statsfartyg. Det kan dock inte anses rimligt att i fråga om statsfartyg som för olja som bulklast tillämpa en lägre ansvarsbegränsning än den som gäller för civila bulklastfartyg. Att föreskriva skilda begränsningsbelopp för olika slags statsfartyg kan knappast komma i fråga. På grund härav föreslås att de begränsningsbelopp som anges i ansvarighetskonventionen samt dess regel om kanalisering av ansvaret skall gälla även i fråga om krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg.

Däremot är det uteslutet att föreskriva försäkringsskyldighet för nu ifrågavarande statsfartyg. Även statsfartyg på vilka ansvarighetskon-

ventionen är tillämplig, dvs. statsfartyg som används för affärsdrift, är enligt konventionen undantagna från försäkringsplikt. Det bör inte heller meddelas föreskrifter om skyldighet för krigsfartyg och liknande statsfartyg att medföra certifikat som utvisar att deras ansvarighet enligt svensk lag är täckt.

Sammanfattningsvis bör således lagens regler om ansvarighet och ansvarsbegränsning tillämpas på krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg under förutsättning att oljeskadan har uppkommit i Sverige eller åtgärder vidtagits för att förhindra att sådan skada uppkommer på svenskt område. Vidare bör reglerna om kanalisering av ansvaret och om preskription gälla för sådana fartyg. Eftersom talan mot utländskt statsfartyg av ifrågavarande slag inte får väckas i Sverige saknas anledning att göra lagens bestämmelser om svensk domstols kompetens tillämpliga. Däremot bör med hänsyn till att talan kan väckas här mot svenska statsfartyg lagens forumbestämmelser tillämpas.

I detta sammanhang bör påpekas att det givetvis inte är möjligt att i svensk lag utsträcka den internationella fondens ersättningskyldighet till att omfatta skada orsakad av fartyg på vilken ansvarighetskonventionen inte är tillämplig.

För ansvarighetskonventionens (och därmed även fondkonventionens) tillämpningsområde gäller ytterligare en begränsning. Ansvarighetskonventionen är endast tillämplig på skada genom förorening orsakad av s. k. beständig olja (persistent oil). Som anförts i det föregående (avsnitt 11) avdunstar icke beständiga oljor förhållandevis snabbt om de läcker ut från ett fartyg och orsakar även bortsett därifrån inte lika svåra skador som beständiga oljor. Härtill kommer att sjötransport av icke beständiga oljor äger rum endast i mindre omfattning. Den gällande skadeståndsrättsliga lagstiftningen synes därför på ett tillfredsställande sätt reglera ansvarigheten för skada orsakad av icke beständig olja. På grund av vad sålunda anförts bör den föreslagna lagen om ansvar för oljeskada, liksom konventionen, endast vara tillämplig på skada orsakad av beständig olja.

13.3 Kanalisering av ansvaret

Under förarbetet till ansvarighetskonventionen diskutrades om inte ansvaret för skada som omfattas av konventionen borde kanaliseras till den ansvarige fartygsägaren. Konventionen innebär också en viss kanalisering av ansvaret till denne. Sålunda är personer i fartygsägarens tjänst och företrädare för denne ("servants or agents of the owner") helt skyddade mot anspråk på ersättning för skada orsakad av förorening genom olja, och detta oavsett om anspråket görs gällande enligt konventionen eller enligt andra skadestandsregler. Kanaliseringen har inte drivits längre. Det sägs dessutom uttryckligen i konventionen att konventionens bestämmelser inte inskränker den regressrätt som ägaren enligt andra regler kan ha mot tredje man.

När det först gäller den närmare avgränsningen av den krets av personer, mot vilka talan om ersättning för oljeskada inte får föras, bör för svensk rätts del med uttrycket "personer i ägarens tjänst och företrädare för denne" avses de personer, för vilka redaren svarar enligt 8 § sjölagen, dvs. befälhavare, medlem av besättningen, lots och annan som, utan att tillhöra besättningen, på redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Vidare bör redare, som inte äger fartyget, omfattas liksom också befraktare eller annan som i redares ställe har hand om fartygets drift och deras anställda (jfr 261 § sjölagen). Även andra personer på lastägarsidan än befraktaren, dvs. avlastare, lastemottagare och lastägare och personer i deras tjänst, synes böra omfattas av kanaliseringsregeln. Genom att låta bestämmelsen omfatta den som, utan att tillhöra besättningen, utför arbete i fartygets tjänst, t. ex. en stuvare, och samtliga personer på lastägarsidan har man gått något utanför konventionsbestämmelsens tillämpningsområde. Det är emellertid till en början oklart vilka personer som avses med uttrycket "servants or agents of the owner" och konventionen innebär i vart fall intet hinder mot att i nationell lag låta reglerna om ansvarskanalisering omfatta även andra personer. På grund av vad sålunda anförts föreslås att annat anspråk på ersättning för oljeskada än regresskrav inte skall få göras gällande mot nu nämnda personer. Frågan om en utvidgning av kanaliseringsreglerna till att omfatta bärgare och annan som vidtar förebyggande åtgärder skall behandlas senare i detta avsnitt.

Som nämnts i det föregående föreskrivs i konventionen att denna inte inskränker fartygsägarens regressrätt mot tredje man. Frågan om grunderna för regressrätten och mot vem denna får utövas regleras inte i konventionen utan de fördragsslutande staterna står fria att reglera denna fråga i sin interna lagstiftning.

Det kan emellertid möjligen diskuteras om konventionen medger att regressrätt får utövas mot de personer som omfattas av uttrycket "servants or agents of the owner". Konventionen innehåller nämligen i artikel III fjärde stycket andra punkten en bestämmelse om att anspråk på ersättning inte får göras gällande mot den som ingår i denna grupp av personer, vare sig enligt konventionen eller på annan grund. Som anförts i anslutning till nämnda artikel (avsnitt 8.2) talar vissa skäl för att konventionen bör ges den tolkningen att regressrätt inte får utövas mot "servants or agents of the owner". Det är dock troligt att nämnda bestämmelse endast är avsedd att förhindra att en skadelidande direkt vänder sig med sitt skadeståndsanspråk mot personer för vilka ägaren svarar och som grund för detta åberopar allmänna regler om utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Några klara uttalanden i denna tolkningsfråga gjordes inte under konventionsarbetet. Det kan mot bakgrunden härav vara tveksamt om avsikten verkligen varit att avskära

ägarens regressrätt t. o. m. om någon som ingår i denna grupp uppsåtligt vållat skadan. Vid sådant förhållande synes det ligga närmast till hands att anse att frågan om regress överhuvudtaget inte regleras i konventionen utan att de fördragsslutande staterna står fria att reglera denna fråga i sin interna lagstiftning och detta även såvitt avser personer som omfattas av uttrycket "servants or agents of the owner". En sådan tolkning bör tas som utgångspunkt för den svenska lagstiftningen. Avsikten är emellertid att under det fortsatta lagstiftningsarbetet diskutera denna tolkningsfråga med företrädare för andra stater som har för avsikt att tillträda konventionen.

I avsaknad av uttrycklig föreskrift i den föreslagna lagen skulle fartygsägaren kunna utöva regressrätt enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, dvs. i allmänhet mot envar som uppsåtligt eller av vårdslöshet vållat oljeskada för vilken ägaren är ansvarig. När det gäller anställda på fartygsägare- eller lastägar sidan bör emellertid av sociala skäl regressrätt få utövas endast i de fall mycket starka skäl talar för att den anställde själv helt eller delvis skall gottgöra skadan. Detsamma gäller i fråga om lots. Sådana skäl måste i regel anses föreligga vid fall av sabotage eller grov vårdslöshet. På grund härav föreslås att regressrätt inte får göras gällande mot nu nämnda personer annat än om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet. Såvitt avser skada som arbetstagare vållat genom fel eller försummelse i tjänsten torde gällande lagstiftning ofta ge samma resultat.

Om lagens kanaliseringsregler skulle begränsas till att omfatta endast de nu nämnda personerna skulle detta innebära, att ersättningsanspråk kunde göras gällande enligt allmänna skadestandsregler mot envar som inte tillhör denna kategori. Sålunda skulle anspråk kunna resas mot annan som i samband med en olycka vidtar åtgärder för att förhindra eller begränsa skada eller för att bekämpa ilandfluten olja, om han därvid förfar culpöst. Detta kunde medföra att möjligheten att snabbt få sådana åtgärder utförda minskar. När ett tankfartyg har gått på grund är det viktigt att förhindra att olja kommer ut i vattnet. För detta ändamål anlitas fartyg som läktrar över oljan. Redare av läktringsfartyg är emellertid ovilliga att utsätta sig för risken att ådra sig ansvar för de skador som kan orsakas av eventuella oljeutsläpp i samband med läktringen. Det förekommer därför att en sådan redare kräver att garanti skall ställas för att han hålls skadelös för den ersättning han kan bli skyldig att utge för sådana skador. Förhandlingar om ställande av sådan garanti kan försena läktringen, vilket kan medföra att stora mängder olja onödigtvis läcker ut från fartyget.

En sådan begränsning av kanaliseringsreglernas omfattning skulle medföra särskilt allvarliga följder för bärgningsföretagen. Det torde i dag inte vara möjligt för dessa förctag att få försäkringsskydd som

täcker deras ansvarighet för oljeskada. Bärningsföretagens internationella organisation (International Salvage Union) har låtit förstå att dess medlemmar kan bli tvungna att vägra att medverka vid bärgning av tankfartyg, om inte frågan om bärgarens ansvar för sådana skador får en tillfredsställande lösning.

Som nämnts fråntar konventionen inte de fördragsslutande staterna rätten att genomföra en längre gående kanalisering av ansvaret än vad konventionen föreskriver. Det är givetvis mycket angeläget att åtgärder för att förhindra och begränsa skada eller för att bekämpa ilandfluten olja vidtas utan dröjsmål då en fartygsolycka har inträffat. Som framgår av vad ovan anförts kan den begränsade lösningen av kanaliseringsfrågan som konventionen innehåller motverka att så sker. På grund härav föreslås att anspråk på ersättning för oljeskada som uppkommit i samband med bärgning inte skall få göras gällande mot den som utför bärgning av fartyg eller oljelast. Detsamma föreslås gälla i fråga om den som vidtar förebyggande åtgärder såvitt avser anspråk på ersättning för oljeskada som uppkommit i samband med sådana åtgärder. Vad nu sagts bör dock inte gälla om bärgningen eller åtgärderna vidtas i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtas av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare.

Syftet med de nu föreslagna reglerna skulle till stor del förfelas om regressrätt kunde göras gällande mot bärgare eller person som vidtar förebyggande åtgärder. I fråga om den som är anställd hos bärgaren eller hos person som vidtar förebyggande åtgärder bör av sociala skäl gälla samma inskränkning i regressrätten som ovan föreslagits beträffande anställda på fartygsägare- och lastägar sidan. Det föreslås därför att regressrätt får göras gällande mot nu nämnda personer endast om oljeskadan vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

Från de skadelidandes synpunkt kan den nu föreslagna lösningen rörande kanalisering av ansvaret till ägaren inte ge anledning till betänkligheter. En dylik skada omfattas av fartygsägarens ansvarighet och därmed av hans försäkring. Sedan fondkonventionen trätt i kraft kommer även den internationella fonden att svara för sådana skador.

13.4 Vissa frågor rörande begränsningsfond

Som villkor för att fartygsägaren skall få begränsa sin ansvarighet gäller enligt ansvarighetskonventionen att han skall upprätta en särskild begränsningsfond. Enligt artikel 5 tredje stycket i konventionen skall begränsningsfonden upprättas vid domstol eller annan myndighet i den stat i vilken talan har väckts. Frågan om vid vilken myndighet begränsningsfonden skall upprättas avgöres enligt vederbörande stats lagstiftning.

Begränsningsfonden kan ofta komma att uppgå till avsevärda belopp

och det kan dröja åtskilliga år innan slutlig fördelning av begränsningsfonden äger rum. Svenska domstolar sysslar visserligen i allmänhet inte med medelsförvaltning. Med hänsyn till att begränsningsfonden i praktiken oftast kommer att utgöras av bankgarantier torde dock en domstol utan större svårighet kunna fullgöra uppgiften att förvalta fonden. Fonden synes därför lämpligen böra upprättas vid den domstol vid vilken talan om ersättning har väckts. En bestämmelse härom bör tas in i ansvarighetslagen. Som tidigare nämnts bör i övrigt i lagen tas in bestämmelser svarande mot konventionens regler om begränsningsfonden. Härutöver bör i administrativ ordning utfärdas bestämmelser om fondens upprättande och dess förvaltning.

Om ägaren eller någon som är anställd hos eller företrädare för honom eller ägarens försäkringsgivare före begränsningsfondens fördelning har utgivit ersättning för oljeskada, inträder han enligt artikel V femte stycket i ansvarighetskonventionen upp till det belopp som han har betalat i den rätt den skadelidande skulle ha haft enligt konventionen. Enligt sjätte stycket är det tillåtet att i nationell lag ge även den som inte omfattas av bestämmelsen i femte stycket sådan subrogationsrätt.

Det förekommer att staten ersätter kommun för kostnader som kommunen haft för bekämpnings- eller saneringsåtgärder i anledning av en oljeskada. Detta torde särskilt vara aktuellt vid skador av mycket stor omfattning. Det synes vara all anledning att ge staten rätt att i sådant fall vända sig mot begränsningsfonden. Även annan som har betalat ut ersättning för oljeskada bör ha sådan rätt. På grund härav föreslås att i lagen intas en bestämmelse som ger envar som har utgivit ersättning för oljeskada subrogationsrätt mot fonden.

13.5 Försäkringsskyldigheten

Skyldighet att ha försäkring eller ställa säkerhet föreligger enligt ansvarighetskonventionen i fråga om fartyg som är registrerat i fördragsslutande stat och som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast. Försäkringen eller säkerheten skall täcka ägarens ansvarighet enligt konventionen upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Har denna skyldighet uppfyllts i fråga om visst fartyg skall certifikat som intygar detta utfärdas eller bestyrkas av myndighet i fartygets registreringsstat.

I konventionen anges vissa minimikrav som försäkringen eller säkerheten skall uppfylla, men i övrigt får registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikat och för dess giltighet. Fördragsslutande stat är skyldig att tillse att försäkring eller säkerhet finns för varje fartyg som anlöper eller lämnar dess hamnar, oavsett var detta fartyg är registrerat.

I fråga om svenska fartyg bör i lagen införas bestämmelse om att försäkring eller säkerhet skall godkännas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t förordnar. Det synes lämpligast att denna uppgift läggs på försäkringsinspektionen liksom har skett i fråga om försäkring för atomansvarighet (jfr 22 § atomansvarighetslagen och 4 § tillämpningskungörelsen till denna lag). Det certifikat som fartyget skall medföra ombord bör utfärdas av försäkringsinspektionen. Bestämmelser i nu nämnda hänseenden bör meddelas i administrativ ordning.

Vad angår utländskt fartyg som är registrerat i stat som tillträtt ansvarighetskonventionen skall certifikat som utfärdats eller bestyrkts av behörig myndighet i den staten godkännas som bevis för att försäkringsskyldigheten har uppfyllts. Emellertid är stat som tillträtt ansvarighetskonventionen skyldig att tillse att försäkring eller säkerhet finns även i fråga om fartyg registrerat i icke fördragsslutande stat när ett sådant fartyg anlöper eller lämnar dess hamnar eller "off-shore terminals". För fartyg från icke fördragsslutande stat är det emellertid inte möjligt att kräva att de medför certifikat utfärdat eller bestyrkt av behörig myndighet i den staten. Av praktiska skäl är det inte heller möjligt att ålägga svensk polis-, tull- eller hamnmyndighetspersonal att kontrollera att försäkringsskyldigheten har fullgjorts. Denna personal kan inte förväntas ha den språkliga och sakliga kompetens som erfordras för att tolka innehållet i utländska försäkringshandlingar, och den kan inte heller bedöma om försäkringen eller den ställda säkerheten är betryggande. Det torde därför i princip bli nödvändigt att av utländska fartyg från icke fördragsslutande stat kräva att de medför ett av den svenska försäkringsinspektionen utfärdat eller godkänt certifikat som visar att godtagbar försäkring finns eller att betryggande säkerhet har ställts. I fråga om försäkring hos vissa utländska försäkringsbolag, som försäkringsinspektionen för detta ändamål har godkänt, torde det emellertid vara möjligt att godta certifikat som har utställts av vederbörande försäkringsbolag. Polis-, tull- eller hamnpersonalen behöver då endast kontrollera att fartyget medför ett certifikat, som är utställt antingen av försäkringsinspektionen eller av ett försäkringsbolag som återfinns på en av försäkringsinspektionen upprättad lista.

Såvitt gäller statsägda fartyg från icke fördragsslutande stater torde vidare böra godtas ett av behörig myndighet i den staten utfärdat certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvarighet enligt svensk lag är täckt.

Den myndighet som skall anförtros uppgiften att kontrollera att svenska och utländska fartyg medför föreskrivet certifikat måste på ett snabbt och smidigt sätt kunna fullgöra sina åligganden så att hinder eller dröjsmål inte onödigtvis uppstår för sjöfarten. Det synes av flera skäl vara lämpligt att sjöfartsverket svarar för dessa uppgifter. Sjöfartsverket har i viss mån redan ålagts liknande uppgifter. Verket ut-

övar sålunda viss tillsyn över efterlevnaden av lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Sålunda har sjöfartsverket huvudansvaret för bl. a. granskning av oljedagböcker och kontroll av certifikat rörande ett fartygs konstruktion och utrustning. I praktiken utförs kontrollen och granskningen i regel av tullverket, polisen och lokala hamnmyndigheter. I avsnitt 13.7 kommer vidare att föreslås att sjöfartsverket får meddela vissa förbud om försäkringsplikten inte fullgjorts. En liknande behörighet har verket redan enligt 1972 års lag.

Bestämmelser om den skyldighet att hålla försäkring eller ställa säkerhet samt att medföra certifikat som enligt det nu anförda skall åligga utländska fartyg bör tas in i den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada. I övrigt kan erforderliga bestämmelser meddelas i administrativ ordning.

13.6 Forumregler

Ansvarighetskonventionen och fondkonventionen innehåller regler om vilken stats domstolar som är behöriga att pröva anspråk på ersättning för oljeskada (artikel IX resp. artikel 7) men reglerar inte frågan vilken domstol inom jurisdiktionslandet som är behörig. Denna fråga får avgöras enligt konventionsstatens nationella lagstiftning. En tillämpning av rättegångsbalkens allmänna forumregler medför att anspråk på ersättning med anledning av en och samma olycka kan komma att handläggas vid flera domstolar. En oljeförorening kan nämligen drabba en lång kuststräcka och flera domstolar blir i så fall behöriga enligt bestämmelserna i 10 kap. 8 § RB. Dessutom kan behörighet föreligga för andra domstolar enligt övriga bestämmelser i 10 kap. RB. Från processekonomiska synpunkter är det emellertid önskvärt att samtliga de mål som en olycka ger upphov till handläggs vid en enda domstol. En sådan ordning är särskilt angelägen i de fall där skadorna överstiger det begränsningsbelopp som gäller för fartyget och en begränsningsfond följaktligen skall fördelas mellan de skadelidande. Dessa synpunkter skulle enklast tillgodoses genom att en enda domstol, t. ex. Stockholms tingsrätt, blev behörig i mål om ersättning för oljeskada. I mål av detta slag måste det emellertid ofta förebringas bevisning om skadans omfattning. För såväl de skadelidande som vittnen och sakkunniga skulle en regel om exklusiv kompetens för en domstol medföra vissa nackdelar. Det synes därför lämpligt att ett något större antal domstolar får behörighet att handlägga mål av detta slag.

Den föreslagna lagstiftningen har vissa sjörättsliga aspekter. Det är därför naturligt att de sju tingsrätter som enligt 336 § sjölagen är behöriga att handlägga sjörättsliga tvistemål ges behörighet att handlägga också mål om ersättning för oljeskada. Talan bör väckas vid den av dessa domstolar som är närmast den ort där skadan uppkom. För det

fall att en oljeolycka berör flera av dessa domstolars jurisdiktionsområden och talan har väckts vid mer än en av dessa domstolar bör det ankomma på Kungl. Maj:t att förordna, vid vilken av dessa som målen skall handläggas.

13.7 Straffbestämmelser m. m.

Enligt ansvarighetskonventionen får fördragsslutande stat inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg som för dess flagga och för vilket försäkringsskyldighet föreligger, om inte certifikat har utfärdats enligt vad som föreskrivs i konventionen. Vidare skall sådan stat tillse att försäkring eller annan säkerhet finns för varje fartyg som anlöper eller lämnar dess hamnar om fartyget faktiskt transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast. Detta gäller även om fartyget är registrerat i stat som inte har tillträtt ansvarighetskonventionen.

För att Sverige skall kunna fullgöra sin förpliktelser i dessa avseenden föreligger behov av regler som ger befogenhet för myndighet att meddela vissa förbud. Det måste sålunda finnas möjlighet för myndighet att förbjuda ett fartyg att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplats om försäkringsskyldigheten inte uppfyllts beträffande fartyget. Har denna skyldighet inte uppfyllts i fråga om svenskt fartyg måste ingripande i form av förbud mot fartygets vidare resa kunna äga rum, oavsett var fartyget befinner sig.

Som nämnts i det föregående (avsnitt 4) får enligt 11 § lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg motsvarande förbud meddelas för att hindra eller begränsa utsläpp av olja. Förbud enligt nämnda lag får meddelas av sjöfartsverket eller annan myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Genom en med stöd av denna lag utfärdad kungörelse (1972: 278) har tullverket bemyndigats att meddela sådant förbud, om sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas med hänsyn till behovet av snara åtgärder för att förebygga, begränsa eller bekämpa förorening.

Bestämmelserna om att fartyg som inte fullgjort sin försäkringsskyldighet skall meddelas förbud att anlöpa eller lämna svensk hamn eller tilläggsplats eller att fortsätta sin resa bör såsom inledningsvis nämnts (avsnitt 13.1) tas in i 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och anknyta till de regler som denna lag innehåller. Beslut om förbud bör sålunda meddelas av sjöfartsverket eller, om dess beslut inte kan avvaktas, av tullverket. En sådan reglering ligger i linje med det tidigare framförda förslaget (avsnitt 13.5) att det bör ankomma på sjöfartsverket att kontrollera att certifikat medföres ombord.

För att inskräpa vikten av att förbud, som meddelats enligt den föreslagna lagstiftningen, respekteras bör detta vara straffsanktionerat. Straff

bör ådömas den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överträder sådant förbud. Vid överträdelsen torde i regel straffansvar i första hand uppkomma för befälhavaren. Även fartygets redare har emellertid ett ansvar för att förbud av detta slag respekteras. Om inte annat uttryckligen stadgas torde redaren endast kunna ådömas ansvar om överträdelse av förbud skett med hans vetskap och vilja. Med de moderna telekommunikationerna har han emellertid goda möjligheter att stå i förbindelse med fartyget och dirigera detta. Redaren bör därför drabbas av straffansvar inte bara när en överträdelse av förbud skett med hans vetskap och vilja utan också när han bort känna till överträdelsen. Denna konstruktion av redarens straffansvar vid överträdelse av förbud som meddelats av myndighet finns redan i 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Straffskalan vid överträdelse av förbud enligt nämnda lag är böter eller fängelse i högst ett år. Denna straffskala bör gälla även för överträdelse av förbud enligt de nu föreslagna bestämmelserna.

Straffansvar bör vidare inträda för fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter föreskrifterna i den svenska lagen om försäkringsskyldighet. I likhet med vad som gäller enligt atomansvarighetslagen (1968: 45) i motsvarande fall föreslås en straffskala på böter eller fängelse i högst sex månader. Straff bör även ådömas redare som låter fartyg bedriva sjöfart trots att han känt till eller hade bort känna till att försäkringsskyldigheten inte var uppfylld och befälhavare som med motsvarande insikt medverkat till att fartyget hölls i drift. Slutligen bör straffansvar inträda för befälhavaren vid åsidosättande av skyldighet att medföra certifikat ombord på fartyget. Försummelse i detta avseende får dock anses utgöra en ordningsförseelse, varför endast böter föreslås ingå i straffskalan. De nu nämnda straffbestämmelserna ansluter till ansvarighetslagens regler om försäkringsskyldighet och bör därför tas in i denna lag.

13.8 Förhållandet till vissa andra konventioner

Enligt artikel XII i ansvarighetskonventionen skall denna konvention i förhållandet mellan de fördragsslutande staterna ersätta bestämmelser i äldre konventioner i den mån dessa strider mot vad som gäller enligt ansvarighetskonventionen. Detta inverkar dock inte på de förpliktelser som de fördragsslutande staterna har gentemot icke fördragsslutande stater enligt dessa äldre konventioner.

För Sveriges del är den nu berörda bestämmelsen av betydelse i fråga om två konventioner som har tillträtts av Sverige, nämligen 1957 års konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö och 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning.

1957 års konvention föreskriver en begränsning av fartygsägarens och redarens ansvarighet på 1 000 francs per ansvarston. Konventionen innehåller inte några bestämmelser om grunden för ansvarigheten. Denna konvention är i och för sig även tillämplig på skada orsakad av förorening genom olja och tillåter inte någon reservation av innebörd att sådan skada skall vara undantagen från dess tillämpningsområde. Förutom av Sverige har 1957 års konvention tillträtts av Algeriet, Danmark, Egypten, Fiji, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Ghana, Guyana, Indien, Iran, Island, Israel, Madagaskar, Mauritius, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Singapore, Spanien, Storbritannien, Syrien och Zaire.

Det hade givetvis i och för sig varit önskvärt om ansvarighetskonventionens regler om ansvarsbegränsning hade kunnat göras tillämpliga på alla fartyg. För att åstadkomma detta resultat krävs att Sverige säger upp 1957 års begränsningskonvention. Detta skulle emellertid leda till att svenska fartyg skulle riskera att utomlands åläggas obegränsad ansvarighet inte bara för oljeskador utan för alla skador (utom skador på vilka ansvarighetskonventionen är tillämplig, om talan väcks i stat som tillträtt denna konvention). Med hänsyn till den svenska rederinäringens intressen torde en svensk uppsägning av 1957 års konvention inte erbjuda en godtagbar lösning.

Det kan i detta sammanhang nämnas att avsikten är att vid en planerad revision av 1957 års konvention införa bestämmelser, varigenom ersättning för oljeskador undantas från den konventionens tillämpningsområde. Arbetet på en revision av konventionen har påbörjats inom IMCO men det torde dröja ännu några år innan frågan kommer upp till behandling vid en diplomatkonferens.

För tiden till dess 1957 års konvention har reviderats måste därför, såsom också ansvarighetskonventionen förutsätter, 1957 års konvention tillämpas när detta är påkallat av våra folkrättsliga förpliktelser gentemot stater som är bundna av denna konvention men ej av ansvarighetskonventionen.

På 1957 års konvention grundade bestämmelser återfinns f. n. i 10 kap. sjölagen. I 254 § anges vilka anspråk som är föremål för ansvarsbegränsning och i 255 § anges ansvarighetsbeloppet. Kapitlet innehåller i övrigt vissa regler om fördelning av ansvarighetsbeloppet och om ställande av säkerhet för ansvarighetsbeloppet till förhindrande av kvarstad och annan handräckning, om dispasch och om vilka personer som har rätt att åberopa ansvarsbegränsning m. m. I samtliga dessa hänseenden måste reglerna i 10 kap. sjölagen tillämpas när det är nödvändigt för att Sverige skall uppfylla sina förpliktelser enligt 1957 års konvention.

Det föreslås därför att i ansvarighetslagen tas in en bestämmelse av innebörd att bestämmelserna i lagen inte gäller om eller i den mån

tillämpningen av bestämmelserna skulle vara oförenlig med förpliktelse som åvilar Sverige enligt internationellt fördrag. Det bör påpekas att det inte föreligger något hinder att tillämpa strikt ansvar för oljeskada orsakad av fartyg, beträffande vilket 1957 års konvention är tillämplig, eftersom denna konvention inte reglerar grunderna för ansvarigheten. Det följer dessutom uttryckligen av denna konventions artikel 1 tredje stycket att rätt till ansvarsbegränsning föreligger även om ägarens ansvarighet skulle vara strikt.

Med hänsyn bl. a. till den betydelse som frågan om ansvarsbegränsning har bör dessutom i lagens ersättningsbestämmelser uttryckligen anges att bestämmelserna i 10 kap. sjölagen skall gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet, när det är påkallat för att Sverige skall kunna uppfylla sina förpliktelser i förhållande till stat, som har tillträtt 1957 års konvention, samt att ansvarighetsbeloppet i så fall skall bestämmas enligt 255 § sjölagen.

Skillnaderna mellan 1957 års konvention och ansvarighetskonventionen orsakade vissa svårigheter då fondkonventionens ersättningssystem utarbetades. Fondkonventionen är supplementär till ansvarighetskonventionen. Den föreskriver sålunda, att endast de stater som har tillträtt ansvarighetskonventionen får tillträda fondkonventionen. Utgångspunkten för fondkonventionens ersättningssystem är att fartygsägarens ansvarighet grundas på ansvarighetskonventionen.

Om emellertid fonden i princip endast skulle betala ersättning till den del den sammanlagda skadan överstiger fartygets ansvarsbegränsning enligt ansvarighetskonventionen, skulle det i vissa fall uppstå en lucka mellan ansvarsbegränsningen för fartyg som äger åberopa begränsning enligt 1957 års konvention och fondens ersättningsskyldighet. För att undvika detta för de skadelidande otillfredsställande resultat föreskrivs i fondkonventionen (artikel 4), att fondens ersättningsskyldighet inträder så snart skadan överstiger den för ägaren gällande ansvarsbegränsningen, oavsett om denna begränsning grundas på ansvarighetskonventionen eller på annan internationell konvention som är äldre än fondkonventionen. Så snart fondkonventionen trätt i kraft blir därför skillnaderna mellan 1957 års konvention och ansvarighetskonventionen utan betydelse för de skadelidande, såvitt avser skada som inträffar i stat som tillträtt fondkonventionen. Förutom i fråga om 1957 års konvention torde bestämmelsen endast vara tillämplig i fråga om 1924 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö. Den senare konventionen har uppsagts av Sverige i samband med ratificeringen av 1957 års konvention.¹

¹ Följande elva stater är bundna av 1924 års konvention: Belgien, Brasilien, Dominikanska republiken, Frankrike, Madagaskar, Monaco, Polen, Portugal, Spanien, Turkiet och Ungern.

Vad angår konflikten mellan ansvarighetskonventionen och 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning innehåller sistnämnda konvention bl. a. bestämmelser om ansvarighet för skada som vid kollision mellan fartyg orsakas på ett fartyg eller dess last. Ett fartygs redare eller ägare är enligt 1910 års konvention endast ansvarig för skada på annat fartyg eller dess last om det föreligger vållande från förstnämnda fartygs sida. Det är därför inte förenligt med Sveriges förpliktelser enligt 1910 års konvention att ålägga ägaren av ett fartyg hemmahörande i stat som har tillträtt den konventionen men inte ansvarighetskonventionen strikt ansvar för oljeskada, om skadan faller inom tillämpningsområdet för 1910 års konvention.

Det bör emellertid framhållas, att det torde vara mindre vanligt att olja från ett fartyg vållar skada genom förorening på ett annat fartyg eller på dess last. Det är dock inte uteslutet att detta kan inträffa. 1910 års konvention är f. n. bindande för ett femtiotal stater, bl. a. för de allra flesta stater i Europa och däribland samtliga med tanktonnage av betydelse utom Tyska demokratiska republiken. Av utomeuropeiska stater med betydande tanktonnage har Argentina, Brasilien och Japan tillträtt konventionen men däremot inte Liberia, Panama och USA. Det är emellertid troligt, att många av de betydande sjöfartsländerna inom den närmaste tiden kommer att tillträda ansvarighetskonventionen, och i så fall blir skillnaderna mellan de två konventionerna av begränsad betydelse.

Den tidigare föreslagna allmänna bestämmelsen om att ansvarighetslagen inte gäller i den mån den är oförenlig med folkrättslig förpliktelse, som åvilar Sverige, bör gälla också när det påkallas av 1910 års konvention.

13.9 Avgifter till den internationella fonden

Som anförts under artikel 14 i fondkonventionen (avsnitt 8.3) påtar sig de stater som tillträder fondkonventionen i princip inte något ansvar för avgiftsbetalningen, utan varje avgiftsskyldig svarar för betalningen av den avgift som påförts honom. Det är emellertid möjligt för en stat att genom att avge särskild förklaring åta sig de förpliktelser som åvilar de avgiftsskyldiga i den staten.

För Sveriges del föreligger inte någon anledning för staten att ta på sig ansvar för avgiftsbetalningen. Varje avgiftsskyldig bör själv svara för att den honom påförda avgiften inbetalas till fonden. Den erforderliga rättsgrunden för avgiftsskyldigheten såvitt avser olja som mottagits i Sverige kommer att föreligga om fondkonventionens bestämmelser rörande avgiftsskyldighet införlivas med svensk rätt på sätt ovan föreslagits.

En stat som har tillträtt fondkonventionen är enligt artikel 15 i fondkonventionen skyldig att årligen till fonden meddela vilka i den staten som, med utgångspunkt från de under föregående år mottagna oljemängderna, är avgiftsskyldiga samt att lämna uppgift om den mängd avgiftspliktig olja som envar av dem mottagit det året. Innan konventionen har trätt i kraft skall dessa uppgifter lämnas till IMCO:s generalsekreterare.

Såvitt avser importerad avgiftspliktig olja (dvs. råolja och tjock eldningsolja) torde det för svensk del inte föreligga några större svårigheter att fullgöra denna uppgiftsskyldighet. Den som importerar olja skall sålunda varje månad till statistiska centralbyrån lämna uppgifter angående importerade kvantiteter. Dessa uppgifter kan också erhållas från tullmyndigheterna. Statistiken rörande sjötransport av olja mellan svenska hamnar är däremot inte lika tillförlitlig. Frågan hur de statistiska uppgifter skall erhållas som fordras för att fullgöra uppgiftsskyldigheten till den internationella fonden utreds f. n. av samarbetsnämnden för den officiella bränslestatistiken.

I princip omfattar avgiftsskyldigheten endast fysisk eller juridisk person som under ett kalenderår mottagit mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja. Som nämnts under artikel 10 i fondkonventionen (avsnitt 8.3) är emellertid i vissa fall av koncernförhållanden även den som inte mottagit nämnda kvantitet avgiftsskyldig för den mängd han faktiskt mottagit, nämligen om denna mängd tillsammans med den oljemängd som under året mottagits i samma stat av annan "med vilken han är i intressegemenskap" uppgår till mer än 150 000 ton. Med detta uttryck avses enligt konventionen dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om sådant fall föreligger skall enligt konventionen avgöras enligt vederbörande stats nationella lag, dvs. i fråga om i Sverige mottagna oljemängder enligt svensk lag. Avgörandet torde få ankomma på den myndighet som kommer att svara för fullgörandet av den Sverige åvilande skyldigheten att lämna uppgifter till fonden. Som utgångspunkt för avgörandet av om sådan intressegemenskap föreligger torde därvid böra tas bestämmelserna i 221 § 1 mom. aktiebolagslagen (1944: 705) om koncernbolag.

Vad slutligen angår frågan vilken myndighet som skall fullgöra den uppgiftsskyldighet som kommer att åligga Sverige enligt konventionen synes denna uppgift böra ankomma på kommerskollegium. Inom industridepartementet övervägs emellertid f. n. frågan om inrättandet av ett särskilt ämbetsverk för industrifrågor. Om ett sådant ämbetsverk inrättas bör möjligen detta svara för fullgörandet av denna uppgiftsskyldighet.

14 Lagförslag

Mot bakgrund av vad ovan anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss;
2. lag med anledning av Sveriges tillträde till den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja;
3. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1);
4. lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg;
5. lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

Förslagen fogas vid denna promemoria som *bilaga 1*.

15 Specialmotivering

15.1 Förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen tar i anslutning till artikel I i ansvarighetskonventionen upp vissa definitioner.

Första stycket inleds med en definition av begreppet "olja". Därmed förstås i lagförslaget liksom i ansvarighetskonventionen beständig olja såsom råolja, eldningsolja, tjock dieslolja, smörjolja och valolja. Lättare petroleumprodukter, såsom bensin, fotogen, nafta, dieselbrännolja och eldningsolja 1, faller därigenom utanför den föreslagna lagens tillämpningsområde. I motsats till vad som är fallet i konventionen har det inte ansetts nödvändigt att i lagtexten särskilt nämna att med olja avses såväl olja som befordras med ett fartyg som last som olja, vilken föres i fartygets bränsletankar.

I konventionstexten används uttrycket "skada genom förorening" ("pollution damage", "dommage par pollution"). Av redaktionella skäl används i lagförslaget i stället ordet "oljeskada", som valts efter förebild av det i atomansvarighetslagen (1968: 45) begagnade ordet "atomskada". Definitionen av "oljeskada" motsvarar i sak konventionens definition av "skada genom förorening". Med oljeskada avses i lagen dels skada, som uppkommit genom förorening orsakad av olja, vilken förs ombord på fartyg, och som tillfogats person eller egendom utanför fartyget, dels kostnad och skada orsakad av förebyggande åtgärder. Den föreslagna lagen omfattar således endast egentliga föroreningskador. Skador av

annat slag, t. ex. brandskador, och åtgärder för att förhindra eller begränsa sådana skador faller alltså utanför dess tillämpningsområde.

Med "olycka" avses i lagförslaget liksom i konventionen sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung som orsakar oljeskada

Med "förebyggande åtgärd" menas i lagförslaget varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa oljeskada genom förorening och som vidtagits efter det en olycka inträffat. Bortsett från en redaktionell omarbetning överensstämmer denna definition med motsvarande definition i konventionen.

I detta sammanhang bör påpekas att kostnader för sanering av kustområden som förorenats av ilandfluten olja givetvis är att anse som ersättningsgill oljeskada i lagens mening. Kostnader för bekämpning av olja till sjöss omfattas av begreppet "förebyggande åtgärder" i den mån kostnaderna inte är att anse som direkt skada.

Vad angår definitionen av "ägare av fartyg" överensstämmer denna med konventionens definition av "ägare". I fråga om denna definition hänvisas till vad som anförts i redogörelsen för de särskilda bestämmelserna i ansvarighetskonventionen (avsnitt 8.2). Såvitt avser i register införda fartyg är alltså det avgörande vem som i registret anges som ägare och detta oberoende av vem som civilrättsligt äger fartyget.

Uttrycket "franc" betecknar i lagförslaget liksom i ansvarighetskonventionen (artikel V nionde stycket) den s. k. Poincaréfrancen. Samma definition finns i 255 § 2 mom. första stycket sjölagen. Francen avser alltså inte något nationellt mynt utan tjänstgör enbart som räkneenhet. I fråga om de svårigheter som uppstår vid omräkning av denna enhet till nationell valuta hänvisas till vad som anförs i motiveringen till 6 §. Med de reservationer som där anges kan en Poincaré franc för närvarande (januari 1973) anses motsvara 0,34663 kronor.¹

Lagförslagens definition av uttrycket "fartygs dräktighet" överensstämmer med bestämmelsen i artikel V tionde stycket i konventionen. Med dräktigheten avses sålunda fartygets nettodräktighet ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från brutodräktigheten, s. k. ansvarston. Motsvarande bestämmelse finns i 255 § 2 mom. andra stycket sjölagen. I likhet med vad som är fallet i ansvarighetskonventionen ges dock i lagförslaget en särskild regel för fartyg vars dräktighet inte kan mätas efter vanliga regler för mätning av dräktighet. För sådant fartyg skall dräktigheten anses vara 40 procent av vikten i ton av den olja fartyget kan föra.

I detta sammanhang bör nämnas att genom en den 23 juni 1969 avslutad konvention om skeppsmätning kommer att införas ett nytt system för beräkning av fartygs dräktighet. Konventionen har ännu inte trätt i kraft. För vissa fartyg kommer detta system att leda till andra dräktigheter än som erhålls vid mätning enligt de regler för skeppsmätning

¹ Se dock fotnot på sid. 162.

som nu tillämpas i olika länder. Därtill kommer att det dräktighetsbegrepp som används i 1957 års begränsningskonvention och i ansvarighetskonventionen inte går att beräkna på grundval av de uppgifter som erhålls vid mätning enligt den nya konventionen. Enligt 1969 års skeppsmättningskonvention skall nämligen brutto- och nettodräktigheterna beräknas oberoende av varandra. Nettodräktigheten skall alltså inte längre erhållas genom att dra utrymmet för maskinrum m. m. från bruttodräktigheten. På grund härav synes 1969 års skeppsmättningskonvention böra föranleda en revision av bestämmelserna om beräkning av dräktighet i såväl ansvarighetskonventionen som 1957 års begränsningskonvention. Sedan skeppsmättningskonventionen trätt i kraft torde till dess sådan revision genomförts dräktigheten i ansvarston för fartyg som har mätts enligt de nya reglerna få beräknas genom att brutto- eller nettodräktigheten multipliceras med en lämplig faktor. Denna faktor bör framräknas genom en jämförelse av olika fartygs dräktighet i ansvarston med deras brutto- och nettodräktighet enligt de nya reglerna.

I syfte att förenkla lagtexten innehåller förslaget slutligen definitioner av uttrycken "ansvarighetskonventionen" och "konventionsstat".

Det har inte ansetts erforderligt att i förslaget införa definitioner motsvarande de i ansvarighetskonventionen upptagna definitionerna av uttrycken "person", "fartygets registreringsstat" och "organisation".

Konventionen innehåller en särskild definition av begreppet "fartyg". Därmed avses fartyg eller annan anordning som kan användas för trafik till sjöss och som vid tillfället befordrar olja som last i bulk. I fråga om kravet att fartyget eller anordningen skall kunna användas för trafik till sjöss hänvisas till vad som anförts under artikel I i ansvarighetskonventionen (avsnitt 8.2).

Fartygsbegreppet är f. n. inte definierat i sjölagen eller annan sjörettslig författning. I allmänhet torde med fartyg avses ett sjötransportmedel, varmed jämställs redskap för annan verksamhet till sjöss, t. ex. fiske, bärgning eller bogsering. Man brukar uppställa krav på att anordningen skall vara manöverduglig. Flytande behållare torde alltså inte omfattas av fartygsbegreppet.

I remiss till lagrådet den 26 april 1972 med förslag till ändring i sjölagen (angående registrering av fartyg, sjöpanträtt m. m.) uttalas (s. 220) att de föreslagna reglerna om tillhörighet till fartyg ger en viss utgångspunkt för bestämningen av fartygsbegreppet. Av den föreslagna regeln i 1 kap. 3 § sjölagen om att "till fartyg hör, utom styrinrättningen, skrovets fasta inredning och annan utrustning varmed fartyget är försett för stadigvarande bruk" följer nämligen att skrov och en viss konstruktionsmässig manöverförmåga är nödvändiga förutsättningar för att ett fartyg skall föreligga.

Konventionens definition av fartyg synes i detta avseende vara mera långtgående än vad som anses vara innebörden av det svenska fartygsbe-

greppet. Detta är också naturligt med hänsyn till konventionens ändamål. Eftersom avsikten har varit att bereda dem som lider skada på grund av oljeförorening ett effektivt ersättningsskydd har det varit motiverat att utgå från ett tämligen vidsträckt fartygsbegrepp. Konventionens uttryck "seaborne craft" respektive "engin marin" torde således omfatta t. ex. även flytande behållare av olika slag. Däremot torde oljeborrarn inte omfattas av fartygsbegreppet, och inte heller flytande anläggningar för oljeborrning.

Med hänsyn till den innebörd som det svenska fartygsbegreppet har och till de i lagrådsremissen gjorda uttalanden har det ansetts nödvändigt att i *andra stycket* av denna paragraf ta in en bestämmelse att vid tillämpning av den föreslagna lagen med fartyg skall jämföras varje flytande anordning som används till sjöss.

I fråga om det i konventionens definition angivna ytterligare kriteriet att fartyget eller anordningen skall befordra olja som last i bulk hänvisas till vad som anförs i motiveringen till 2 och 22 §§.

2 §

Paragrafen innehåller vissa bestämmelser om lagens tillämpningsområde.

Ansvarighetskonventionens tillämpningsområde regleras i artikel II och artikel XI första stycket. Som framgår av vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.2) avviker lagförslaget på denna punkt från konventionen såtillvida att vissa av lagens bestämmelser görs tillämpliga på oljeskada som uppkommit i Sverige och som orsakats av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg eller av fartyg som inte befordrar olja som bulklast. Närmare bestämmelser härom finns i 22 §.

I *första stycket* i förevarande paragraf föreskrivs att lagen äger tillämpning på oljeskada som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat, under förutsättning att skadan orsakats av fartyg som befordrade olja som last i lös vikt (bulklast). Vidare är den tillämplig på kostnad för förebyggande åtgärder, om dessa har vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan oljeskada som nu nämnts i Sverige eller annan konventionsstat. Det har ansetts överflödigt att i lagtexten uttryckligen ange att skada i en viss stat avser inte blott skada inom statens landterritorium utan även skada som uppkommit inom dess sjöterritorium.

Dessa bestämmelser överensstämmer i sak helt med artikel II i ansvarighetskonventionen. I denna artikel sägs visserligen inte uttryckligen att en förutsättning för konventionens tillämplighet är att oljan härrör från ett fartyg som transporterar olja som bulklast. Detta följer emellertid av att konventionen enligt artikel II bara är tillämplig på "skada genom förorening" och på förebyggande åtgärder vidtagna för att förhindra eller begränsa "sådan skada" samt av konventionens definitioner

i artikel I av begreppet "skada genom förorening" och det däri förekommande begreppet "fartyg". Med fartyg i konventionens mening avses endast fartyg som vid olyckstillfället faktiskt befordrar olja som bulklast. Denna tämligen komplicerade uppbyggnad av reglerna om konventionens tillämpningsområde har ansetts böra komma till uttryck i den svenska lagtexten på ett klarare sätt.

Så snart förutsättningen att fartyget befordrar olja som bulklast är uppfylld är det enligt konventionen liksom enligt första stycket i förevarande paragraf utan betydelse om skadan härrör från bulklasten. Detta följer enligt konventionen av definitionen av begreppet "skada genom förorening" jämförd med definitionen av "olja". Däremot omfattas oljeskada orsakad av olja från bränsletankarna i ett torrlastfartyg eller ett tankfartyg i barlast inte av konventionen och inte heller av första stycket i denna paragraf. Sådana skador föreslås reglerade i 22 §. Första stycket omfattar emellertid torrlastfartyg som för oljlast i djuptankar.

Enligt den definition av begreppet "oljeskada" som i anslutning till konventionstexten har givits i 1 § omfattar sådan skada också kostnader för förebyggande åtgärder, som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat och som varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa oljeskada genom förorening i Sverige eller annan konventionsstat. Vidare avses härmed skada som har uppkommit till följd av sådana förebyggande åtgärder. Har förebyggande åtgärder vidtagits i icke konventionsstat eller på fria havet i syfte att förhindra eller begränsa skada i Sverige eller annan konventionsstat är lagen dock, i överensstämmelse med konventionen, bara tillämplig på kostnaderna för de förebyggande åtgärderna. Som anförts i anslutning till artikel II i ansvarighetskonventionen är konventionen inte tillämplig på skada som uppkommit på det fria havet eller i icke konventionsstat och som orsakats av förebyggande åtgärder, och detta även om åtgärderna vidtagits för att förhindra eller förebygga skada i konventionsstat. Den föreslagna lagen bör därför i princip inte vara tillämplig på sådan oljeskada. Emellertid kan det inte sällan vara svårt att dra gränsen mellan kostnader för förebyggande åtgärder och skada orsakad av dylika åtgärder. Det torde få överlämnas åt domstolarna att i dylika fall avgöra i vilken omfattning skador orsakade av förebyggande åtgärder kan anses utgöra kostnader för sådana åtgärder.

I fråga om oljeskada som avses i första stycket, dvs. oljeskada orsakad av fartyg som för olja som bulklast, är lagen tillämplig i sin helhet under de förutsättningar som anges där. I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen är lagen däremot endast tillämplig i vissa delar såvitt avser oljeskada som orsakats av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast. Om lagens tillämplighet på oljeskada orsakad av sådana fartyg ges särskilda bestämmelser i 22 §. En erinran härom har intagits i *andra stycket* i förevarande paragraf.

I tredje stycket föreskrivs, att den föreslagna lagen skall tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag. Detta innebär, att lagens bestämmelser blir tillämpliga i alla de fall då svensk domstol är behörig att pröva talan om anspråk på ersättning för oljeskada, även om enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler utländsk lag skulle ha tillämpats. Den föreslagna bestämmelsen skall ses mot bakgrunden av att lagen bygger på en internationell konvention, vars bestämmelser är indispositiva och som inte heller medger konventionsstaterna att reservera sig mot någon av konventionens bestämmelser. De mot konventionen svarande reglerna i konventionsstaternas lagstiftning får därför antas vara av samma innehåll, dock att det kan förekomma vissa variationer i tillämpningen av bestämmelserna. Det svenska lagförslagets tillämpningsområde är begränsat till skada genom förorening som uppkommit i konventionsstat och till förebyggande åtgärder som vidtagits för att hindra eller begränsa skada i sådan stat. Det synes mot denna bakgrund inte lämpligt att ålägga domstolar och parter att undersöka innehållet i annan konventionsstats lag i de fall när ersättningsfrågan har sådan anknytning till denna stat att enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler denna stats lag skall tillämpas.

Det bör vidare beaktas att talan vid svensk domstol i regel enbart kommer att gälla oljeskada i Sverige eller kostnad för förebyggande åtgärder vidtagna i syfte att förhindra eller begränsa skada inom svenskt område. Har sådan talan väckts, kan emellertid här i riket också väckas talan som avser skada som uppkommit i annan konventionsstat på grund av samma olycka. Såsom anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.6) bör samtliga de mål, som olyckan ger upphov till, handläggas vid en och samma domstol. För domstolen såväl som för parterna måste det anses vara en klar fördel om samma lag kan tillämpas på alla ersättningsanspråk som framställts med anledning av olyckan.

I vissa hänseenden innehåller lagen bestämmelser som saknar motsvarighet i konventionen. Detta gäller till en början reglerna om vissa statsfartyg och fartyg som inte för olja som bulklast. Dessa reglers tillämplighet är emellertid territoriellt begränsade till svenskt område och saknar därför betydelse i detta sammanhang. Däremot kan det vara tveksamt huruvida de svenska reglerna om kanalisering av ansvaret till ägaren, när skada har uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder, skall tillämpas om åtgärderna har företagits på det fria havet eller i främmande stat. Med hänsyn till intresset av att förebyggande åtgärder syftande till att skydda svenskt område kommer till stånd så snart som möjligt bör emellertid dessa regler tillämpas även när det gäller skador som uppkommer utanför Sveriges gränser. Även bestämmelsen i 8 § första stycket om regressrätt bör, till den del den inte motsvarar konventionens regler (jfr artikel V femte och sjätte styckena) alltid tillämpas av svensk

domstol. Övriga bestämmelser i lagen, som saknar motsvarighet i konventionen, är av sådan natur att de alltid bör tillämpas i mål inför svensk domstol.¹

Det bör emellertid framhållas att utländsk lag kan bli tillämplig i frågor som inte regleras i lagen, t. ex. i frågor som rör beräkning av skadestånd.

I fjärde stycket ges en allmän bestämmelse som avser att lösa konflikten mellan de på ansvarighetskonventionen grundade bestämmelserna i lagen, å ena sidan, och sådana bestämmelser i svensk lag som grundas på andra internationella fördrag, å andra sidan. I fråga om de överväganden som ligger till grund för denna bestämmelse hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 13.8).

I detta stycke föreskrivs att bestämmelserna i den föreslagna lagen inte skall tillämpas om eller i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag. Som framhållits i den allmänna motiveringen torde bestämmelsen bli tillämplig bara i fråga om två konventioner, nämligen 1957 års begränsningskonvention och 1910 års sammanstötningskonvention. På dessa konventioner grundade regler finns i 8 och 10 kap. sjölagen. Konflikten mellan den nu föreslagna lagens regler om ansvarighetsbeloppet och de bestämmelser härom, som finns i 10 kap. sjölagen och grundas på 1957 års konvention, har reglerats i 5 § andra stycket. De konflikter som kan uppstå i andra hänseenden regleras i förevarande paragraf.

Skadestånd

Under denna rubrik behandlas i 3—10 §§ fartygsägarens ansvarighet för oljeskada. 11 § innehåller en crinran om att den skadelidande i vissa fall kan få ersättning av Internationella oljeskadefonden samt att också fartygets ägare och försäkringsgivare kan få viss gottgörelse för utbetald ersättning från denna fond.

3 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om fartygsägarens ansvarighet för oljeskada. Den grundar sig på artikel III, första, andra och tredje styckena i ansvarighetskonventionen.

Huvudregeln är enligt första stycket att oljeskada skall ersättas av fartygets ägare, även om varken han eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie händelser, åvilar ansvaret den som var fartygets ägare vid den första av dessa händelser. Ägarens ansvar är sålunda strikt, dvs. oberoende av om vållande föreligger från fartygets sida. Den närmare innebörden av begreppen oljeskada och ägare framgår av definitioner-

¹ Jfr lagförslaget 5 § andra stycket, 6 § andra och tredje styckena, 7 § andra stycket, 12 § fjärde stycket, 13 § tredje stycket, 15 §, 19 § andra—fjärde styckena samt 20 och 21 §§.

na i 1 §. I fråga om ägarens möjligheter att föra regresstalan mot den som har vållat skadan hänvisas till vad som anförs i motiveringen till 4 § fjärde stycket.

I överensstämmelse med artikel III andra stycket i ansvarighetskonventionen har i förevarande paragrafs *andra stycke* tagits upp bestämmelser om ansvarsfrihet för ägaren i vissa fall. Ägaren är sålunda fri från ansvarighet, om han visar att olyckan orsakats av krigshandling eller liknande handling under väpnad konflikt, inbördeskrig eller uppror eller att den beror på en naturhändelse av osedvanlig karaktär, som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras. Han är vidare fri från ansvarighet om han visar att skadan i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada eller genom fel eller försummelse av svensk eller utländsk myndighet vid fullgörande av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

I fråga om de två sista grunderna för ansvarsbefrielse gäller att fartygsägaren är fri från ansvarighet endast om skadan i sin helhet orsakats på angivet sätt. Detta innebär att om skadan endast delvis orsakats av sabotage eller sådan försummelse av myndighet som avses i konventionen, ägaren svarar för hela skadan. Om skadan däremot delvis orsakas genom uppsåtlig skadegörelse men i övrigt genom sådan försummelse av myndighet som nu nämnts går ägaren fri från ansvarighet. Detsamma gäller om skadan delvis orsakats genom sabotage men i övrigt av krigshandling.

I konventionen föreskrivs uttryckligen att fartygsägaren för att åtnjuta ansvarsfrihet måste visa att skadan orsakats av någon av de i artikel III andra stycket angivna omständigheterna. Från den svenska processrättens ståndpunkt torde en sådan bevisbörderegeln vara överflödig. Med hänsyn till att det på sjörättens område i många rättssystem råder stor osäkerhet om bevisbördans placering och att den föreslagna lagstiftningen kan komma att förhållandevis ofta tillämpas av utländska jurister har det dock ansetts lämpligt att följa konventionstexten på denna punkt.

Vad angår fall av uppsåtlig skadegörelse föreskrivs i den föreslagna lagtexten att ägaren är fri från ansvarighet om skadan vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada. Ägaren går alltså endast fri från ansvar om tredje man haft direkt uppsåt att orsaka skadan. Detta står i överensstämmelse med de i konventionen använda uttrycken "caused by an act or omission done with intent to cause damage" resp. "délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage".

Såsom anmärkts i det föregående (avsnitt 8.2) omfattar uttrycket "tredje man" i artikel III andra stycket i ansvarighetskonventionen inte personer i fartygsägarens tjänst eller företrädare för denne, och det är avsett att ha motsvarande innebörd i förevarande paragrafs *andra stycke*. Vad angår den personkrets, för vars uppsåtliga handlingar ägaren sålunda blir ansvarig, synes den i första hand omfatta de personer för vilka

redare svarar enligt 8 § första stycket sjölagen, dvs. befälhavare och besättning samt lots och annan som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Givetvis bör ägaren inte heller få åtnjuta ansvarsbefrielse om skadan orsakats av fartygets redare eller befraktare. Den närmare avgränsningen av den personkrets, för vars avsiktliga handlingar ägaren bör svara, bör i övrigt överlämnas åt rättstillämpningen.

I tredje stycket behandlas frågan om verkan av medvållande på den skadelidandes sida. I detta avseende hänvisas i lagtexten till 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207), som föreskriver, att, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan, skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt. Hänvisningen är egentligen överflödigt. Eftersom konventionen i artikel III tredje stycket innehåller en jämningsregel för dylika fall och den föreslagna lagstiftningen som ovan nämnts kan komma att förhållandevis ofta tillämpas av utländska jurister har det dock ansetts lämpligt att i lagtexten erinra om nämnda bestämmelse i skadeståndslagen.

I detta sammanhang bör anmärkas att artikel IV i ansvarighetskonventionen behandlar det fall att skada orsakats av olja som härrör från flera fartyg och det inte med säkerhet kan fastställas hur stor del av skadan som är att hänföra till det ena eller det andra fartyget. Ägarna av dessa fartyg svarar då solidariskt för skadeståndet, var och en dock endast intill den ansvarsbegränsning som gäller för honom.

Bestämmelsen motsvaras närmast av 5 kap. 6 § skadeståndslagen som föreskriver att om två eller flera skall ersätta samma skada, de svarar solidariskt för skadeståndet i den mån inte annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem. En förutsättning för solidariskt skadeståndsansvar enligt denna bestämmelse är att det är fråga om "samma skada". Det innebär på detta område bl. a. att solidariskt ansvar inträder i fall då det inte går att tillförlitligen fastställa i vilken mån de är att hänföra till den ena eller den andra av de skadevållande, under det att i fall då skadorna kan särskiljas var och en svarar för "sin" skada. Någon särskild mot artikel IV svarende bestämmelse torde därför inte behöva intas i den föreslagna lagen.

Frågan om den inbördes fördelningen av ansvarigheten mellan två eller flera solidariskt ansvariga skadevållare regleras inte i konventionen utan får avgöras enligt nationell lag. I svensk lagstiftning finns inga bestämmelser rörande fördelningen mellan flera solidariskt ansvariga skadeståndsskyldiga. Frågan har emellertid berörts under förarbetena till skadeståndslagen (prop. 1972: 5 s. 119 f., 174 f.). För det fall att flera personer svarar på objektiv grund för samma skada torde enligt uttalande av föredragande departementschefen i princip gälla att de skall sinsemellan ta del i betalningen av skadeståndet efter vad som finnes skäligt med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter. I fråga om

det strikta ansvaret enligt atomansvarighetslagen (1968: 45) finns emellertid en uttrycklig bestämmelse härom. Enligt 18 § andra stycket i nämnda lag fördelas sålunda ansvarigheten mellan flera anläggningsinnehavare som är ansvariga för samma skada efter vad som är skäligt med hänsyn till varje anläggnings andel i skadans uppkomst och övriga omständigheter. Med hänsyn till att allmänna regler om den inbördes fördelningen av skadestånd, när skada har orsakats av flera, är under utredning i skadeståndskommittén och i en framtid kan komma att tas in i skadeståndslagen, synes några särskilda bestämmelser i ämnet inte böra tas in i ansvarighetslagen.

4 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om kanalisering av ansvaret. Ansvarighetskonventionens bestämmelser i detta avseende finns i artikel III fjärde och femte styckena.

I överensstämmelse med artikel III fjärde stycket första punkten stadgas i *första stycket* i förevarande paragraf att anspråk mot fartygets ägare på ersättning för oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i lagen inte får göras gällande i annan ordning än som föreskrivs i lagen. Beträffande sådan oljeskada som nu nämnts får en skadelidande sålunda inte göra gällande ersättningsanspråk på grund av andra skadestandsregler.

Första stycket är tillämpligt också på skada som har uppkommit i annan konventionsstat. Sådan skada omfattas enligt 2 § första stycket av lagens ersättningsbestämmelser. Talan om ersättning för sådan skada får följaktligen inte väckas enligt andra skadestands- och forumregler än de som finns i den föreslagna lagen. Av konventionen och den därpå grundade bestämmelsen i 17 § följer emellertid att talan inte heller enligt den nu föreslagna lagen får väckas i Sverige såvida inte skadan också berör svenskt område. I fråga om oljeskada som inte omfattas av bestämmelserna i lagen, t. ex. oljeskada som uppkommit i stat som inte har tillträtt ansvarighetskonventionen, kan den skadelidande däremot grunda ett ersättningsanspråk på allmänna skadestandsregler.

I paragrafens *andra stycke* föreskrivs att anspråk på ersättning för oljeskada som avses i första stycket inte får göras gällande mot vissa angivna personer. Därmed upphävs allt skadestandsansvar (bortsett från ansvar p. g. a. fartygsägarens regressrätt) för dessa personer såvitt avser sådan skada, dvs. även ansvarighet enligt andra skadestandsrättsliga regler. I fråga om skada som inte omfattas av lagens bestämmelser kan däremot ersättningsanspråk som grundas på andra skadestandsrättsliga regler göras gällande mot dem.

I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen omfattar kanaliseringsregeln i första hand fartygets redare, om han inte äger fartyget, dess befraktare eller annan som i redarens ställe handhar far-

tygets drift, samt avlastare, lastemottagare och lastägare, ävensom lots eller någon som, utan att tillhöra besättningen, utför arbete i fartygets tjänst. Vidare innehåller lagrummet en särskild regel om kanalisering av ansvaret i fråga om oljeskada som uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder. Bestämmelsen omfattar dock inte det fall att bärgningen eller de förebyggande åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt eller befogat förbud av fartygets eller lastens ägare. Har bärgningen eller åtgärderna vidtagits i strid mot sådant förbud svarar alltså bärgaren resp. den som vidtagit de förebyggande åtgärderna enligt allmänna skadestands- och sjörättsliga regler. Med myndighets förbud avses förbud som meddelats enligt lag, t. ex. enligt 11 § 1972 års lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

I den föreslagna lagtexten talas om oljeskada som uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten. Bestämmelsen är således tillämplig inte bara när oljeskada uppkommer vid bärgning av själva fartyget utan också när oljeskada uppkommer till följd av att oljan läcker ut från ett skadat fartyg i samband med bärgning av lasten, t. ex. vid läktring. Om däremot oljan omhändertagits av ett läktringsfartyg och detta, efter det läktringen avslutats, under transport av oljan råkar ut för en olycka som orsakar oljeskada, är andra stycket inte tillämpligt. I sådant fall jämföras detta fartyg i fråga om ansvarigheten med varje annat oljetransporterande fartyg. Det torde inte vara möjligt att i lagtexten närmare ange vid vilken tidpunkt en bärgning skall anses avslutad utan denna fråga får överlämnas till rättstillämpningen.

I tredje stycket föreskrivs att anspråk som avses i första stycket inte heller får göras gällande mot den som är anställd hos fartygets ägare eller hos någon av de personer som nämns i andra stycket. Därmed avses alltså anställda hos fartygsägaren eller redaren, främst befälhavare och besättning, samt anställda på lastägar sidan. Vidare omfattar bestämmelsen den som är anställd hos bärgare eller hos person som vidtar förebyggande åtgärder. Vad angår sistnämnda grupp är att märka att personer som tillhör den gruppen åtnjuter ansvarsbefrielse även om bärgaren eller den som vidtar förebyggande åtgärder skulle bli ansvarig på grund av att bärgningen eller de förebyggande åtgärderna vidtagits i strid mot sådant förbud som avses i andra stycket.

I fråga om skälen till denna kanalisering av ansvaret och till omfattningen av den personkrets mot vilken ersättningsanspråk inte får göras gällande hänvisas till vad som anförts i den allmänna motiveringen till lagförslaget (avsnitt 13.3).

Av allmänna rättsgrundsatser torde följä att fartygsägare har rätt att söka åter vad han enligt den föreslagna lagen utgivit i ersättning för oljeskada av den som enligt skadeståndslagen (1972: 207) eller andra

skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. I artikel III femte stycket i konventionen stadgas också att bestämmelserna i konventionen inte inskränker ägarens regressrätt mot tredje man. Såsom anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.3) torde konventionsstaterna stå fria att i sin interna lagstiftning reglera frågan om grunderna för regressrätten och mot vem denna får utövas. I *fjärde stycket* i förevarande paragraf föreskrivs att den som utgivit ersättning för oljeskada enligt den föreslagna lagen inte får återkräva vad han sålunda utgivit av lots, bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder och inte heller av någon av de personer som avses i tredje stycket, dvs. anställda på fartygsägare- eller lastägarasidan och anställda hos bärgare eller hos någon som vidtar förebyggande åtgärder. Regressrätt får dock utövas mot den som tillhör denna grupp av personer om han vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. I fråga om de skäl som ligger till grund för denna avgränsning av regressrätten hänvisas till den allmänna motiveringen.

5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om begränsning av fartygsägarens ansvarighet. Paragrafens första och tredje stycken motsvarar artikel V första respektive andra stycket i ansvarighetskonventionen. Paragrafens andra stycke saknar motsvarighet i konventionen.

I *första stycket* föreskrivs att fartygsägaren har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt den föreslagna lagen till ett belopp motsvarande tvåusen francs för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock inte i något fall överstiga 210 milj. francs. Som framhållits i anslutning till definitionen av begreppet "franc" i 1 § kan en Poincaré franc för närvarande (januari 1973) anses motsvara 0,34663 kronor¹. I fråga om de svårigheter som uppstår vid omräkning av denna enhet till nationell valuta hänvisas till vad som anförs under 6 §.

Redares ansvarighet för egendomsskada är för närvarande begränsad enligt 255 § 1 mom. första stycket sjölagen till 1 000 francs per ton. Något högsta ansvarighetsbelopp per olycka föreskrivs inte i nämnda bestämmelse. I fråga om innebörden av den nu föreslagna begränsningsregeln för fartyg av olika storlekar hänvisas till vad som anförts under artikel V första stycket i ansvarighetskonventionen.

Frågan om fartygsägaren är skyldig att utöver det belopp, vartill hans ansvarighet är begränsad, svara för ränta och rättegångskostnad besvaras inte av ansvarighetskonventionen. Detta förhållande får anses göra det möjligt för varje fördragsslutande stat att reglera dessa problem i sin nationella lagstiftning. 1957 års begränsningskonvention innehåller inte heller någon bestämmelse i ämnet men i 254 § 1 mom. tredje stycket sjö-

¹ Se dock fotnot på sid 162.

lagen föreskrivs att begränsningen av redarens ansvarighet inte gäller ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

I överensstämmelse härmed föreskrivs i andra punkten i förevarande paragrafs första stycke att rätt till begränsning inte föreligger i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Såsom framhålls i förarbetena till 254 § sjölagen bör bestämmelsen tillämpas så att fulla ansvarighetsbeloppet slås ut på fordringarnas kapitalbelopp samt att därefter ränta beräknas på det belopp varje fordringsägare faktiskt tillerkännes.

Av skäl som har redovisats i den allmänna motiveringen föreskrivs i *andra stycket* att, om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhållande till stat som tillträtt 1957 års konvention, bestämmelserna i 10 kap. sjölagen skall gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet samt att ansvarighetsbeloppet i så fall skall bestämmas enligt 255 § nämnda lag.

Det bör påpekas att svensk domstol är oförhindrad att tillämpa de gränser som anges i första stycket om fartygets ägare inte åberopar rätten till begränsning enligt 1957 års konvention eller 10 kap. sjölagen. Frågan i vilka fall en fartygsägare enligt folkrättens regler har rätt att kräva att 1957 års konvention eller därpå grundad lagstiftning skall tillämpas kan inte besvaras generellt utan får avgöras med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Sådan rätt torde dock alltid föreligga om fartyget är registrerat i stat, som har tillträtt 1957 års konvention, men det är inte uteslutet att denna rätt föreligger också i andra fall. Med hänsyn till innehållet i artikel XII i ansvarighetskonventionen kan emellertid tillämpning av andra stycket aldrig påkallas på grund av Sveriges förpliktelser i förhållande till stat som tillträtt såväl 1957 års konvention som ansvarighetskonventionen.

Som anmärks i redogörelsen för gällande rätt (avsnitt 4) innehåller 254 § sjölagen en uppräknig av de olika skador som omfattas av ansvarsbegränsningen enligt 10 kap. sjölagen. Det kan diskuteras om vissa kostnader för och skador orsakade av förebyggande åtgärder omfattas av nämnda lagrum med hänsyn till dess ordalydelse, "skada å egendom". Om ansvarsbegränsningen inte anses omfatta sådana kostnader och skador, skulle ägare av ett fartyg, beträffande vilket 1957 års konvention är tillämplig, teoretiskt kunna bli tvungen att upprätta särskild begränsningsfond enligt ansvarighetskonventionen för att åtnjuta begränsning av ansvaret för dylika kostnader och skador. Lagrummet grundar sig på artikel 1 första stycket (b) i 1957 års konvention. Enligt konventionen omfattar begränsningen bl. a. "förlust av eller skada på annan¹ egendom eller intrång i rättighet" ("loss of or damage to any other property or infringement of any rights"; "pertes ou dommages à

¹ Dvs. annan än egendom ombord på fartyget

tous autres biens ou atteintes à tous droits"). Formuleringen av den ifrågavarande bestämmelsen har avsetts täcka även intrång i rättighet, varmed bl. a. avses indirekt ekonomisk skada. Även om kostnader för förebyggande åtgärder och skada föranledd av sådana åtgärder inte särskilt diskuterades vid tillkomsten av 1957 års konvention torde det i konventionen använda uttrycket få anses täcka all skada som omfattas av ansvarighetskonventionens begrepp "skada genom förorening", däri inbegripet kostnader för förebyggande åtgärder samt förlust och skada orsakad av dylika åtgärder. Någon skillnad i sak bör givetvis inte finnas mellan 254 § sjölagen och nämnda bestämmelse i 1957 års konvention. På grund härav bör 254 § sjölagen tolkas på det sättet att begränsningen enligt 10 kap. sjölagen omfattar all skada genom oljeförorening.

I förevarande paragrafs *tredje stycke* föreskrivs att fartygsägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv med mindre han begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

Den föreslagna lagen avviker på denna punkt från konventionstexten. I artikel V andra stycket i ansvarighetskonventionen föreskrivs att ägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning om olyckan orsakats genom fel eller försummelse av honom själv. Något uttryckligt undantag från denna regel görs inte för det fall ägaren begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen. Sådant undantag gäller emellertid i motsvarande fall enligt 1957 års konvention (artikel 6 tredje stycket), och motsvarande undantag finns i 254 § 1 mom. andra stycket andra punkten sjölagen. Trots att ansvarighetskonventionen inte innehåller någon uttrycklig föreskrift i detta avseende kan det inte antas ha varit avsikten att en fartygsägare, som även är befälhavare eller besättningsmedlem, skall ådra sig obegränsad ansvarighet för oljeskada som orsakats genom fel eller försummelse av honom själv i hans egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen. Den föreslagna lagtexten kan därför inte anses strida mot konventionen.

6 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om upprättande av begränsningsfond. Den motsvarar i huvudsak artikel V tredje stycket i ansvarighetskonventionen.

I paragrafens *första stycke* föreskrivs att rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren eller dennes försäkringsgivare eller annan på dennes vägnar enligt den föreslagna lagen eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstat upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren.

Av lagrummet följer att rätt till ansvarsbegränsning enligt den före-

slagna lagen föreligger inte bara om begränsningsfond har upprättats i Sverige utan även om den upprättats i annan konventionsstat enligt motsvarande lagstiftning i den staten. Om olycka orsakat skada i flera konventionsstater kan enligt konventionen talan väckas i samtliga dessa stater. För att begränsningsfond skall få upprättas i en stat krävs endast att talan om ersättning väckts i den staten. Det kan därför inträffa att i anledning av viss olycka begränsningsfond upprättas utom riket även i fall då talan om ersättning för skada orsakad av denna olycka väckts i Sverige.

Som framgår av lagtexten får begränsningsfond upprättas, förutom av fartygsägaren, av dennes försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet för ägarens ansvarighet.

I detta sammanhang bör beröras frågan huruvida i den föreslagna lagen bör intas en föreskrift av innebörd att begränsningsfonden skall uppgå till sådant belopp att den förutom ansvarighetsbeloppet täcker ränta och rättegångskostnader. Eftersom dessa poster ofta kan komma att uppgå till förhållandevis stora belopp skulle det vara värdefullt för de skadelidande om begränsningsfonden även täckte ränta och rättegångskostnader. Det kan emellertid diskuteras om en föreskrift med detta innehåll är förenlig med ansvarighetskonventionen. I konventionens artikel V tredje stycket uppställs endast den förutsättningen för fartygsägarens rätt till ansvarsbegränsning att fonden skall uppgå till det begränsningsbelopp som gäller för ägaren. Det kan å andra sidan hävdas att konventionens reglering i processrättsligt hänseende är ofullständig och att konventionsstaterna därför måste ha rätt att i sin interna lagstiftning införa kompletterande processuella bestämmelser. Det skulle därför vara tillåtet att som villkor för ansvarsbegränsning föreskriva att fartygsägaren utöver ansvarighetsbeloppet skall ställa säkerhet för ränta och rättegångskostnader.

Motsvarande fråga uppkom i samband med Sveriges tillträde till 1957 års konvention. Enligt artikel 5 i den konventionen kan en fartygsägare i vissa fall genom att ställa säkerhet för hela det belopp vartill hans ansvarighet får begränsas förhindra att hans fartyg blir föremål för handräckningsåtgärd. I detta hänseende uttalade sjölagskommittén (prop. 1964: 35 s. 83) att konventionen får anses överlämna åt de nationella lagarna att lösa frågan, i vad mån det skall krävas att säkerhet ställs jämväl för ränta och rättegångskostnader. I enlighet med kommitténs förslag intogs i 257 § första stycket sjölagen en bestämmelse av innebörd att säkerheten skall motsvara fulla ansvarighetsbeloppet jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och rättegångskostnader.

Vad nu sagts beträffande tolkningen av 1957 års konvention talar givetvis för införande av en motsvarande bestämmelse i den nu föreslagna lagen. Underlåtenhet av ägaren eller hans försäkringsgivare att

iakttta den föreslagna lagens bestämmelser om upprättande av begränsningsfond leder emellertid till den för ägaren mycket allvarliga konsekvensen att hans ansvarighet blir obegränsad. Motsvarande gäller inte enligt 1957 års konvention. Med hänsyn härtill har frågan om införande av en sådan bestämmelse tills vidare lämnats öppen, och i det vid promemorian fogade lagförslaget har en bestämmelse med denna innebörd satts inom klammer.

Vid beräkningen av ansvarighetsbeloppet skall detta omräknas till kronor. I det föregående har anmärkts att den franc, i vilken nämnda belopp är uttryckt (den s. k. Poincaréfrancen), inte är ett nationellt mynt utan enbart tjänstgör som räkneenhet. I överensstämmelse med artikel V nionde stycket i ansvarighetskonventionen definieras denna franc i 1 § i lagförslaget som en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. De svårigheter som uppstår då guldmynt skall omräknas till nationell valuta har berörts av bankofullmäktige i yttrande över ett av utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran på väg avgivet betänkande (Vägraktavtalet II, SOU 1972: 24). I yttrandet anför bankofullmäktige bl. a.:

Fullmäktige vill emellertid framhålla att hela systemet med angivande av värdegränser i internationella konventioner i guldmynt numera får anses ha brutit samman. Systemet rämnade i viss mån redan genom införandet i april månad år 1968 av två skilda guldprisnivåer. Så länge emellertid vid sidan av den fria guldmarknaden upprätthölls ett fast guldpris, efter vilket centralbanker kunde sig emellan köpa och sälja guld kunde man med fog tala om särskilt monetärt pris på guld. Efter det att presidenten i USA den 15 augusti 1971 suspenderat US Treasurys guldhandel med utländska monetära myndigheter, brister emellertid förutsättningarna för angivande av ett monetärt värde på guld. Visserligen har vid sammanträde med den s. k. 10-gruppens medlemsländer i Washington i december 1971 från amerikansk sida preliminärt anmälts ett guldpris om US-dollar 38,00 per uns fint guld. Detta värde har USA sedermera också formellt anmält till Internationella valutafonden som parivärde. Det är emellertid ej avgjort, när eller på vilket sätt monetär guldhandel kan komma att mera regelmässigt återupptas. Det kan därför med fog ifrågasättas huruvida det överhuvudtaget är f. n. möjligt att tala om ett i praktiken existerande monetärt värde på guld. Det anmälda guldpriset har alltså mera karaktären av en räkneenhet för beräkning av valutakurser.

Då man i dag har att omräkna en i guldmynt uttryckt värdegräns kan alltså skäl anföras både för att tillämpa det av USA anmälda guldpriset, US-dollar 38,00, och priset på den fria marknaden, vilket tidvis fluktuerat avsevärt och exempelvis den 8 november 1972 noterats till US-dollar ca 63,75 per uns. Argumentet för att använda det till valutafonden anmälda guldpriset, vilket är det av utredningen tillämpade, kan sägas vara att detta dock är det i monetära sammanhang registrerade och sålunda bör tillämpas då fråga är om beräkning av guldvärdet i mynt. Å andra sidan kan sägas att den värdesäkring som de internationella konventionerna vill ernå genom anknytningen till guldets inte gärna kan åstadkommas genom bindning till ett fiktivt guldpris utan att i stället

borde väljas det pris till vilket guld faktiskt säljes och köpes, dvs. priset vid aktuell tidpunkt på en öppen guldmarknad.

På grund av angivna förhållanden har riksbanken, då banken under senare tid lämnat upplysningar om värdet på vissa guldmynt, brukat uttala att det under nuvarande förhållanden kan ifrågasättas om det överhuvudtaget är möjligt att vidare ange monetära värden för guldmynt. Med betoning av att riksbanken överhuvudtaget ej tar ställning till lämpligheten att räkna på angivet sätt har banken därefter brukat lämna upplysning om gällande omräkningskurser. Avsikten har varit att sålunda fästa uppmärksamheten på det tveksamma i bedömningsgrunderna i avsikt att om frågan ställes på sin spets den skulle bli underställd domstols prövning.

I yttrandet ifrågasätter bankofullmäktige avslutningsvis om det inte vore bättre att överlåta åt rättspraxis att i en framtid och med beaktande av de ytterligare omständigheter som då må föreligga avgöra, efter vilka grunder den valda enheten bör omräknas till svensk valuta.

I artikel V nionde stycket i ansvarighetskonventionen föreskrivs att omräkningen av begränsningsbeloppet skall ske efter detta myntslags officiella värde i förhållande till Poincaréfrancen den dag då fonden upprättades. På grund härav föreslås i förevarande paragrafs första stycke en bestämmelse av innebörd att omräkning av ansvarighetsbeloppet till svenska kronor skall ske efter det officiella guldpriset nämnda dag.

Om till utgångspunkt tas det av USA i december 1971 till Internationella valutafonden anmälda guldvärdet, 38,00 dollar per uns fint guld, vilket av USA senare formellt anmälts till Internationella valutafonden som parivärde, och en kurs för dollar av 4,8129 kronor, erhålls ett svenskt guldpris av 5 880 kronor 5 öre per kilogram fint guld. Med denna utgångspunkt motsvarar en Poincaré franc 0,34663 kronor¹.

Andra stycket i förevarande paragraf innehåller bestämmelser om upprättande av begränsningsfond i Sverige. Fonden skall upprättas vid den domstol där talan om ersättning har väckts enligt 18 §. Vidare föreskrivs att fonden får upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom att ägaren ställer säkerhet som godtas av domstolen. Det bör ankomma på rätten att i det enskilda fallet fastställa det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet och omräkna detta till svenska kronor. Rättens beslut i denna fråga bör få överklagas av den vars rätt berörs av beslutet, dvs., förutom av fartygets ägare, av den som gör anspråk på ersättning av begränsningsfonden.

Av lagrummets föreslagna lydelse framgår, att begränsningsfonden får upprättas i Sverige endast om talan om ersättning väckts vid behörig svensk domstol. Har emellertid talan väckts i Sverige och begränsnings-

¹ Efter den amerikanska devalveringen av dollarn med tio procent i februari 1973 torde det nya guldpriset bli ca 42,22 dollar per uns fint guld. Med en kurs för dollar av 4,56 kronor erhålls ett svenskt guldpris av 6 190 kronor 8 öre per kilogram fint guld. En Poincaré franc skulle då motsvara 0,36491 kronor.

fonden i behörig ordning upprättats här i landet, torde det sakna betydelse om ersättningstalan sedermera återkallas och någon talan om ersättning i anledning av samma olycka inte längre är anhängig här under förutsättning att talan är anhängig i annan konventionsstat.

Den domstol vid vilken begränsningsfonden upprättas måste få tillgång till vissa uppgifter angående det skadevållande fartyget, t. ex. dess nationalitet och dräktighet, dess ägare och dess försäkringsgivare. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas när fonden upprättas. Kungl. Maj:t bör vidare få meddela bestämmelser om fondens förvaltning. Föreskrifter bör exempelvis ges om placering av till domstolen inbetalda kontanta medel. Sådana medel torde regelmässigt böra omgående placeras på sådan bankräkning som ger högsta inlåningsränta. Avsteg härifrån bör göras endast då särskilda skäl föranleder därtill. Särskilt bankkonto bör givetvis användas för varje begränsningsfond. I detta avseende hänvisas till 8 § lagen (1927: 56) om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar. Som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.4) torde dock begränsningsfonden i praktiken oftast komma att utgöras av bankgarantier. Vidare bör ges föreskrifter om förfarandet vid utbetalning från fonden. De av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelserna bör även reglera vad som gäller i det fall rätten anser att säkerhet som ställts vid fondens upprättande inte längre kan godtas. I *tredje stycket* föreskrivs därför att Kungl. Maj:t meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning.

7 §

Paragrafen innehåller regler om nedsättning av skadestånd när ansvarighetsbeloppet inte förslår till full ersättning åt samtliga skadelidande. Paragrafens första stycke grundar sig på artikel V fjärde stycket i ansvarighetskonventionen, medan dess andra stycke saknar motsvarighet i konventionen.

Om det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket inte förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning skall enligt *första stycket* i förevarande paragraf deras ersättningar och därå belöpande ränta nedsättas med samma kvotdel. Bestämmelsen har utformats efter förebild av 19 § första stycket atomansvarighetslagen (1968: 45).

Det dröjer ofta avsevärd tid innan omfattningen av de oljeskador som har orsakats av en viss olycka kan överblickas och innan slutlig dom har meddelats beträffande samtliga anspråk och begränsningsfonden kan fördelas. Förhållandet kompliceras ytterligare av den omständigheten att, såsom berörs i anslutning till artikel IX i ansvarighetskonventionen (avsnitt 8.2), mål rörande samma olycka kan komma att be-

handlas av domstolar i skilda länder. På grund härav har som *andra stycke* i paragrafen tagits upp en bestämmelse av innehåll att, om begränsningsfond har upprättats i Sverige och det kan befaras att ansvarighetsbeloppet inte kommer att räcka till för att bereda samtliga skadelidande full ersättning, rätten kan förordna att ersättning tills vidare endast skall utgå med viss kvotdel. I avsaknad av en sådan bestämmelse skulle det eljest kunna inträffa, att en skadelidande, vilkens anspråk blivit slutligt avgjort inom relativt kort tid efter olyckan, får betalt för hela sin fordran, medan skadelidande som först senare får sin fordran fastställd genom dom endast kan få ut en del av fordringsbeloppet eller kanske inte får någon ersättning överhuvudtaget. Ansvarighetskonventionen innehåller inte någon föreskrift som motsvarar den föreslagna bestämmelsen. Med hänsyn till att konventionen föreskriver att proportionell nedsättning skall ske av samtliga ersättningsanspråk, måste den föreslagna bestämmelsen dock anses vara förenlig med konventionen.

Det kan i detta sammanhang nämnas att man vid de nordiska överläggningarna diskuterat att i stället för den nu föreslagna lösningen föreskriva att 259 och 260 §§ sjölagen skall äga motsvarande tillämpning när begränsningsfond har upprättats. Dessa paragrafer innehåller bestämmelser om hänskjutning av tvist om beräkning av ansvarighetsbeloppet eller fördelningen av detta belopp till utredning och avgörande av dispaschör. Vidare ges föreskrifter om ett särskilt preklusionsförfarande. Dispaschören skall sålunda genom kungörelse anmana saksägarna att inom viss tid skriftligen bevaka sin rätt. Har redaren utbetalt hela ansvarighetsbeloppet har han inte någon ytterligare betalningsskyldighet gentemot en borgenär, om han då dispaschen meddelades inte hade och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om dennes fordran.

Som nämnts i det föregående grundas sjölagens bestämmelser om ansvarsbegränsning på 1957 års konvention i ämnet. Denna konvention föreskriver i artikel 5 femte stycket att förfarandet vid rättsliga åtgärder och de tidsfrister inom vilka sådana åtgärder skall vidtas (dvs. preskription och preklusion) regleras av lagen i den stat där åtgärderna vidtas (*lex fori*). 1957 års konvention medger således ett preklusionsförfarande enligt nationell lag. Ansvarighetskonventionen saknar bestämmelser motsvarande den nyss nämnda artikeln. Den innehåller tvärtom föreskrifter om inom vilken tid talan skall väckas (artikel VIII).

Även i övrigt föreligger väsentliga olikheter mellan de två konventionerna. I motsats till ansvarighetskonventionen utgår 1957 års konvention principiellt inte från att ägaren eller redaren endast är skyldig att utge begränsningsbeloppet en gång. Detta sammanhänger delvis med att 1957 års konvention inte är begränsad till skada som uppkommer i konventionsstat. Den innehåller inte några jurisdiktionsregler och inte heller några regler om var säkerhet skall ställas eller begränsningsfond

upprättas. Upprättandet av begränsningsfond utgör inte något villkor för att ansvarsbegränsning skall få åtnjutas. 1957 års konvention hindrar inte att ägaren, även om han ställt säkerhet i konventionsstat, kan bli tvungen att ställa ny säkerhet i icke konventionsstat, och han kan t. o. m. bli tvungen att ställa ny säkerhet i annan konventionsstat. Ansvarighetskonventionen innehåller däremot ett fast sammanhållet system för reglering av de ersättningsanspråk som konventionen avser, vilket förklaras av att den avser endast skada som uppkommit i konventionsstat samt kostnad för förebyggande åtgärd som vidtagits för att förhindra eller begränsa skada i sådan stat. Konventionen innehåller tvingande jurisdiktionsregler. Talan får endast väckas i konventionsstat och begränsningsfond får upprättas endast i sådan stat. Har begränsningsfond upprättats är ägaren skyddad mot ytterligare krav (bortsett från det fall att han själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse).

De nu berörda skillnaderna mellan konventionssystemen talar starkt för att ansvarighetskonventionen inte medger införande av preklusionsförfarande i nationell lagstiftning.

Även om ett preklusionsförfarande inte skulle anses strida mot ansvarighetskonventionen skulle införandet av ett sådant förfarande i fråga om oljeskador medföra vissa väsentliga nackdelar. Såvitt angår förhållandet mellan konventionsstaterna innebär 1957 års konvention att, om en fond har upprättats eller säkerhet ställts i en konventionsstat, de handräkningsåtgärder som vidtagits i annan konventionsstat mot fartyg eller annan egendom i vissa fall skall hävas eller ställd säkerhet frigges (artikel 5 andra stycket). I andra fall föreligger en fakultativ möjlighet härtill (artikel 5 första stycket). Det är under alla omständigheter en förutsättning att den säkerhet som ställts i den förstnämnda staten faktiskt står till den skadelidandes förfogande. Har slututdelning skett i denna stat kan således ägaren bli tvungen att ställa ny säkerhet i annan konventionsstat och bli tvungen att betala det fulla ansvarighetsbeloppet ännu en gång. Enligt artikel VI andra stycket i ansvarighetskonventionen gäller som förutsättning för att krav inte skall kunna göras gällande mot annan ägaren tillhörig egendom än fonden att talan kan föras vid domstol som förvaltar fonden och att fonden faktiskt är tillgänglig för den skadelidande. Dessa bestämmelser får en avgörande betydelse om fondens medel har fördelats efter ett preklusionsförfarande. Ingenting synes då hindra att ägaren — om skada har uppkommit i flera stater — blir skyldig att ställa ny säkerhet i annan stat och betala det fulla ansvarighetsbeloppet ännu en gång.

De fördelar som ett preklusionsförfarande skulle innebära kan inte anses uppväga de nackdelar som införandet av ett sådant förfarande skulle kunna leda till, nämligen att skadelidande som inte har anmält sig i preklusionsförfarandet kan bli utan ersättning och att fartygsägaren kan bli skyldig att betala dubbelt ansvarighetsbelopp (utöver det

belopp som vid sammanstötning m. m. kan bli aktuellt enligt 1957 års konvention). Det syns därför inte lämpligt att införa ett preklusionsförfarande i fråga om oljeskador även om detta skulle anses tillåtet enligt ansvarighetskonventionen. I stället föreslås den nyss berörda regeln i andra stycket som gör det möjligt att interimistiskt utbetala viss del av ersättningen i avbidan på preskriptionstidens utgång.

8 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om regressrätt mot begränsningsfonden. Paragrafens första stycke grundas på artikel V femte och sjätte styckena i ansvarighetskonventionen. Dess andra och tredje stycken motsvarar konventionens artikel V sjunde respektive åttonde styckena.

I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.4) föreskrivs i *första stycket* att den som före begränsningsfondens fördelning utgivit ersättning för oljeskada inträder intill det belopp han betalat i den skadelidandes rätt enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Denna rätt till återkrav tillkommer sålunda envar som utbetalat sådan ersättning som nu avses.

Bestämmelsen är tillämplig också när ersättning utgivits enligt lagstiftning i annan konventionsstat som svarar mot den svenska lagen. Det kan nämligen förekomma att en skadelidande enligt annan konventionsstats lagstiftning har vidsträckt rätt till ersättning än han skulle tillerkännas enligt denna lag. Den som utgivit ersättning till den skadelidande enligt sådan konventionsstats lag får då enligt förevarande lagrum från begränsningsfonden återkräva vad han har utgivit, även om och i den mån ersättning till den skadelidande inte skulle ha utgått enligt denna lag.

Om någon kan göra sannolikt att han framdeles blir skyldig att utge ersättning, som han skulle ha fått kräva åter av begränsningsfonden enligt första stycket, om ersättningen betalats före fondens fördelning, kan rätten enligt *andra stycket* förordna att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

I *tredje stycket* regleras fartygsägarens regressrätt mot begränsningsfonden såvitt avser utgifter eller förluster som han frivilligt har ådragit sig för förebyggande åtgärder. För sådana utgifter eller förluster har han samma rätt till ersättning av begränsningsfonden som andra skadelidande. Det bör påpekas att förebyggande åtgärder enligt definitionen i 1 § endast omfattar åtgärder som varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa oljeskada och som vidtagits efter det en olycka inträffat.

Den bestämmelse i konventionen (artikel V åttonde stycket) på vilken förevarande regel bygger, uppställer inte något uttryckligt krav på att ägaren skall ha ådragit sig utgifterna eller förlusterna efter det att olyckshändelsen inträffat. Mot denna bakgrund kan ifrågasättas om inte också utgifter och förluster som han i förebyggande syfte ådragit sig före olyckshändelsen omfattas av konventionsbestämmelsen. Med hänsyn

till att konventionen endast avser ersättning för skada genom förorening och detta begrepp inte omfattar andra förebyggande åtgärder än sådana som vidtagits efter det en olycka inträffat, måste dock konventionen på denna punkt ges den innebörd som kommit till uttryck i förevarande paragrafs tredje stycke.

9 §

Denna paragraf innehåller regler om verkan av att begränsningsfond har upprättats. Paragrafens första, andra och tredje stycken motsvarar artikel VI i ansvarighetskonventionen.

Första stycket innehåller en bestämmelse av innebörd att om begränsningsfond upprättats och fartygets ägare är berättigad att begränsa sin ansvarighet, annan egendom som tillhör honom inte får tas i anspråk för tillgodoseende av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i sådant fall som avses i första stycket ägaren tillhörig egendom blivit föremål för kvarstad eller annan handräckningsåtgärd, skall enligt *andra stycket* den beviljade åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom. Detta innebär att handräckningsåtgärd som vidtagits i Sverige skall hävas även om begränsningsfonden upprättats i annan konventionsstat. Har begränsningsfond upprättats i sådan stat får givetvis ett yrkande om handräckningsåtgärd inte bifallas av svensk domstol.

Om begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat gäller bestämmelserna i första och andra styckena endast under förutsättning att den ersättningsberättigade har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel utfå vad som belöper på hans fordran. Bestämmelse härom meddelas i *tredje stycket*. Som anförts under artikel VI andra stycket i ansvarighetskonventionen (avsnitt 8.2) får det senare kravet anses innebära att möjlighet skall finnas för den ersättningsberättigade att få betalning ur begränsningsfonden av ersättning, som han tillerkänts av domstol vilken är behörig enligt artikel IX i konventionen. Han skall vidare ha rätt att i den stat där fonden upprättats föra talan om fördelning av och utbetalning från fonden.

Som anmärkts i anslutning till artikel VI i ansvarighetskonventionen (avsnitt 8.2) föreskriver ansvarighetskonventionen i motsats till 1957 års konvention inte uttryckligen att begränsningsfonden endast är tillgänglig för betalning av fordringar som omfattas av ansvarsbegränsningen. Av skäl som där angivits torde dock denna princip vara underförstådd. Även den föreslagna lagen bygger på samma princip. Någon uttrycklig föreskrift i detta avseende torde inte erfordras i lagen. Inte heller behövs någon bestämmelse motsvarande ansvarighetskonventionens artikel VII nionde stycket, som föreskriver att belopp som härrör från försäkring

eller säkerhet som avses i konventionen endast får tas i anspråk för betalning av ersättning enligt konventionen.

I detta sammanhang bör beröras frågan om belopp resp. säkerhet som avsatts som begränsningsfond kan återvinnas om fartygsägaren eller annan som upprättat begränsningsfonden går i konkurs. Den nu gällande lagstiftningen torde knappast medge sådan återvinning. Lagberedningen har i ett år 1970 avgivet betänkande, Utsökningsrätt X (SOU 1970: 75), föreslagit nya regler om återvinning i konkurs. De sålunda föreslagna reglerna lägger mindre vikt än som är fallet enligt gällande rätt vid de subjektiva rekvisiten, dvs. vad konkursgäldenären eller hans medkontra- hent insett eller bort inse. Det är inte uteslutet att de av lagberedningen föreslagna återvinningsreglerna (främst 33 §) skulle kunna bli tillämpliga på medel som avsatts till begränsningsfond. I den mån återvinning enligt de konkursrättsliga reglerna inte kan äga rum kommer de avsatta med- len resp. den ställda säkerheten inte att beröras av konkursen.

10 §

Paragrafen innehåller preskriptionsbestämmelser, som motsvarar an- svarighetskonventionens artikel VIII.

I första punkten har upptagits en regel om treårspreskription av an- språk på ersättning för oljeskada. Utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning är dagen då skadan uppkom. Talan om ersättning måste väc- kas före preskriptionstidens utgång. Krav som framställs utom rätta medför alltså inte preskriptionsavbrott. I andra punkten föreskrivs vidare att talan inte i något fall får väckas senare än sex år från dagen för den olycka som orsakade skadan. Om denna olycka utgjordes av en serie händelser skall sexårsfristen räknas från den första av dessa.

Bestämmelsen i andra punkten avser bl. a. det fall att ett oljelastat fartyg har sjunkit. Preskriptionsfristen löper då från tidpunkten för för- lisningen, oavsett vid vilken tidpunkt olja läcker ut från det sjunkna far- tyget.

11 §

Denna paragraf innehåller en erinran om att skadelidande, fartygs- ägare och deras försäkringsgivare i vissa fall har rätt till ersättning av den Internationella oljeskadefonden. Med hänsyn till att den föreslagna lagen i övrigt innehåller en fullständig reglering av rätten till ersättning för oljeskada har det ansetts lämpligt med en sådan erinran.

Försäkring

I anslutning till artikel VII i ansvarighetskonventionen upptas under denna rubrik i 12—16 §§ regler om skyldighet för fartygsägare att teckna försäkring eller ställa säkerhet för sin ansvarighet för oljeskada.

12 §

I denna paragraf behandlas försäkringsskyldigheten såvitt avser svenska fartyg.

Enligt paragrafens *första stycke* åläggs ägare av svenskt fartyg, vilket befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast, skyldighet att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet till täckande av sin ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Försäkringen eller säkerheten skall uppgå till det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket. Denna skyldighet åvilar dock inte svenska staten.

Skyldigheten att ha försäkring eller ställa säkerhet omfattar enligt lagförslaget endast fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast. I fråga om de skäl som anförts för denna begränsning av försäkringsskyldigheten hänvisas till vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.2).

Försäkringen skall täcka all ansvarighet som omfattas av ansvarighetskonventionen upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Försäkringsskyldigheten gäller oavsett var fartyget befinner sig, alltså även utanför svenskt sjöterritorium.

Försäkringen eller säkerheten skall enligt *andra stycket* godkännas av Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Som anförts i det föregående (avsnitt 13.5) bör uppgiften att avgöra frågor om godkännande av försäkring eller säkerhet för svenska fartyg anförtros åt försäkringsinspektionen.

Närmare föreskrifter om vilka krav en försäkring eller säkerhet skall uppfylla för att godkännas bör utfärdas av Kungl. Maj:t. Dessa föreskrifter bör i första hand grundas på bestämmelserna i artikel VII femte stycket i ansvarighetskonventionen. I fråga om dessa bestämmelser hänvisas till vad som anförts i redogörelsen för nämnda artikel (avsnitt 8.2).

Paragrafens *tredje stycke* innehåller föreskrifter om utfärdande av sådant certifikat som föreskrivs i ansvarighetskonventionen. Om fartygsägaren fullgjort sin skyldighet att ha försäkring eller ställa säkerhet skall myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer utfärda certifikat som bestyrker att denna skyldighet har fullgjorts. I fråga om fartyg som ägs av svenska staten och som därför inte omfattas av försäkringsskyldigheten skall myndigheten i stället utfärda certifikat som bestyrker att fartyget ägs av staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket. Som ovan nämnts (avsnitt 13.5) bör det ankomma på försäkringsinspektionen att utfärda certifikat för svenska fartyg.

Certifikat skall enligt *fjärde stycket* utfärdas på formulär, som fastställs av Kungl. Maj:t. I fråga om certifikatets innehåll finns föreskrif-

ter i artikel VII andra och tredje styckena i ansvarighetskonventionen. Vidare föreskrivs i andra stycket i nämnda artikel att certifikatet skall vara uppställt i överensstämmelse med ett till konventionen fogat formulär.

I fjärde stycket i förevarande paragraf föreskrivs vidare att certifikatet skall medföras ombord på fartyget.

I konventionens artikel VII fjärde stycket föreskrivs att en avskrift av certifikatet skall deponeras hos fartygets registreringsmyndighet. Register över svenska fartyg förs för närvarande av sjöfartsverket. I remiss till lagrådet den 26 april 1972 av lagförslag angående fartygsregister, sjöpanträtt m. m. föreslås att förandet av fartygsregister skall ankomma på myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Enligt motiven till lagförslaget avses att en av tingsrätterna skall utses till registermyndighet. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda föreskrift om att avskrift av certifikat skall deponeras hos registreringsmyndigheten.

13 §

I denna paragraf ges bestämmelser om försäkringsskyldighet för utländska fartyg och vissa därmed sammanhängande frågor.

I första stycket föreskrivs att utländskt fartyg, som befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast, skall ha försäkring eller ställa säkerhet för ägarens ansvarighet enligt den föreslagna lagen intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket. Till skillnad från vad som gäller enligt 12 § i fråga om svenska fartyg föreligger emellertid denna skyldighet för utländska fartyg endast då sådant fartyg anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats.

Lagtexten grundas i detta avseende på artikel VII elfte stycket i ansvarighetskonventionen. Visserligen gäller enligt första stycket i nämnda artikel försäkringsskyldigheten för fartyg som är registrerat i fördragslutande stat oavsett var detta befinner sig. Utom i de avseenden som avses i artikelns elfte stycke ankommer det emellertid endast på den stat, vars flagga fartyget för, att tillsä att denna skyldighet uppfylls.

Som nämnts skall försäkringen eller säkerheten täcka ansvarigheten intill det belopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket. En fartygsägare som har rätt att begränsa sin ansvarighet med stöd av 5 § andra stycket behöver alltså endast ha försäkring eller säkerhet som täcker det ansvarighetsbelopp som gäller för fartyget enligt 255 § sjölagen.

I paragrafens första stycke görs undantag från försäkringsplikten för fartyg som ägs av främmande stat.

Paragrafens *andra stycke* innehåller bestämmelser om skyldighet för utländskt fartyg att medföra certifikat. Sådant fartyg skall sålunda ombord medföra certifikat som visar att den i första stycket föreskrivna

skyldigheten uppfyllts. Detta gäller oavsett fartygets nationalitet. I fråga om certifikat för fartyg som ägs av främmande stat ges en bestämmelse av samma innebörd som den i 12 § tredje stycket angående fartyg som ägs av svenska staten.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 13.5) har berörts de svårigheter som uppkommer då svenska myndigheter skall kontrollera att försäkringsskyldigheten uppfyllts i fråga om utländskt fartyg. Första och andra styckena i förevarande paragraf innehåller de grundläggande bestämmelserna om skyldighet för utländskt fartyg att ha försäkring och medföra certifikat. Som anförts i den allmänna motiveringen torde de bestämmelser som behövs för att nämnda kontroll skall kunna utföras böra utfärdas i administrativ ordning. *Tredje stycket* i förevarande paragraf innehåller därför en bestämmelse av innebörd att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer skall meddela närmare bestämmelser om certifikat för utländska fartyg.

14 §

Paragrafen grundar sig på artikel VII åttonde stycket i ansvarighetskonventionen och innehåller föreskrift om rätt för ersättningsberättigad att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren samt om vilka invändningar försäkringsgivaren i sådant fall får åberopa. Av bestämmelserna i 16 § följer att förevarande paragraf äger motsvarande tillämpning i fråga om sådan säkerhet som avses i 12 och 13 §§.

Paragrafens *första stycke* föreskriver sålunda i överensstämmelse med konventionen att försäkringen skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren. Den skadelidande får härmed möjlighet att väcka talan direkt mot försäkringsgivaren utan att behöva föra talan mot fartygsägaren. Detta kan vara av betydelse bl. a. i de fall då fartygsägaren är hemmahörande i utlandet och det är svårt eller omöjligt att delge honom stämning att svara vid svensk domstol. Vidare ger bestämmelsen den skadelidande möjlighet att få en dom som kan verkställas mot försäkringsgivaren.

I *andra stycket* föreskrivs att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet om fartygets ägare är fri från ansvarighet för skadan. Försäkringsgivaren får alltså göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som avses i 3 § andra stycket. Vidare är bestämmelsen om medvållande i 3 § tredje stycket tillämplig när talan förs mot försäkringsgivaren. Dessutom föreskrivs att försäkringsgivaren är fri från ansvarighet, om fartygets ägare själv uppsåtligen vållat skadan. I sistnämnda fall får den skadelidande vända sig mot fartygsägaren.

Enligt andra stycket gäller vidare att försäkringsgivarens ansvarighet inte i något fall överstiger det ansvarighetsbelopp som gäller för fartyget. Försäkringsgivaren får sålunda åtnjuta ansvarsbegränsning även om fartygets ägare enligt 5 § tredje stycket inte har rätt till ansvarsbe-

gränsning på grund av att olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv.

Tredje stycket innehåller en bestämmelse som är nödvändig med hänsyn till att direkt talan tillåts mot försäkringsgivaren. När talan förs mot försäkringsgivaren av annan än ägaren, kan försäkringsgivaren enligt denna bestämmelse inte i vidare mån än som följer av andra stycket till befrielse från ansvarighet åberopa omständighet som han kunnat åberopa mot ägaren. Bortsett från fall av uppsåtlig skadegörelse av fartygsägaren själv får försäkringsgivaren sålunda inte göra gällande invändningar som han skulle ha varit berättigad att göra gällande mot ägaren. Han kan alltså inte mot den skadelidande åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet eller över huvud taget på förhållandet mellan honom och fartygsägaren. Motsvarande bestämmelser finns i 19 § lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon och 25 § tredje stycket atomansvarighetslagen (1968: 45).

Ett förbehåll i försäkringsavtalet som befriar försäkringsgivaren från ansvarighet, om skadan har vållats genom grov vårdslöshet av ägaren själv, blir därmed utan verkan såvitt avser skada på vilken den föreslagna lagen är tillämplig. Förbehåll med detta innehåll förekommer i regel i fråga om de ansvarsförsäkringar som vanligen tecknas av redare, s. k. P & I-försäkringar. Eftersom fartygsägaren skall ha försäkring som täcker fartygets ansvarighet enligt den föreslagna lagen kan godkännande enligt 12 § andra stycket inte ges av en försäkring, om försäkringsavtalet innehåller ett dylikt förbehåll.

Ansvarighetskonventionen innehåller i artikel VII åttonde stycket sista punkten en föreskrift om att svaranden, dvs. försäkringsgivaren, har rätt att få ägaren instämd i målet. Innebörden av bestämmelsen är något oklar. Den torde dock närmast böra tolkas på det sättet att, om svaranden vid viss utgång i fråga om den mot honom förda talan vill framställa återgångskrav eller annat krav på ersättning mot fartygsägaren, han har rätt att få talan härom mot fartygsägaren handlagd i den rättegång i vilken målet mot honom handläggs. Sådan rätt finns redan enligt 14 kap. 5 § första punkten rättegångsbalken. Visserligen uppställs där som förutsättning för rätten till gemensam handläggning att försäkringsgivaren väcker sin talan mot ägaren innan talan mot honom själv företas till huvudförhandling. Detta krav kan inte anses vara oförenligt med konventionen. Någon särskild bestämmelse i anledning av föreskriften i artikel VII åttonde stycket behövs därför inte.

15 §

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i ansvarighetskonventionen, innehåller en tolkningsregel i fråga om försäkringsgivarens rätt att av fartygsägaren kräva åter vad han utgivit i ersättning. I bestämmelsen, som utformats efter förebild av 3 § trafikförsäkringslagen och 24 §

atomansvarighetslagen, föreskrives att, om försäkringsgivaren inte gjort annat förbehåll, försäkringen gäller för fartygets ägare mot hans ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Bestämmelsen är emellertid dispositiv, varför försäkringsgivaren i försäkringsavtalet kan förbehålla sig regressrätt i förhållande till fartygsägaren. På grund av bestämmelsen i 2 § tredje stycket i lagförslaget gäller förevarande paragraf även i fråga om försäkring som tecknats hos utländsk försäkringsgivare.

Paragrafen äger enligt 16 § motsvarande tillämpning när ägaren, i stället för att teckna försäkring, har ställt säkerhet för sin ansvarighet.

16 §

Enligt förevarande paragraf skall vad i 14 och 15 §§ föreskrivs om försäkring äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan säkerhet som avses i 12 eller 13 §. Härigenom undviks att i 14 och 15 §§ tynga lagtexten med uttrycket "försäkring eller annan säkerhet" och "försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet".

Laga domstol m. m.

Under denna rubrik innehåller förslaget dels i 17 och 18 §§ bestämmelser om behörighet för svensk domstol att pröva talan om ersättning för oljeskada, dels i 19 § regler om verkställighet av domar meddelade i annan konventionsstat. 20 § innehåller en bestämmelse angående förordnande som skall meddelas i svensk dom, som skall verkställas mot i utlandet upprättad begränsningsfond.

17 §

Paragrafen ansluter sig till artikel IX första stycket i ansvarighetskonventionen och innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet att pröva talan om ersättning för oljeskada.

Huvudregeln är enligt paragrafens *första stycke* att talan om ersättning får väckas i Sverige endast om oljeskada genom förorening uppkommit här i landet eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige. Som anförts vid 2 § första stycket avser uttrycket "skada här i landet" även skada som uppkommit inom svenskt sjöterritorium.

Av lagrummets formulering framgår att, om förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra skada i Sverige, behörighet för svensk domstol föreligger enligt första stycket även om dessa åtgärder vidtagits på det fria havet eller inom annan stats område och någon oljeskada inte har uppkommit inom svenskt område.

Det kan givetvis förekomma att samma olycka orsakar oljeskada i olika stater. Ansvarighetskonventionen öppnar i sådant fall möjlighet att i en enda stat handläggas alla mål om ersättning för skada orsakad

av denna olycka. I överensstämmelse härmed föreskrivs i *andra stycket* i förevarande paragraf att, om svensk domstol är behörig enligt första stycket, talan får väckas vid svensk domstol även såvitt avser annan oljeskada som orsakats av samma olycka. Detta innebär att svensk domstol är behörig att pröva alla ersättningsanspråk som grundas på en viss olycka, om i anledning av denna olycka oljeskada till någon del har uppkommit i Sverige eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa oljeskada i Sverige. För att behörighet skall föreligga enligt *andra stycket* är det inte nödvändigt att sådan talan väckts, i fråga om vilken behörighet föreligger enligt första stycket.

18 §

Paragrafen innehåller interna forumregler. Ansvarighetskonventionen saknar bestämmelser i detta avseende.

Frågan om vilka forumregler som bör gälla i fråga om mål om ersättning enligt den föreslagna lagen har behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.6). Bestämmelserna i denna paragraf har utformats i överensstämmelse med vad som där har anförts.

Som anförts i den allmänna motiveringen är enligt 336 § sjölagen i dess nu gällande lydelse sju tingsrätter (Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter) behöriga att handlägga sjörättsliga tvistemål. I den tidigare nämnda lagrådsremissen av den 26 april 1972 föreslås att behörighet att handlägga dylika mål skall tillkomma tingsrätt som utses av Kungl. Maj:t. För sådan domstol föreslås beteckningen sjörättsdomstol. Enligt föredragande departementschefen är ändringen betingad av praktiska skäl; om det på grund av ändrade förhållanden skulle visa sig motiverat att ersätta någon av de i 336 § nämnda domstolarna med annan domstol i samma del av landet kan det vara en onödig omgång att ändra själva sjölagen. Förevarande paragraf har utformats med utgångspunkt från den i lagrådsremissen föreslagna lydelsen av 336 § sjölagen.

I *första stycket* föreskrivs sålunda, att talan om ersättning för oljeskada, i fråga om vilken svensk domstol är behörig enligt 17 §, skall väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Med en på detta sätt utformad bestämmelse finns alltid behörig svensk domstol så snart talan enligt 17 § får väckas i Sverige. Detta gäller även om förebyggande åtgärder vidtagits på det fria havet eller i annan stat för att förhindra skada på svenskt område.

I *andra stycket* regleras det fall att talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar. Det ankommer då på Kungl. Maj:t att förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Enligt artikel IX tredje stycket i ansvarighetskonventionen tillkommer behörighet att avgöra frågor angående fördelning av och utbetal-

ning från begränsningsfond endast domstolarna i den stat där fonden upprättats. I *tredje stycket* i förevarande paragraf föreskrivs att, om begränsningsfonden upprättats i Sverige, frågor om ersättningsbeloppets fördelning skall prövas av domstol som är behörig enligt paragrafens första eller andra stycke. Bestämmelsen gäller dock endast om ägare eller försäkringsgivare mot vilken talan väckts har rätt att begränsa sin ansvarighet.

19 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om verkställighet av utländsk dom om ersättning för oljeskada. Den grundas på artikel X i ansvarighetskonventionen.

Ansvarighetskonventionens regler innebär att laga kraft vunnit dom som har meddelats av domstol som är behörig enligt konventionen kan verkställas i vilken som helst av de övriga konventionsstaterna, så snart de formella förutsättningar som föreskrivits i verkställighetslandet har blivit uppfyllda, under förutsättning att den kan verkställas i den stat där den meddelades.

I förevarande paragrafs *första stycke* har i första punkten tagits upp bestämmelser som helt ansluter sig till dessa konventionsregler. Sålunda föreskrivs, att om dom har meddelats i annan konventionsstat i mål om ersättning för oljeskada och domstolarna i den staten är behöriga enligt ansvarighetskonventionen, domen skall, när den vunnit laga kraft och kan verkställas i den staten, verkställas i Sverige utan att ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen.

Fastän ansvarighetskonventionen inte innehåller något stadgande härom är det uppenbart, att skyldighet att verkställa utländsk dom inte föreligger i den mån den ansvarsbegränsning som gäller för svaren därigenom skulle överskridas. I paragrafens första stycke har intagits en erinran härom.

Såsom anmärkts i anslutning till artikel X i ansvarighetskonventionen torde i överensstämmelse med allmänna rättsgrundsatser gälla, att verkställighetsregler i en konvention inte medför skyldighet att verkställa utländsk dom om avgörandet är uppenbart oförenligt med rättsordningen i verkställighetslandet (*ordre public*) eller att tillämpa vad den utländska domen kan innehålla om tvångsmedel. Någon uttrycklig föreskrift härom torde inte behövas. Enligt ansvarighetskonventionen får fördragsslutande stat vägra verkställighet om domen erhållits genom svikligt förfarande eller den part mot vilken domen har meddelats inte haft skäligena möjligheter att föra sin talan. Verkställighet av dom som erhållits på sådant sätt eller under sådana omständigheter som anges i konventionen måste anses uppenbarligen oförenlig med rättsordningen här i riket. Någon särskild bestämmelse, som täcker dessa fall, har därför inte heller ansetts erforderlig.

I paragrafens *andra, tredje och fjärde stycken* har upptagits bestämmelser om förfarandet då fråga uppkommer om verkställighet i Sverige av dom som meddelats i annan konventionsstat. Bestämmelserna har utformats efter mönster av motsvarande regler i 38 § atomansvarighetslagen. De innebär bl. a., att ansökan om verkställighet skall göras hos Svea hovrätt, att ansökan inte får verkställas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig samt att bifall till ansökningen möjliggör verkställighet av domen på samma sätt som verkställighet av svensk domstols lagakraftäggande dom, om inte högsta domstolen förordnar annat efter klagan över hovrättens beslut.

20 §

I denna paragraf behandlas det fall att begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat och rätt till ansvarsbegränsning föreligger för ägare eller försäkringsgivare mot vilken ersättningstalan väckts vid svensk domstol. Denna domstol skall då i domen förordna, att domen får verkställas endast efter det frågor om fondens fördelning prövats i den stat där fonden upprättats och enligt den statens lag.

Paragrafen föranleds av föreskriften i artikel IX tredje stycket i ansvarskonventionen att endast domstolarna i den stat där fonden upprättats är behörig att pröva frågor om fördelning av och utbetalning från fonden. Innan verkställighet får ske måste behörig domstol i nämnda stat beredas tillfälle att pröva om ansvarsbeloppet kommer att överskridas och ersättningsbeloppen därför måste nedsättas.

Ansvarsbestämmelser

21 §

Denna paragraf innehåller vissa straffbestämmelser för det fall försäkringsskyldighet åsidosatts eller certifikat inte medföres ombord. I fråga om de överväganden som ligger till grund för förslaget i denna del hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 13.7).

I *första stycket* föreskrivs sålunda straffansvar för den som uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter föreskrifterna i den svenska lagen om försäkringsskyldighet. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader.

Enligt 12 och 13 §§ åligger försäkringsplikten fartygets ägare. I detta sammanhang bör uppmärksammas definitionen i 1 § av begreppet ägare. Straffansvar kan därför i vissa fall drabba annan än den som civilrättsligt äger fartyget. Om fartygets ägare är juridisk person, är straffbestämmelsen tillämplig på den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende.

Av skäl som anförts i den allmänna motiveringen föreslås i *andra*

stycket en bestämmelse av innebörd att det i första stycket föreskrivna straffansvaret skall omfatta även redare som låter fartyg bedriva sjöfart trots att han känt till eller bort känna till att försäkringsskyldigheten inte var uppfylld samt befälhavare som med mötsvarande insikt medverkar till att fartyget hålls i drift.

Enligt *tredje stycket* inträder straffansvar för befälhavaren vid åsidosättande av skyldighet att medföra certifikat ombord. Som anförts i den allmänna motiveringen får försummelse i detta avseende anses utgöra en ordningsföreseelse, varför endast böter ingår i straffskalan.

Övriga bestämmelser

22 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om den föreslagna lagens tillämplighet på krigsfartyg och fartyg som inte befordrar olja som bulklast.

I *första stycket* regleras ansvarigheten för krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg. I första punkten stadgas att lagen inte gäller oljeskada som orsakats av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tidpunkten för olyckan ägs eller brukas av stat och användes uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift. Denna bestämmelse överensstämmer med artikel XI första stycket i ansvarighetskonventionen. I andra punkten föreskrivs emellertid att, om sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller om förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, bestämmelserna i 1 § 3—5, 10 och 18 §§ skall äga tillämpning. I fråga om de överväganden som ligger till grund för förslaget i denna del hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 13.2). Förslaget innebär sålunda att i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg lagen kommer att äga tillämpning såvitt avser dess bestämmelser om strikt ansvar, grunder för ansvarsfrihet och inverkan av medvållande på den skadelidandes sida (3 §), kanalisering av ansvaret (4 §), ansvarsbegränsning (5 §), preskription (10 §) och laga domstol (18 §). Däremot blir bestämmelserna om begränsningsfond (6—9 §§), försäkringsskyldighet (12—16 §§), svensk domstols behörighet (17 §) och verkställighet av domar (19—20 §§) samt ansvarsbestämmelserna (21 §) inte tillämpliga. Dessamma gäller den i 11 § intagna upplysningen om att rätt till ersättning av den internationella oljeskadefonden kan föreligga. Eftersom bestämmelsen om krigsfartyg m. m. endast avser skada i Sverige, torde den internationellt privaträttsliga bestämmelsen i 2 § tredje stycket inte behöva göras tillämplig. Någon hänvisning till 2 § fjärde stycket torde inte heller vara nödvändig för krigsfartygens del. Denna bestämmelse avser de fall då tillämpningen av bestämmelserna i den föreslagna lagen skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag. Som

anförts i det föregående (avsnitt 13.8) torde konflikt endast kunna uppstå i förhållande till två konventioner, nämligen 1957 års konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö och 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning. Såvitt avser förstnämnda konvention undanröjs möjligheten till konflikt genom en föreslagen bestämmelse i 5 § andra stycket. 1910 års konvention är inte tillämplig på krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg, och lagens bestämmelser om sådana fartyg kommer således inte i konflikt med denna konvention. Det har därför inte ansetts nödvändigt att göra 2 § fjärde stycket tillämplig på fartyg av detta slag.

I *andra stycket* regleras ansvarigheten för fartyg som vid olyckstillfället inte befordrar olja som bulklast. Av den definition av fartygsbegreppet som föreslås i 1 § sista stycket följer att bestämmelsen också är tillämplig på flytande anordningar som inte befordrar olja, t. ex. mudderverk. I enlighet med vad som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.2) föreskrivs att bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket, 3, 10 och 18 §§ skall gälla såvitt avser oljeskada, som orsakats av sådant fartyg, om skada har uppkommit i Sverige eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige.

I motsats till vad som föreslagits gälla beträffande krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg föreslås alltså att 4 och 5 §§ inte skall vara tillämpliga på fartyg som inte befordrar olja som bulklast. Dessa paragrafer innehåller bestämmelser om kanalisering och om rätt till ansvarsbegränsning. Beträffande anledningen till att dessa bestämmelser inte bör göras tillämpliga på sistnämnda kategori fartyg hänvisas likaledes till den allmänna motiveringen. Vad angår ansvarsbegränsningen innehåller förevarande lagrum en bestämmelse av innebörd att i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet skall beträffande fartyg av ifrågavarande slag gälla bestämmelserna i 10 kap. sjölagen samt att ansvarighetsbeloppet skall bestämmas enligt 255 § nämnda lag. Bestämmelsen är dock inte nödvändig utan har närmast karaktären av en upplysning. Vidare föreskrivs att 2 § fjärde stycket blir tillämpligt på fartyg som inte transporterar olja som last i bulk. Som framgår av vad som anförts i det föregående (avsnitt 13.8) föreligger beträffande sådana fartyg möjligheter till konflikt mellan den föreslagna lagens bestämmelser om strikt ansvarighet för fartygsägaren och bestämmelserna i 1910 års konvention, enligt vilken ansvar föreligger endast vid vållande.

Ikraftträdandebestämmelse

För att förhindra att svenska fartyg kommer i en konkurrensmässigt sämre ställning än fartyg från de flesta andra större sjöfartsnationer är det önskvärt att lagen inte sätts i kraft förrän ansvarighetskonventionen har trätt i kraft. Det är å andra sidan angeläget att så snart som möjligt

åstadkomma en förbättring i förhållande till gällande rätt av de skadelidandes möjligheter att få ersättning för oljeskada. Som framgår av vad som anförts i det föregående (avsnitt 10) har man anledning att räkna med att ansvarighetskonventionen kommer att träda i kraft under andra halvåret 1974. Förslag till lagstiftning angående ansvarighet för oljeskada torde inte kunna behandlas av riksdagen förrän under hösten 1973. Det torde sålunda inte medföra något större dröjsmål om den svenska lagstiftningen träder i kraft först samtidigt med ansvarighetskonventionen. Härtill kommer att så länge konventionen inte har trätt i kraft en tillämpning av den föreslagna lagens bestämmelser rörande obligatorisk försäkring skulle stöta på avsevärda praktiska svårigheter såvitt avser utländska fartyg. Det skulle vidare endast i undantagsfall vara möjligt att ålägga ägaren av ett utländskt fartyg högre ansvarighet än som följer av 1957 års konvention. På grund av vad sålunda anförts bör den föreslagna lagen inte sättas i kraft förrän ansvarighetskonventionen har trätt i kraft. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att fastställa dag för lagens ikraftträdande.

Skulle å andra sidan ansvarighetskonventionens ikraftträdande förse-
nas, kan det bli nödvändigt att överväga lämpligheten av att sätta den svenska lagstiftningen i kraft före konventionens ikraftträdande.

15.2 Förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja

1 §

I överensstämmelse med vad som anförts i det föregående (avsnitt 13.1) tas i denna paragraf upp en föreskrift av innebörd att bestämmelserna i artiklarna 1—13 i fondkonventionen skall gälla som svensk lag med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i den föreslagna lagen. Som anförts bör detta dock endast gälla i den omfattning dessa artiklar reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter och vissa processuella frågor. Undantag görs därför för sådana bestämmelser i artiklarna som uteslutande reglerar de fördragslutande staternas inbördes förpliktelser. Härmed avses bestämmelser om staternas rättigheter och skyldigheter gentemot fonden och bestämmelser som reglerar fondens verksamhet och inte berör enskilda rättssubjekt.

De bestämmelser som föreslås bli omedelbart tillämpliga är de regler av civilrättslig eller processrättslig natur som konventionen innehåller. I första hand gäller detta bestämmelserna om fondens skyldighet att utge ersättning till de skadelidande (art. 4) och att utge gottgörelse till fartygets ägare eller försäkringsgivare (art. 5). Vidare avses bestämmel-

serna om preskription av talan mot fonden (art. 6), om jurisdiktion och om rättegången (art. 7), om verkställighet av dom som meddelats mot fonden (art. 8) samt reglerna om fondens rätt att föra regress- och subrogationstalan (art. 9). Slutligen avses bestämmelserna om skyldighet för enskilda rättssubjekt att till fonden betala grundavgift och årsavgift (art. 10, art. 11 första och tredje styckena och art. 12 andra—fjärde och sjätte styckena), att ställa säkerhet för betalningsskyldighetens fullgörande (art. 12 femte stycket) samt att utge ränta på förfallet belopp (art. 13 första stycket).

En redogörelse för artiklarnas innehåll har lämnats i avsnitt 8.3.

I detta sammanhang bör beröras frågan om fonden är skyldig att utöver det begränsningsbelopp som gäller enligt artikel 4 fjärde stycket i fondkonventionen betala ränta och rättegångskostnad. Som anmärkts under 5 § i den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss besvarar ansvarighetskonventionen inte frågan om fartygsägaren är skyldig att utöver det belopp, vartill hans ansvarighet är begränsad, svara för ränta och rättegångskostnad. Detta förhållande får anses göra det möjligt för varje fördragsslutande stat att reglera dessa problem i sin nationella lagstiftning. Nämnda lagrum innehåller en bestämmelse om att fartygsägaren inte har rätt till begränsning i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Inte heller fondkonventionen innehåller bestämmelser i detta avseende, vilket skulle kunna leda till samma tolkning som i fråga om ansvarighetskonventionen. Det kan emellertid med visst fog hävdas att beträffande fondkonventionen läget i viss mån är ett annat. I artikel 4 fjärde stycket (a) föreskrivs att det sammanlagda belopp som skall betalas av fonden för en och samma olycka, tillsammans med vad som faktiskt betalats enligt ansvarighetskonventionen, inte får överstiga 450 milj. francs. Samma begränsningsbelopp gäller enligt fjärde stycket (b) i fråga om de ersättningar som fonden sammanlagt kan få betala när en naturkatastrof har gett upphov till flera olyckor. Dessa bestämmelser kan tolkas så att fonden inte är skyldig att betala någon ersättning utöver detta belopp, inte ens ersättning för rättegångskostnader. Däremot torde fonden få anses vara skyldig att alltid utge dröjsmålsränta även om begränsningsbeloppet därigenom överskrids.

Frågan är sålunda inte löst i fondkonventionen. Det är givetvis viktigt att denna fråga regleras enhetligt i samtliga fond-stater. Med hänsyn härtill har det inte ansetts lämpligt att i den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till fondkonventionen uppta någon bestämmelse i detta avseende. Frågan bör i stället tas upp inom fonden sedan denna börjat sin verksamhet. Vid de i det föregående nämnda nordiska departementsöverläggningarna rådde enighet om att man från nordiskt håll bör arbeta för en lösning innebärande att fonden skall vara skyldig att utöver begränsningsbeloppet betala såväl ränta som rättegångskostnader.

Så länge frågan inte har reglerats genom beslut av fonden synes bestämmelsen i förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss (5 § första stycket tredje punkten) rörande fartygsägarens skyldighet att betala ränta och rättegångskostnad böra tillämpas analogt.

2 §

Denna paragraf reglerar omfattningen av fondens regress- och subrogationsrätt mot annan än fartygsägaren eller dennes garant.

Fondkonventionen innehåller i artikel 9 andra stycket regler om fondens regressrätt mot eller subrogationsrätt i förhållande till annan än fartygsägaren och dennes försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet för fartygsägarens ansvarighet. Sålunda föreskrivs att fondens rätt i detta avseende inte inskränks genom konventionen. Vidare stadgas att fondens subrogationsrätt inte får vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den person som fått ersättning eller gottgörelse. Som anförts i anslutning till nämnda artikel innebär den senare bestämmelsen att fonden gentemot den som enligt nationell lag är ersättningskyldig för skadan (utom ägaren och dennes försäkringsgivare) skall ha subrogationsrätt i minst samma omfattning som den som meddelat den ersättningsberättigade försäkring för skada genom förorening. I övrigt reglerar konventionen inte fondens rätt i dessa avseenden, utan denna fråga får avgöras enligt tillämplig nationell lag.

I avsaknad av uttrycklig föreskrift i förevarande lag skulle fonden kunna utöva regressrätt enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, dvs. i allmänhet mot envar som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållat oljeskada för vilken fonden betalat ersättning. Fonden skulle i så fall få en mer omfattande regressrätt än den som i regel tillkommer en försäkringsgivare. Enligt 25 § första stycket försäkringsavtalslagen får denne endast utöva regressrätt mot den som uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skadan eller som svarar för skadan oberoende av vållande. Rätt till återkrav föreligger dock inte mot den som enligt 3 kap. 1 eller 2 § skadeståndslagen svarar för skadan uteslutande på grund av annans vållande (principalansvar). Nämnda bestämmelse i försäkringsavtalslagen är dock dispositiv, och försäkringsgivaren kan således i försäkringsavtalet förbehålla sig regressrätt även mot den som orsakat skadan genom vårdslöshet som inte är grov eller mot den som svarar för skadan enbart på grund av principalansvar.

Med anledning av bestämmelsen i artikel 9 andra stycket föreskrivs i förevarande paragraf att fonden endast får utöva regressrätt i den utsträckning som följer av 25 § första stycket försäkringsavtalslagen.

Det är givetvis önskvärt att en enhetlig reglering av fondens regressrätt kommer till stånd. Det torde enklast kunna åstadkommas genom ett beslut av behörigt organ inom fonden att fonden icke alls eller endast under vissa förutsättningar skall utöva regressrätt.

3 §

Paragrafen innehåller interna forumregler.

Bestämmelser om vilket lands domstolar som är behöriga att pröva talan mot fonden finns i artikel 7 första och tredje styckena i fondkonventionen. I fråga om innehållet i dessa bestämmelser hänvisas till redogörelsen för konventionens innehåll (avsnitt 8.3).

Förevarande paragraf reglerar den inbördes behörigheten mellan svenska domstolar att pröva sådan ersättningstalan mot fonden som enligt fondkonventionen får upptas i Sverige. Enligt paragrafen skall sådan talan prövas vid domstol som enligt 18 § i den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss är behörig att uppta talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka. Sådan behörighet tillkommer enligt förslaget den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar skall Kungl. Maj:t förordna att samtliga mål skall handläggas vid en av dessa domstolar. I fråga om de överväganden som ligger till grund för forumreglerna i sistnämnda paragraf hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 13.6).

I detta sammanhang bör beaktas den tvingande forumregeln i artikel 7 tredje stycket första punkten i fondkonventionen. Har talan väckts vid behörig svensk domstol mot ägaren eller dennes försäkringsgivare är endast denna domstol behörig att pröva talan mot fonden rörande samma skada.

4 §

Paragrafen reglerar sättet för underrättelse till fonden enligt artikel 7 sjätte stycket.

I nämnda artikel föreskrivs att om ersättningstalan väckts mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare, part i målet har rätt att underrätta fonden om rättegången i enlighet med bestämmelserna i tillämplig nationell lag. I förevarande paragraf föreskrivs att i fråga om sådan underrättelse som nu avses bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken angående kungörande av rättegång skall äga tillämpning. Enligt dessa bestämmelser skall underrättelsen innehålla kungörande av rättegången samt en anmaning till den underrättelsen avser att inträda i denna. Kungörandet skall ske genom delgivning av skriftlig inlaga som även skall delges motparten. I inlagan skall saken och grunderna för åtgärden anges. I fråga om delgivningen gäller bestämmelserna i delgivningslagen (1970: 428).

Har underrättelse ägt rum enligt dessa föreskrifter blir dom som meddelas mot fartygets ägare eller försäkringsgivare av enligt fondkonventionen behörig domstol bindande för fonden även om denna inte

utnyttjat sin rätt enligt artikel 7 fjärde stycket att inträda som part i målet. Som förutsättning härför gäller dock att fonden fått underrättelsen inom sådan tid och på sådant sätt att den har haft faktisk möjlighet att på ett verkningfullt sätt inträda som part.

I detta sammanhang bör erinras om att sådan underrättelse som avses i förevarande paragraf enligt artikel 6 medför preskriptionsavbrott såvitt gäller fordran mot fonden.

5 §

I denna paragraf regleras förfarandet när fråga uppkommer om verkställighet av dom som har meddelats av utländsk domstol som är behörig enligt artikel 7 i fondkonventionen.

Fondkonventionen innehåller i artikel 8 en bestämmelse om verkställighet av domar. Bestämmelsen hänvisar i huvudsak till artikel X i ansvarighetskonventionen. Enligt 1 § skall artikel 8 i fondkonventionen tillämpas som svensk lag. Bestämmelser som svarar mot artikel X i ansvarighetskonventionen har tagits upp i 19 § i den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Denna paragraf innehåller i andra, tredje och fjärde styckena bestämmelser om förfarandet när fråga uppkommer om verkställighet i Sverige av dom som har meddelats i annan stat som tillträtt ansvarighetskonventionen. I fråga om innehållet i dessa artiklar och i sistnämnda paragraf hänvisas till vad som anförts i det föregående.

Med anledning härav föreskrivs i förevarande paragraf att i fråga om verkställighet av dom, som har meddelats mot fonden i mål om ersättning för oljeskada, 19 § lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall äga motsvarande tillämpning. Det bör anmärkas att med konventionsstat i nämnda lag avses stat som tillträtt ansvarighetskonventionen. Artikel 8 i fondkonventionen jämförd med artikel 7 innebär att det endast föreligger skyldighet att verkställa sådan dom mot fonden som meddelats i fond-stat. Vid tillämpning av 19 § på dom som meddelats mot fonden skall således med konventionsstat förstås stat som tillträtt fondkonventionen. Har emellertid talan väckts mot fonden i dess egenskap av försäkringsgivare enligt artikel 5 andra stycket i fondkonventionen grundas skyldigheten för stat att verkställa domen på artikel IX i ansvarighetskonventionen. I sådant fall blir 19 § ansvarighetslagen direkt tillämplig och domen verkställbar även om den meddelats i stat som inte är fond-stat.

Ikraftträdandebestämmelse

Den föreslagna lagen kan inte träda i kraft förrän fondkonventionen trätt i kraft. Det bör därför ankomma på Kungl. Maj:t att fastställa dag för lagens ikraftträdande.

Som framgår av redogörelsen för fondkonventionens innehåll (av-

snitt 8.3) föreskrivs i artikel 35, att fonden inte är skyldig att betala ersättning eller gottgörelse i anledning av skada orsakad av olycka, som inträffar under de första fyra månaderna efter det konventionen trätt i kraft. Vidare får anspråk grundat på olycka som inträffar mellan fyra och åtta månader från ikraftträdandet inte göras gällande mot fonden före utgången av sistnämnda tid. Bestämmelser härom bör meddelas i samband med förordnande om lagens ikraftträdande.

15.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Den nu föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss medför i stor utsträckning att vissa av sjölagens regler om skadestånd och om begränsning av ansvarigheten inte blir tillämpliga på skada som omfattas av den nya lagstiftningen. En erinran härom bör intas i sjölagen, som i 344 § redan innehåller en motsvarande erinran beträffande atomskada. På grund härav föreslås att 344 § sjölagen ges följande lydelse: "Om atomskada och oljeskada gälla särskilda bestämmelser."

I ovannämnda remiss till lagrådet den 26 april 1972 med förslag till ändring i sjölagen föreslås att före 344 § sjölagen införs rubriken "Om atomskada". Om detta förslag genomförs bör i samband med den nu föreslagna ändringen i nämnda paragraf denna rubrik ändras till att lyda "Om atomskada och oljeskada".

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.7) bör i denna lag införas bestämmelser som gör det möjligt att i fråga om fartyg för vilket försäkringsskyldigheten åsidosätts meddela vissa förbud. Dessa förbud bör vara straffsanktionerade.

12 a §

I denna paragraf ges bestämmelser om rätt för myndighet att meddela förbud om den i lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss föreskrivna försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts beträffande visst fartyg. I sådant fall får myndighet som bestäms av Kungl. Maj:t förbjuda fartyget att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplass eller, i fråga om svenskt fartyg, förbjuda fartygets vidare resa.

Som anförts i den allmänna motiveringen bör förbud enligt 12 a §, i likhet med vad som är fallet i fråga om förbud enligt 11 §, meddelas av sjöfartsverket eller, om dess beslut inte kan avvaktas, av tullverket.

Enligt 13 § i den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada till sjöss föreligger i fråga om utländskt fartyg försäkringsskyldighet endast

då fartyget anlöper eller lämnar svensk hamn. Beslut enligt förevarande paragraf kan således i fråga om sådant fartyg endast avse förbud att anlöpa eller lämna svensk hamn. I fråga om svenskt fartyg föreligger emellertid enligt 12 § i nämnda lag försäkringsskyldighet oavsett var fartyget befinner sig. Beträffande svenskt fartyg föreskrivs därför att beslut enligt förevarande paragraf även får avse förbud mot fartygets fortsatta resa. Sådant beslut får meddelas oavsett var fartyget befinner sig. Detta innebär att vederbörande svenska myndighet exempelvis får förbjuda ett svenskt fartyg att avgå från utländsk hamn till dess försäkringsskyldigheten uppfyllts. Det bör påpekas att oavsett fartygets nationalitet försäkringsplikt föreligger endast om fartyget befordrar mer än 2 000 ton olja som bulklast.

Frågan om den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma för staten om ett felaktigt beslut om förbud meddelas regleras i 3 kap. skadeståndslagen (1972: 207). Enligt skadeståndslagen svarar sålunda staten med vissa inskränkningar för skada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning.

Enligt 12 § andra punkten förevarande lag skall beslut om förbud eller föreläggande enligt 11 § genast tillställas befälhavaren och redaren eller ägaren samt, om beslutet avser ett utländskt fartyg, beskickning eller konsulat för det land där fartyget hör hemma. Motsvarande bör gälla i fråga om beslut som meddelas med stöd av 12 a §. På grund härav har i denna paragraf tagits in en bestämmelse om att 12 § andra punkten skall tillämpas i fråga om förbud som meddelas enligt 12 a §. Eftersom försäkringsplikten enligt ansvarighetslagen åvilar fartygets ägare bör, förutom befälhavaren, i första hand fartygets ägare underrättas om beslutet. Är ägaren inte samtidigt redare av fartyget och kan ägaren inte anträffas, bör underrättelsen tillställas redaren.

13 §

Har beslut om förbud mot fartygets avgång eller vidare resa meddelats enligt 11 § första stycket 1972 års lag skall enligt 13 § samma lag beslutsmyndigheten genast underrätta polis-, tull- och lotsmyndigheterna om beslutet under förutsättning att fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium. Det åligger dessa myndigheter att vidta de åtgärder som behövs för att verkställa beslutet. Vidare föreskrivs att om förbud som meddelats enligt 11 § avser svenskt fartyg som befinner sig inom främmande lands sjöterritorium, befälhavaren på begäran av svensk konsul är skyldig att lämna fartygets nationalitetshandling till honom. Dessa bestämmelser bör gälla även i fråga om förbud som meddelats enligt 12 a §. På grund härav har 13 § kompletterats så att den även gäller beslut som meddelats enligt 12 a §.

19 §

I 1972 års lag föreskrivs vidare i 14 § att om beslut enligt 11 § första stycket inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören), beslutet genast skall underställas denne. Detsamma gäller om beslutet meddelats av annan myndighet. Beslutet skall dock gälla till dess överprövande myndighet bestämmer annat. Beslut enligt 11 § grundas huvudsakligen på en bedömning av fartygsteknisk och navigatorisk art. Ett förbud eller föreläggande enligt nämnda paragraf kan innebära ett allvarligt ingrepp i handhavande av fartyg. Genom att beslut skall underställas när det har meddelats av annan än sjösäkerhetsdirektören ges garantier för att frågan snabbt prövas av en särskilt kvalificerad befattningshavare.

Den bedömning som skall ligga till grund för beslut om förbud enligt den föreslagna 12 a § är av annat slag. I sådana fall gäller det endast att konstatera om försäkringsskyldigheten uppfyllts eller inte. Hur denna kontroll skall företas bör såsom anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 13.5) regleras i administrativ ordning. Någon underställning av beslut om förbud enligt 12 a § bör därför inte ske. Däremot erfordras särskilda besvärsmöjligheter.

Enligt 19 § i dess nu gällande lydelse får talan inte föras mot sådant beslut om förbud eller föreläggande som skall underställas sjösäkerhetsdirektörens prövning. Talan mot beslut av sjösäkerhetsdirektören förs hos kammarrätten. Har myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet meddelat beslut i annan fråga än sådan som fordrar underställning, förs talan mot beslutet hos sjöfartsverket. Om sjöfartsverket eller annan central förvaltningsmyndighet har meddelat sådant beslut, förs talan mot detta hos Kungl. Maj:t.

Såsom nyss anförts skall beslut i frågor som avses i 12 a § inte fattas av eller underställas sjösäkerhetsdirektören. Beslut meddelat av sjöfartsverket eller annan central förvaltningsmyndighet i sådan fråga bör överklagas till kammarrätten. En bestämmelse härom har tagits in i 19 § första stycket.

21 §

Enligt denna paragraf i dess nuvarande lydelse döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överträder förbud som meddelats enligt 11 § första stycket till böter eller fängelse i högst ett år. Straffbestämmelsen skall enligt förslaget gälla även överträdelse av förbud enligt 12 a §.

24 §

Denna paragraf innehåller i sin nuvarande lydelse en bestämmelse, enligt vilken fartygets redare eller ägare döms som om han själv begått gärningen om förbud enligt 11 § första stycket överträds. Som förutsättning för straffbarhet gäller att ägaren eller redaren haft eller bort ha vetskap om gärningen.

Som anfördes vid införandet av 1972 års lag (prop. 1972: 38 s. 77) är enligt allmänna principer brottsbalkens medverkansregler tillämpliga i fråga om brott som avses i 21 §. Dessa medverkansregler bör tillämpas i första hand. Det finns emellertid situationer i vilka brottsbalkens medverkansregler inte medger att straffansvar utkrävs i tillräcklig omfattning för att hos dem som ytterst har ansvaret för fartygets drift inskräpa vikten av att lagens regler följs. Sådana skäl låg till grund för bestämmelsen om straffansvar för redare och ägare i förevarande paragraf.

Försäkringsplikten åvilar enligt den föreslagna lagen om ansvarighet för oljeskada fartygets ägare. Är denne och fartygets redare skilda personer är det emellertid redaren som är ansvarig för fartygets drift och som i första hand har ansvaret för att förbud som meddelats enligt 12 a § iakttas. Som framgår av stadgandets formulering kan redaren eller ägaren straffas även om endast oaktsamhet kan läggas honom till last. Av allmänna straffrättsliga principer följer att redaren eller ägaren inte skall straffas, om han gjort vad som skäligen kan fordras av honom för att förebygga eller hindra brottet.

Att redaren eller ägaren döms med tillämpning av 24 § utesluter inte ansvar för gärningsmannen och inte heller att annan medverkande döms enligt vanliga medverkansregler.

Med hänsyn till det intresse svenska staten har av att förbud som meddelats av svensk myndighet åttlyds, måste en överträdelse av förbud enligt 12 a § anses vara sådant brott mot Sverige som avses i 2 kap. 3 § tredje punkten brottsbalken. Straffbestämmelsen i förevarande paragraf är därför tillämplig även om detta brott anses ha begåtts utom riket. Detsamma gäller givetvis i fråga om bestämmelsen i 21 §.

15.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier

Enligt 2 § lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier åtnjuter vissa i paragrafen uppräknade internationella organisationer immunitet och privilegier enligt vad som bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige.

I artikel 34 i fondkonventionen föreskrivs att den internationella

oljeskadefonden har rätt till skattefrihet i vissa angivna avseenden. I fråga om de närmare bestämmelserna hänvisas till vad som anförts i redogörelsen för konventionens innehåll (avsnitt 8.3). På grund härav har den internationella oljeskadefonden intagits i den förteckning över internationella organisationer som finns i 2 § i 1966 års lag.

Det här föreslagna tillägget till 1966 års lag bör träda i kraft samtidigt med att fondkonventionen blir bindande för Sverige. Kungl. Maj:t bör därför bemyndigas att förordna om lagens ikraftträdande.

Bilaga 1
till departementspromemorian

Lagförslag

1 Förslag till

Lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom förordnas som följer

Inledande bestämmelser

1 § I denna lag förstås med

olja: beständig olja, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja;

oljeskada: dels skada, som uppkommit genom förorening orsakad av olja, vilken föres ombord på fartyg och som tillfogats person eller egendom utanför fartyget, dels kostnad och skada orsakad av förebyggande åtgärder;

olycka: sådan händelse eller serie händelser med samma ursprung som orsakar oljeskada;

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

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

franc: en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet;

fartygs dräktighet: dess nettodräktighet ökad med det maskinrum som vid bestämmande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten eller beträffande fartyg, som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet, 40 procent av vikten i ton av den olja som fartyget kan föra;

ansvarighetskonventionen: den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja;

konventionsstat: stat som tillträtt ansvarighetskonventionen.

Vid tillämpning av denna lag skall med fartyg jämställas varje annan flytande anordning som användes till sjöss.

2 § Denna lag äger tillämpning på oljeskada, som uppkommit i Sverige eller annan konventionsstat och orsakats av fartyg, som befordrar olja som last i lös vikt (bulklast), samt på kostnad för förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige eller annan konventionsstat.

I fråga om lagens tillämplighet på krigsfartyg och vissa andra statsfartyg samt fartyg som icke befordrar olja som bulklast gäller bestämmelserna i 22 §.

Denna lag tillämpas utan hinder av eljest gällande regler om tillämplig lag.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas ej om eller i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

Skadestånd

3 § Oljeskada ersättes av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon för vilken han svarar varit vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie händelser, åvilar ansvaret den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvarighet om han visar att skadan

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

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

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

I fråga om verkan av medvållande på den skadelidandes sida gäller 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207).

4 § Anspråk på ersättning för oljeskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i denna lag får ej göras gällande mot fartygets ägare i annan ordning än som föreskrives i lagen.

Anspråk som avses i första stycket får ej göras gällande mot fartygets redare, som icke är ägare, och ej heller mot befraktare eller annan som i redarens ställe handhar fartygets drift eller mot avlastare, lastemottagare, lastägare, lots eller någon som utan att tillhöra besättningen utför arbete i fartygets tjänst. Har skada uppkommit i samband med bärgning av fartyget eller lasten eller i samband med förebyggande åtgärder, gäller vad nu sagts även i fråga om bärgaren eller den som vidtagit sådana åtgärder, såvida icke bärgningen eller de förebyggande åtgärderna vidtagits i strid mot myndighets förbud eller, om de vidtagits av annan än myndighet, trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets eller lastens ägare.

Anspråk som avses i första stycket får ej heller göras gällande mot den som är anställd hos fartygets ägare eller hos person som avses i andra stycket.

Vad som utgivits i ersättning för oljeskada enligt denna lag får icke krävas åter av lots, bärgare eller den som vidtagit förebyggande åtgärder eller person som avses i tredje stycket annat än om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

5 § Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sin ansvarighet enligt denna lag till ett belopp motsvarande tvåtusen francs för ton av fartygets dräktighet. Ansvarigheten skall dock ej i något fall överstiga tvåhundra miljoner francs. Rätt till begränsning föreligger icke i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Om det påkallas till uppfyllande av Sveriges förpliktelser i förhållande till stat som tillträtt den i Bryssel den 10 oktober 1957 avslutade konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, skall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1) gälla i fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet. Ansvarighetsbeloppet bestäms enligt 255 § sjölagen.

Fartygets ägare har ej rätt till ansvarsbegränsning om olyckan vållats genom fel eller försummelse av ägaren själv med mindre han begått

felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av besättningen.

6 § Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren [ökat med ett skäligt belopp för ränta och rättegångskostnader]. Ansvarighetsbeloppet omräknas till kronor efter det officiella guldpriset den dag då fonden upprättas.

Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning väckts enligt 18 §. Fonden får upprättas antingen genom att ansvarighetsbeloppet inbetalas kontant eller genom att ägaren ställer säkerhet som godtas av domstolen.

Konungen meddelar närmare bestämmelser om upprättande av begränsningsfond och om fondens förvaltning.

7 § Om ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första stycket ej förslår till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, nedsättes deras ersättningar och därpå belöpande ränta med samma kvotdel.

Har begränsningsfond upprättats här i riket och kan det befaras att det för fartyget gällande ansvarighetsbeloppet ej kommer att förslå till gottgörelse åt dem som är berättigade till ersättning, kan rätten förordna att ersättning tills vidare skall utgå endast med viss kvotdel.

8 § Den som före begränsningsfondens fördelning har utgett ersättning för oljeskada inträder intill det belopp han betalat i den skadelidandes rätt enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

Kan fartygets ägare eller annan göra sannolikt att han framdeles blir skyldig att utge ersättning, som han, om ersättningen betalats före fondens fördelning, skulle ha kunnat återkräva från fonden enligt första stycket, kan rätten förordna, att medel tills vidare skall avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Har ägaren frivilligt ådragit sig utgifter eller åsamkats förluster med anledning av förebyggande åtgärder, äger han samma rätt till ersättning härför ur begränsningsfonden som annan skadelidande.

9 § Har begränsningsfond upprättats enligt 6 § och har ägaren rätt att begränsa sin ansvarighet, får annan ägaren tillhörig egendom än begränsningsfonden ej tagas i anspråk för tillgodoseende av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

Har i fall som avses i första stycket ägaren tillhörig egendom blivit föremål för kvarstad eller annan handräckning med anledning av krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden, skall den beviljade åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika sådan åtgärd, skall säkerheten återställas till honom.

Om begränsningsfond har upprättats i annan konventionsstat, skall vad i första och andra styckena sägs gälla endast om den skadelidande har rätt att föra talan vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel utfå vad som belöper på hans fordran.

10 § Talan om ersättning för oljeskada enligt denna lag skall väckas inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock icke i något

fall väckas efter det att sex år förflutit från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie händelser, från dagen för den första av dessa.

11 § Om rätt till ersättning av Internationella oljeskadefonden gäller särskilda bestämmelser.

Försäkring

12 § Ägare av svenskt fartyg, vilket befordrar mer än tvåtusen ton olja som bulklast, skall taga och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet till täckande av sin ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket. Sådan skyldighet åvilar dock icke staten.

Försäkring eller säkerhet som avses i första stycket skall godkännas av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

Har ägaren fullgjort vad som åligger honom enligt första stycket, skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som innefattar bevis härom. För fartyg som äges av staten skall myndighet som Konungen bestämmer utfärda certifikat som bestyrker att fartyget äges av svenska staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som anges i 5 § första stycket.

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

13 § För utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller på svenskt sjöterritorium belägen tilläggsplats och som vid tillfället befordrar mer än tvåtusen ton olja som bulklast skall finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvarighet enligt denna lag intill det ansvarighetsbelopp som avses i 5 § första eller andra stycket. Vad nu sagts gäller ej fartyg som äges av främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra certifikat som visar att sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finnes. Äges fartyget av främmande stat, skall ombord medföras certifikat som bestyrker att fartyget äges av den staten och att dess ansvarighet är täckt intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

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

14 § Försäkring som avses i 12 eller 13 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvarighet, om fartygets ägare är fri från ansvarighet eller om denne själv uppsåtligen vållat skadan. Hans ansvarighet skall ej i något fall överstiga det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 5 § första eller andra stycket.

I vidare mån än som följer av andra stycket kan försäkringsgivaren icke till befrielse från ansvarighet mot annan än ägaren åberopa omständighet han kunnat åberopa mot ägaren.

15 § Om försäkringsgivaren icke gjort annat förbehåll gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvarighet enligt denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat.

16 § Vad i 14 och 15 §§ föreskrives om försäkring äger motsvarande tillämpning i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 12 eller 13 §.

Laga domstol m. m.

17 § Talan om ersättning enligt denna lag får väckas i Sverige endast om oljeskada genom förorening har uppkommit här i landet eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

18 § Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får upptas i Sverige, väckes vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall Konungen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 § och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning väckts här i landet eller i annan konventionsstat, rätt att begränsa sin ansvarighet, prövar enligt första eller andra stycket behörig domstol frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.

19 § Har dom i mål om ersättning för oljeskada meddelats i annan konventionsstat och är domstolarna i den staten enligt ansvarighetskonventionen behöriga att pröva tvist som domen gäller, skall domen, när den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om ej annat följer av vad i 18 § tredje stycket sägs. Detta medför ej skyldighet att verkställa utländsk dom, om det ansvarighetsbelopp som gäller för fartygets ägare därigenom skulle överskridas.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet;

2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser ersättning enligt ansvarighetskonventionen samt att den vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat.

Nu nämnda handlingar skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet får ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Bifalles ansökningen verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

20 § Har i enlighet med ansvarighetskonventionens bestämmelser begränsningsfond upprättats i annan konventionsstat enligt lagen i den staten och har ägare eller försäkringsgivare, mot vilken talan om ersättning enligt denna lag väckts vid svensk domstol, rätt att begränsa sin ansvarighet, skall rätten i dom i mål om ersättning förordna, att domen får verkställas endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Ansvarsbestämmelser

21 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som i denna lag föreskrives om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes redare som låter nyttja fartyget för sjöfart, trots att han insett eller bort inse att i denna lag eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat föreskriven försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet ej fullgjorts. Lika med redaren straffas den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Medföres ej i 12 eller 13 § föreskrivet certifikat ombord på fartyg, när detta nyttjas för sjöfart, dömes befälhavaren till böter.

Övriga bestämmelser

22 § Denna lag gäller ej i fråga om oljeskada orsakad av krigsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan äges eller brukas av stat och användes uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift. Har sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, äger dock bestämmelserna i 1, 3—5, 10 och 18 §§ tillämpning.

Har fartyg som vid tiden för olyckan icke befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1891: 35 s. 1). Ansvarighetsbeloppet bestämmes enligt 255 § sjölagen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

2 Förslag till

Lag med anledning av Sveriges tillträde till den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja

Härigenom förordnas som följer.

1 § Bestämmelserna i artiklarna 1—13 av den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja skall, till den del de ej uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser och med iakttagande av vad som föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

Konventionen har den lydelse som härvid fogad bilaga utvisar.

2 § Belopp som fonden betalat i ersättning enligt artikel 4 eller som gottgörelse enligt artikel 5 får fonden återkräva av annan än fartygets ägare eller dennes garant endast i den utsträckning som följer av 25 § första stycket lagen (1927: 77) om försäkringsavtal.

3 § Talan om ersättning för skada genom förorening, som enligt artikel 7 första eller tredje stycket får upptagas i Sverige, väckes vid domstol som enligt 18 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss är behörig uppta talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

4 § I fråga om underrättelse som avses i artikel 7 sjätte stycket skall bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken angående kungörande av rättegång äga motsvarande tillämpning.

5 § I fråga om verkställighet enligt artikel 8 av dom i mål om ersättning för skada genom förorening äger 19 § lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 344 § sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

344 §

Om atomskada gälla särskilda bestämmelser.

Om atomskada *och oljeskada* gälla särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

dels att 13, 19, 21 och 24 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 12 a §, av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

12 a §

Har beträffande visst fartyg ej fullgjorts vad i lagen (1973: 000) om ansvarighet för oljeskada till sjöss föreskrives om försäkrings-skyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet, får myndighet som Konungen bestämmer förbjuda fartyget att anlöpa eller avgå från viss hamn eller tilläggsplats eller, i fråga om svenskt fartyg, förbjuda fartygets vidare resa. I fråga om sådant förbud äger 12 § andra punkten tillämpning.

13 §

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Myndighet som med stöd av 11 § första stycket eller 12 a § har meddelat förbud mot fartygs avgång eller vidare resa skall, om fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, genast anmäla beslutet för polis-, tull- och lotsmyndigheterna. Dessa har att vidtaga de åtgärder som påkallas för att hindra fartygets avgång eller vidare resa.

Gäller förbudet — — — — — till honom.

19 §

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, föres hos kammarrätten genom besvär.

Mot beslut som enligt 14 § skall underställas sjösäkerhetsdirektören får talan ej föras. Talan mot beslut, som har meddelats av sjöfartsverket genom sjösäkerhetsdirektören i fråga som avses i 11 § första stycket, eller mot beslut i fråga som avses i 12 a § föres hos kammarrätten genom besvär.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

Mot annat — — — — — genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket, föres hos Konungen genom besvär.

Talan mot beslut enligt denna lag av sjöfartsverket eller av annan myndighet, som är central förvaltningsmyndighet, i annan fråga än sådan som avses i 11 § första stycket *eller 12 a §* föres hos Konungen genom besvär.

21 §

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är be-
lagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift enligt 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande en-
ligt 11 § första stycket.

Till böter eller fängelse i högst ett år dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 1 §, om ej gärningen är be-
lagd med straff i brottsbalken,
2. föreskrift i 4 §, eller
3. förbud eller föreläggande en-
ligt 11 § första stycket *eller förbud
enligt 12 a §.*

24 §

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6 eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsido-
sättes föreläggande enligt 11 §
första stycket,

dömes fartygets redare eller äga-
re som om han själv hade begått
gärningen, om han haft eller bort
ha vetskap om gärningen.

Uttömmes olja eller avfall i strid mot denna lag eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen,

överträdes förbud som avses i 6
eller 7 §, eller

överträdes förbud eller åsido-
sättes föreläggande enligt 11 §
första stycket *eller 12 a §,*

dömes fartygets redare eller äga-
re som om han själv hade begått
gärningen, om han haft eller bort
ha vetskap om gärningen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §

Utän hinder — — — — — av investeringstvisler,

12. Asiatisla ulveklingsbanken.

12. Asiatisla ulveklingsbanken,

13. *internationella oljeskadefonden.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Bilaga 2
till departementspromemorian

**Internationell konvention om ansvarighet för skada
orsakad av förorening genom olja**

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

The States Parties to the present Convention,

Conscious of the dangers of pollution posed by the worldwide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

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

Have agreed as follows:

Article I

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo.

2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. "Owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company.

4. "State of the ship's registry" means in relation to registered ships the State of registration of the ship, and in relation to unregistered ships the State whose flag the ship is flying.

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. « Propriétaire » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

4. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon.

(Översättning)

Internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

De fördragsslutande staterna,

vilka är medvetna om de risker för förorening som har uppstått genom den världsomspännande transporten till sjöss av olja som last i bulk,

vilka är övertygade om nödvändigheten att säkerställa att skälig ersättning kan beredas dem som tillfogas skada genom förorening vilken orsakats av att olja läckt ut eller tömts ut från fartyg,

vilka önskar antaga enhetliga internationella regler och förfaranden för avgörande av frågor om ansvarighet och för beredande av skälig ersättning i sådana fall,

har överenskommit om följande:

Artikel I

I denna konvention förstås med

1. "Fartyg": fartyg eller annan anordning, som kan användas för trafik till sjöss och som vid tillfället befordrar olja som last i bulk.

2. "Person": fysisk person samt privaträttslig eller offentligrättslig juridisk person, däri inbegripet en stat och dess delstater, republiker, kantoner eller motsvarande i federal statsbildning.

3. "Ägare": den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering ej ägt rum, den person eller de personer som äger fartyget; i fråga om fartyg som äges av en stat och brukas av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare skall emellertid med "ägare" förstås detta bolag.

4. "Fartygets registreringsstat": beträffande registrerade fartyg den stat där fartyget registrerats och beträffande icke registrerade fartyg den stat vars flagga fartyget för.

5. "Oil" means any persistent oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil, lubricating oil and whale oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.

6. "Pollution damage" means loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, and includes the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

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.

9. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article II

This Convention shall apply exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or where the incident consists of a series of occurrences at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by oil which has escaped or been discharged from the ship as a result of the incident.

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

5. "Olja": varje beständig olja såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja, smörjolja och valolja, som befordras med ett fartyg som last eller i fartygets bränsletankar.

6. "Skada genom förorening": förlust eller skada vilken uppkommit utanför det fartyg som transporterar olja och vilken orsakats av förorening genom olja som läckt ut eller tömts ut från fartyget, var helst sådant läckage eller sådan uttömning inträffat, inbegripet kostnader för förebyggande åtgärder samt förlust eller skada som orsakats av sådana åtgärder.

7. "Förebyggande åtgärder": varje skäligen åtgärd som vidtagits efter det en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada genom förorening.

8. "Olycka": varje händelse eller serie händelser med samma ursprung, som orsakar skada genom förorening.

9. "Organisation": Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

Artikel II

Denna konvention gäller endast i fråga om skada genom förorening som uppkommit inom fördragsslutande stats område, däri inbegripet dess territorialvatten, samt i fråga om förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Artikel III

1. Den som vid tidpunkten för en olycka eller, om denna utgörs av en serie händelser, vid tidpunkten för den första händelsen är fartygets ägare är, utom i de fall som anges i andra och tredje styckena i denna artikel, ansvarig för varje skada genom förorening som orsakats av olja som läckt ut eller tömts ut från fartyget i följd av olyckan.

2. Ägaren är icke ansvarig för skada genom förorening om han visar att skadan

(a) orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller av naturhändelse av osedvanlig karaktär, som icke kunnat undvikas och vars följder icke kunnat förhindras, eller

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

3. If the owner 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 owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

4. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention. No claim for pollution damage under this Convention or otherwise may be made against the servants or agents of the owner.

5. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties.

Article IV

When oil has escaped or has been discharged from two or more ships, and pollution damage results therefrom, the owners of all the ships concerned, unless exonerated under Article III, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article V

1. The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2,000 francs for each ton of the ship's tonnage. However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs.

2. If the incident occurred as a result of the actual fault or privity of the owner, he

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est

(b) i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

(c) i sin helhet orsakades av vårdslöshet eller annan försummelse av regering eller annan myndighet vid fullgörandet av en regeringens eller myndighetens åvilande skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering.

3. Visar ägaren att skadan genom förorening helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligen eller av vårdslöshet, kan ägaren befrias helt eller delvis från ansvar mot denne.

4. Anspråk på ersättning för skada genom förorening får ej göras gällande mot ägaren annorledes än enligt denna konvention. Anspråk på ersättning för skada genom förorening får ej framställas, vare sig enligt denna konvention eller på annan grund, mot personer i ägarens tjänst eller mot företrädare för denne.

5. Bestämmelserna i denna konvention inskränker ej ägarens regressrätt mot tredje man.

Artikel IV

Har olja läckt ut eller tömmts ut från två eller flera fartyg och har skada genom förorening uppkommit i följd därav, är ägarna av berörda fartyg solidariskt ansvariga för all sådan skada som icke kan tillförlitligen särskiljas, om de ej är befriade från ansvar enligt artikel III.

Artikel V

1. Ägaren av ett fartyg har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention för en och samma olycka till ett sammanlagt belopp av 2 000 francs per ton av fartygets dräktighet. Det sammanlagda beloppet skall emellertid icke i något fall överstiga 210 miljoner francs.

2. Har olyckan orsakats genom fel eller försummelse av ägaren själv, får denne icke

shall not be entitled to avail himself of the limitation provided in paragraph 1 of this Article.

3. For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought under Article IX. The fund can be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the legislation of the Contracting State where the fund is constituted, and considered to be adequate by the Court or another competent authority.

4. The fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of his servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this Article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where the owner or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation, with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation under paragraphs 5 or 6 of this Article, had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

åtnjuta den ansvarsbegränsning varom stadgas i första stycket i denna artikel.

3. För att få åtnjuta förmånen av den ansvarsbegränsning varom stadgas i första stycket i denna artikel skall ägaren upprätta en fond som skall uppgå till det begränsningsbelopp som gäller för honom. Denna fond skall upprättas hos domstol eller annan behörig myndighet i någon av de fördragsslutande stater i vilken talan väckts enligt artikel IX. Den kan upprättas antingen genom nedsättande av nämnda belopp eller genom ställande av bankgaranti eller annan säkerhet, som kan godtagas enligt lagen i den fördragsslutande stat där fonden upprättas och som av domstolen eller av annan behörig myndighet anses tillfredsställande.

4. Fonden skall fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar.

5. Har innan fonden fördelats ägaren eller någon som är i hans tjänst eller företrädare för honom eller någon som meddelat ägaren försäkring eller ställt annan ekonomisk säkerhet i följd av olyckan utgivit ersättning för skada genom förening, inträder han upp till det belopp han betalat i den rätt som den som sålunda erhållit ersättning skulle ha haft enligt denna konvention.

6. Den subrogationsrätt varom stadgas i femte stycket i denna artikel får även utövas av annan än där nämnda personer beträffande varje belopp som denne kan ha utgivit i ersättning för skada genom förening, dock endast i den utsträckning tillämplig nationell lag tillerkänner denne sådan rätt.

7. Visar ägaren eller annan att han kan bli skyldig att vid senare tidpunkt helt eller delvis betala ersättning beträffande vilken han, om ersättningen hade betalats innan fonden fördelades, skulle ha åtnjutit rätt att inträda i den skadelidandes ställe enligt femte eller sjätte stycket i denna artikel, får domstolen eller annan behörig myndighet i den stat, där fonden upprättats, förordna att ett tillräckligt belopp skall tills vidare avsättas för att möjliggöra för honom att senare göra gällande sina rättigheter mot fonden.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. The franc mentioned in this Article shall be a unit consisting of sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amount mentioned in paragraph 1 of this Article shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined above on the date of the constitution of the fund.

10. For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the net tonnage of the ship with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage. In the case of a ship which cannot be measured in accordance with the normal rules of tonnage measurement, the ship's tonnage shall be deemed to be 40 per cent of the weight in tons (of 2240 lbs) of oil which the ship is capable of carrying.

11. The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even in the event of the actual fault or privity of the owner but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article VI

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pour cent du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

8. Krav som hänför sig till skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada genom förorening skall jämföras med andra krav mot fonden.

9. Den franc som avses i denna artikel är en enhet bestående av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Det i första stycket i denna artikel nämnda beloppet skall omräknas till det inhemska myntslaget i den stat där fonden upprättas. Omräkningen skall ske efter detta myntslags officiella värde i förhållande till den ovan definierade enheten den dag då fonden upprättades.

10. I denna artikel avses med fartygets dräktighet dess nettodräktighet, ökad med den rymd som med hänsyn till det utrymme, vilket upptages av maskineriet för drivkraften, dragits från bruttodräktigheten för att bestämma nettodräktigheten. Beträffande fartyg som ej kan mätas enligt vanliga regler för mätning av dräktighet skall dräktigheten anses vara 40 procent av vikten i ton (om 2 240 lbs) av den olja som fartyget kan lastas med.

11. Försäkringsgivaren eller annan som ställt ekonomisk säkerhet har rätt att upprätta en fond enligt denna artikel på samma villkor och med samma verkan som om den hade upprättats av ägaren. Sådan fond får upprättas även i fall av fel eller försummelse av ägaren själv, men dess upprättande skall i sådant fall ej inverka på någon fordringsägares rättigheter mot ägaren.

Artikel VI

1. Har ägaren efter en olycka upprättat en fond enligt artikel V och är han berättigad att begränsa sin ansvarighet,

(a) får krav på ersättning för skada genom förorening som orsakats av denna olycka icke göras gällande mot annan ägaren tillhörig egendom;

(b) the Court or other competent authority of any Contracting State shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for pollution damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the Court administering the fund and the fund is actually available in respect of his claim.

Article VII

1. The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1 to cover his liability for pollution damage under this Convention.

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. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 of this Article have been complied with. This certificate shall be in the form of the annexed model and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship and port of registration;
- (b) name and principal place of business of owner;
- (c) type of security;
- (d) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'éta-

(b) skall domstol eller annan behörig myndighet i fördragsslutande stat förordna om hävande av handräckningsåtgärd med avseende på ägaren tillhörigt fartyg eller annan honom tillhörig egendom, som blivit föremål för sådan åtgärd i anledning av anspråk på ersättning för skada genom förorening som orsakats av denna olycka, och skall likaledes frige borgen eller annan säkerhet som ställts för att undvika sådan handräckningsåtgärd.

2. Vad ovan stadgas skall emellertid endast gälla om den som gör anspråk på ersättning har rätt att föra talan vid den domstol som förvaltar fonden och fonden faktiskt är tillgänglig såvitt avser hans anspråk.

Artikel VII

1. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i fördragsslutande stat och som befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, såsom bankgaranti eller certifikat utfärdat av en internationell ersättningsfond, på det belopp som erhålles med tillämpning av vad i artikel V första stycket stadgas om begränsning av ansvarigheten för att täcka hans ansvarighet för skada genom förorening enligt denna konvention.

2. För varje fartyg skall utfärdas ett certifikat, som innefattar bevis om att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet är gällande enligt bestämmelserna i denna konvention. Certifikatet skall utfärdas eller bestyrkas av behörig myndighet i fartygets registreringsstat, sedan myndigheten fastställt att föreskrifterna i första stycket i denna artikel har uppfyllts. Certifikatet skall vara uppställt i överensstämmelse med bifogade formulär och skall innehålla följande uppgifter:

- (a) fartygets namn och registreringsort;
- (b) ägarens namn och den ort där hans huvudsakliga verksamhet bedrivs;
- (c) säkerhetens art;
- (d) beträffande försäkringsgivare eller annan som ställt säkerhet dennes namn och den ort där dennes huvudsakliga verksam-

where the insurance or security is established;

(e) period of validity of certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4. 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.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 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 4 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.

6. The State of registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued or certified under the authority of a Contracting State shall be accepted by other Contracting States for the purposes of this Convention and shall be regarded by other Contracting States as having the same force as certificates issued or certified by them. A Contracting State may at any time request consultation with the State of a ship's registry should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against

blissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée

het bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts;

(e) certifikatets giltighetstid, som icke får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.

3. Certifikatet skall upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som användes är varken engelska eller franska, skall certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk.

4. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget och en avskrift skall deponeras hos fartygets registreringsmyndighet.

5. Försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller icke föreskrifterna i denna artikel om den kan upphöra att gälla, av annan orsak än att den tid för försäkringens eller säkerhetens giltighet som enligt andra stycket i denna artikel angivits i certifikatet gått ut, innan tre månader förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i fjärde stycket i denna artikel, såvida icke certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Vad nu sagts skall även gälla beträffande varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten ej längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

6. Om ej annat följer av vad som stadgas i denna artikel skall registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikat och för dess giltighet.

7. Vid tillämpningen av denna konvention skall certifikat, som utfärdats av eller bestyrkts enligt bemyndigande av fördragsslutande stat, godtagas av andra fördragsslutande stater och skall av dessa stater anses ha samma giltighet som certifikat utfärdade eller bestyrkta av dem. Anser fördragsslutande stat att den i certifikatet angivna försäkringsgivaren eller garanten icke är ekonomiskt i stånd att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får denna stat när som helst begära överläggning med fartygets registreringsstat.

8. Talan om ersättning för skada genom förorening får föras direkt mot försäkrings-

the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this Article shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A Contracting State shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12 of this Article.

11. Subject to the provisions of this Article, each Contracting State shall ensure, under its national legislation, that insurance or other security to the extent specified in paragraph 1 of this Article is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an off-shore terminal in its territorial sea, if the ship actually carries more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a Contracting State, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall

directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte, ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois

givare eller annan som ställt ekonomisk säkerhet för ägarens ansvarighet för skada genom förorening. I sådant fall har svaranden rätt att, oberoende av om ägaren själv gjort sig skyldig till fel eller försummelse, åtnjuta de begränsningar i ansvarigheten som föreskrivs i artikel V första stycket. Han får vidare göra gällande de invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande, med undantag av invändning grundad på att ägaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Därjämte får svaranden åberopa att skadan genom förorening orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv, men han får ej göra gällande andra invändningar som han skulle ha varit berättigad att åberopa i rättegång i vilken ägaren för talan mot honom. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämmd i målet.

9. Belopp som härrör från försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som avses i första stycket i denna artikel får användas endast för betalning av ersättning enligt denna konvention.

10. Fördragsslutande stat får icke tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg, som för dess flagga och beträffande vilket denna artikel är tillämplig, om icke certifikat har utfärdats enligt andra eller tolfte stycket i denna artikel.

11. Om ej annat följer av vad i denna artikel stadgas skall varje fördragsslutande stat med tillämpning av sin nationella lagstiftning tillse att försäkring eller annan säkerhet i den omfattning som anges i första stycket i denna artikel är gällande för varje fartyg, var det än är registrerat, som anlöper eller lämnar en hamn inom dess område eller en icke landbaserad tilläggsplats belägen inom dess territorialvatten, om fartyget faktiskt befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk.

12. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet ej vidmakthålles beträffande fartyg som äges av fördragsslutande stat, skall de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet icke äga till-

carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed by Article V, paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as practicable the model prescribed by paragraph 2 of this Article.

Article VIII

Rights of 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 after six years from the date of the incident which caused the damage. Where this incident consists of a series of occurrences, the six years' period shall run from the date of the first such occurrence.

Article IX

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory including the territorial sea of one or more Contracting States, or preventive measures have been taken to prevent or minimize pollution damage in such territory including the territorial sea, actions for compensation may only be brought in the Courts of any such Contracting State or States. Reasonable notice of any such action shall be given to the defendant.

2. Each Contracting State shall ensure that its Courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.

3. After the fund has been constituted in accordance with Article V the Courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article X

1. Any judgment given by a Court with jurisdiction in accordance with Article IX which is enforceable in the State of origin

être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut

lämpning i fråga om sådant fartyg. Fartyget skall dock medföra ett certifikat, utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat, med förklaring att fartyget äges av denna stat och att fartygets ansvarighet är täckt inom de gränser som anges i artikel V första stycket. Sådant certifikat skall så nära som möjligt överensstämma med det formulär varom stadgas i andra stycket i denna artikel.

Artikel VIII

Rätt till ersättning enligt denna konvention upphör om talan icke väckts enligt bestämmelserna i konventionen inom tre år från den dag då skadan uppkom. Emellertid får talan icke i något fall väckas sedan sex år förflutit från dagen för den olycka som orsakade skadan. Om olyckan utgöres av en serie händelser, skall sexårsfristen räknas från dagen för den första händelsen.

Artikel IX

1. Har en olycka orsakat skada genom förorening inom en eller flera fördragsslutande staters områden, däri inbegripet deras territorialvatten, eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada genom förorening inom sådant område, däri inbegripet territorialvattnet, får talan om ersättning endast väckas vid domstolarna i denna stat eller dessa stater. Sedan sådan talan väckts, skall svaranden inom skälig tid underrättas därom.

2. Varje fördragsslutande stat skall tillse att dess domstolar har erforderlig behörighet att pröva sådan talan om ersättning.

3. Sedan fonden upprättats enligt artikel V är endast domstolarna i den stat där fonden upprättats behöriga att avgöra frågor angående fördelning av och utbetalning från fonden.

Artikel X

1. Dom som meddelats av domstol som är behörig enligt artikel IX skall, om den kan verkställas i den stat där den meddela-

where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any Contracting State, except:

(a) where the judgment was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this Article shall be enforceable in each Contracting State as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

Article XI

1. The provisions of this Convention shall not apply to warships or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

2. With respect to ships owned by a Contracting State and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article IX and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article XII

This Convention shall supersede any International Conventions in force or open for signature, ratification or accession at the date on which the Convention is opened for signature, but only to the extent that such Conventions would be in conflict with it; however, nothing in this Article shall affect the obligations of Contracting States to non-Contracting States arising under such International Conventions.

Article XIII

1. The present Convention shall remain open for signature until 31 December 1970 and shall thereafter remain open for accession.

2. States Members of the United Nations or any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency

plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

Article XIII

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence

des och där ej längre kan överklagas med ordinära rättsmedel, erkänns i alla fördragsslutande stater utom

(a) om domen erhållits genom svikligt förfarande, eller

(b) om svaranden ej givits skäligt rådrum och erhållit skälig möjlighet att föra sin talan.

2. Dom som erkännes enligt första stycket i denna artikel kan verkställas i varje fördragsslutande stat så snart de föreskrifter i formellt avseende som uppställs i vederbörande stat blivit uppfyllda. Dessa föreskrifter får ej tillåta ny prövning av den sak som avgjorts genom domen.

Artikel XI

1. Bestämmelserna i denna konvention gäller ej i fråga om krigsfartyg eller andra fartyg som äges eller brukas av en stat och vid ifrågavarande tillfälle användes endast i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift.

2. Beträffande fartyg som äges av fördragsslutande stat och användes för affärsdrift skall talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel IX, och skall staten avstå från alla invändningar som grundas på dess egenkap av suverän stat.

Artikel XII

Denna konvention ersätter alla internationella konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknande, dock endast i den utsträckning dessa konventioner skulle strida mot densamma. Denna bestämmelse skall emellertid icke inverka på de fördragsslutande staternas förpliktelser gentemot icke fördragsslutande stater enligt sådana internationella konventioner.

Artikel XIII

1. Denna konvention är öppen för undertecknande till och med den 31 december 1970 och är därefter öppen för anslutning.

2. Stater som är medlemmar i Förenta Nationerna, i något av dess fackorgan eller i internationella atomenergiorganet eller

or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

Article XIV

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Convention with respect to all existing Contracting States, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Contracting States shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Article XV

1. The present Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which Governments of eight States including five States each with not less than 1,000,000 gross tons of tanker tonnage 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 of the Organization.

2. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it the present Convention shall come into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Article XVI

1. The present Convention may be denounced by any Contracting State at any

internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

Article XIV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XV

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonnes de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article XVI

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats con-

som är anslutna till stadgan för den internationella domstolen kan tillträda denna konvention genom

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande;

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande följt av ratifikation, antagande eller godkännande; eller

(c) anslutning.

Artikel XIV

1. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare av ett i behörig form upprättat instrument.

2. Instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, som deponeras efter det en ändring av denna konvention trätt i kraft i förhållande till alla de stater som då är fördragsslutande stater, eller efter det alla åtgärder vidtagits som erfordras för ikraftträdande av ändringen i förhållande till dessa stater, skall anses gälla konventionen i dess ändrade lydelse.

Artikel XV

1. Denna konvention träder i kraft på nittionde dagen efter den dag då regeringarna i åtta stater, av vilka fem skall var för sig ha ett tanktonnage om minst en miljon bruttoregisterton, antingen undertecknat den utan förbehåll för ratifikation, antagande eller godkännande eller hos organisationens generalsekreterare deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning.

2. För stat som vid senare tidpunkt ratificerar, antager, godkänner eller ansluter sig till konventionen träder denna i kraft på nittionde dagen efter den dag då denna stat deponerat vederbörligt instrument.

Artikel XVI

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande stat när som helst efter

time after the date on which the Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

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 of the Organization.

Article XVII

1. The United Nations, where it is the administering authority for a territory, or any Contracting State responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with the appropriate authorities of such territory or take such other measures as may be appropriate, in order to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

2. The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. The United Nations, or any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time after the date on which the Convention has been so extended to any territory declare by notification in writing to the Secretary-General of the Organization that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

4. The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization.

Article XVIII

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Convention may be convened by the Organization.

tractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XVII

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout Etat contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XVIII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

det att den trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos organisationens generalsekreterare.

3. Uppsägning träder i kraft ett år efter den dag då instrumentet deponerades hos organisationens generalsekreterare eller vid den senare tidpunkt som anges i uppsägninginstrumentet.

Artikel XVII

1. I de fall Förenta Nationerna förvaltar ett område eller en fördragsslutande stat svarar för ett områdes internationella förbindelser skall Förenta Nationerna eller staten snarast möjligt rådgöra med vederbörande myndigheter i området eller vidtaga andra lämpliga åtgärder för att utsträcka denna konvention till att gälla för detta område och får när som helst genom skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare förklara att konventionens giltighet utsträcks att omfatta sådant område.

2. För det område som anges i meddelandet gäller konventionen från dagen för mottagandet av meddelandet eller från annan dag som anges i detta.

3. Förenta Nationerna eller fördragsslutande stat som avgivit förklaring enligt första stycket i denna artikel får när som helst efter den dag då konventionen har på sådant sätt utsträckts att gälla för visst område genom skriftligt meddelande till organisationens generalsekreterare förklara att konventionen skall upphöra att gälla för det område som anges i meddelandet.

4. Denna konvention skall upphöra att gälla för område som anges i sådant meddelande ett år efter den dag då organisationens generalsekreterare mottog meddelandet, eller vid den senare tidpunkt som anges i meddelandet.

Artikel XVIII

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. The Organization shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending the present Convention at the request of not less than one-third of the Contracting States.

Article XIX

1. The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to the Convention of

(i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;

(ii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit;

(iii) the extension of the present Convention to any territory under paragraph 1 of Article XVII and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 4 of that Article stating in each case the date on which the present Convention has been or will cease to be so extended;

(b) transmit certified true copies of the present Convention to all Signatory States and to all States which accede to the present Convention.

Article XX

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

Article XXI

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de reviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article XIX

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;

iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;

b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XXI

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

Artikel XIX

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationens generalsekreterare.

2. Organisationen generalsekreterare skall

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument samt dagen härför,

(ii) varje deponering av instrument innebärande uppsägning av denna konvention jämte dagen för deponeringen;

(iii) utsträckande av konventionen till att gälla för ett område enligt artikel XVII första stycket samt upphörande av sådan utsträckt giltighet enligt fjärde stycket i nämnda artikel med angivande i varje särskilt fall av den dag då konventionen upphört eller skall upphöra att äga sådan utsträckt giltighet,

(b) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som undertecknat konventionen och till alla stater som ansluter sig till den.

Artikel XX

Så snart denna konvention har trätt i kraft skall texten av organisationens generalsekreterare överlämnas till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

Artikel XXI

Denna konvention är upprättad i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord. Officiella översättningar till ryska och

Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Done at Brussels this twenty-ninth day of November 1969.

Fait à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

spanska språken skall utarbetas och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bryssel den 29 november 1969.

KONVENTIONSBILAGA

Certifikat rörande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet avseende ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel VII i den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Fartygets namn Nom du navire Name of ship	Bokstäver eller siffror som identifierar fartyget Lettres ou numéro distinctifs Distinctive number or letters	Registreringsort Port d'immatriculation Port of registry	Ägarens namn och adress Nom et adresse du propriétaire Name and address of owner

Härmed intygas att för ovan angivna fartyg gäller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller föreskrifterna i artikel VII i den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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 VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Säkerhetens art

Type de garantie

Type of Security

Säkerhetens giltighetstid

Durée de la garantie

Duration of Security

Namn och adress för försäkringsgivare och/eller den (de) person (er) som ställt annan ekonomisk säkerhet

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et (ou) de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Namn

Nom

Name

Adress

Adresse

Address

.....
 Detta certifikat är giltigt till

Le présent certificat est valable jusqu'au

This certificate is valid until

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i

Délivré ou visé par le Gouvernement de

Issued or certified by the Government of

.....
 (statens fullständiga namn)
 (nom complet de l'Etat)
 (full designation of the State)

Fait à	den
At	(ort)	le	(datum)
	(lieu)	on	(date)
	(place)		(date)

.....
 (den utfärdande eller bestyrkande
 tjänstemannens namnteckning och
 titel)
 (signature et titre du fonctionnaire qui
 délivre ou vise le certificat)
 (signature and title of issuing or
 certifying official)

Förklarande anmärkningar:

Notes explicatives:

Explanatory Notes:

1. Om så önskas kan, på den plats där statens namn anges, även tas in uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdas.

En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

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. Om säkerhet ställts av mer än en person, skall det belopp som ställts av envar av dem anges.

Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. Har flera slags säkerhet ställts, skall dessa anges.

Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. Under rubriken "säkerhetens giltighetstid" skall även anges den dag från vilken säkerheten gäller.

Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

The entry "Duration of the Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

Bilaga 3
till departementspromemorian

**Internationell konvention om upprättandet av en internationell fond
för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja**

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

(Supplementary to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)

The States Parties to the present Convention,

Being parties to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted at Brussels on 29 November 1969,

Conscious of the dangers of pollution posed by the world-wide maritime carriage of oil in bulk,

Convinced of the need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from ships,

Considering that the International Convention of 29 November 1969, on Civil Liability for Oil Pollution Damage, by providing a régime for compensation for pollution damage in Contracting States and for the costs of measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage, represents a considerable progress towards the achievement of this aim,

Considering however that this régime does not afford full compensation for victims of oil pollution damage in all cases while it imposes an additional financial burden on shipowners,

Considering further that the economic consequences of oil pollution damage resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships should not exclusively be borne by the shipping industry but should in part be borne by the

Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

(destinée à compléter la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures)

Les Etats parties à la présente Convention,

Egalement parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité d'assurer une indemnisation équitable des personnes qui ont subi des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Considérant que la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitue un progrès considérable dans cette voie en établissant un régime d'indemnisation pour ces dommages dans les Etats contractants ainsi que pour les frais des mesures préventives, qu'elles soient prises sur le territoire de ces Etats ou en dehors de ce territoire, pour éviter ou limiter ces dommages,

Considérant toutefois que ce régime, tout en imposant au propriétaire du navire une obligation financière supplémentaire, n'accorde pas dans tous les cas une indemnisation satisfaisante aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Considérant en outre que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires,

(Översättning)

Internationell konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja

(utgörande tillägg till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja)

De fördragsslutande staterna,

vilka har tillträtt den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som antogs i Bryssel den 29 november 1969,

vilka är medvetna om de risker för förorening som har uppstått genom den världsomspännande transporten till sjöss av olja som last i bulk,

vilka är övertygade om nödvändigheten att säkerställa att skälig ersättning kan beredas dem som tillfogas skada genom förorening vilken orsakats av att olja läckt ut eller tömts ut från fartyg,

vilka anser att den internationella konventionen av den 29 november 1969 om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja innebär ett avsevärt framsteg genom att den skapat ett system för ersättning av skada genom förorening i de fördragsslutande staterna och för kostnader för åtgärder för att förhindra eller begränsa sådan skada, oavsett var sådana åtgärder vidtagits,

vilka emellertid anser att detta system icke alltid bereder full ersättning åt dem som lidit skada orsakad av förorening genom olja medan det däremot lägger en ökad ekonomisk börda på fartygsägarna,

vilka därjämte anser att de ekonomiska följderna av skada orsakad av förorening genom olja som läckt ut eller tömts ut under transport till sjöss i bulk ej bör utslutande bäras av sjöfartsnäringsen utan bör delvis bäras av oljelastintressenterna,

oil cargo interests,

Convinced of the need to elaborate a compensation and indemnification system supplementary to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage with a view to ensuring that full compensation will be available to victims of oil pollution incidents and that the ship-owners are at the same time given relief in respect of the additional financial burdens imposed on them by the said Convention,

Taking note of the Resolution on the Establishment of an International Compensation Fund for Oil Pollution Damage which was adopted on 29 November 1969 by the International Legal Conference on Marine Pollution Damage,

Have agreed as follows:

General Provisions

Article 1

For the purposes of this Convention —

1. “Liability Convention” means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, adopted at Brussels on 29 November 1969.

2. “Ship”, “Person”, “Owner”, “Oil”, “Pollution Damage”, “Preventive Measures”, “Incident” and “Organization”, have the same meaning as in Article I of the Liability Convention, provided however that, for the purposes of these terms, “oil” shall be confined to persistent hydrocarbon mineral oils.

3. “Contributing Oil” means crude oil and fuel oil as defined in sub-paragraphs (a) and (b) below:

(a) “Crude Oil” means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation. It also includes crude oils from which certain distillate

mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures,

Convaincus de la nécessité d'instituer un système d'indemnisation complétant celui de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue d'assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes des dommages par pollution et d'exonérer en même temps le propriétaire de navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose ladite Convention,

Prenant acte de la résolution sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969 par la Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Dispositions générales

Article premier

Au sens de la présente Convention,

1. « La Convention sur la responsabilité » signifie la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969.

2. Les termes « navire », « personne », « propriétaire », « hydrocarbures », « dommage par pollution », « mesure de sauvegarde », « événement » et « Organisation », s'interprètent conformément à l'article premier de la Convention sur la responsabilité, étant toutefois entendu que chaque fois que ces termes se rapportent à la notion d'hydrocarbures, le terme « hydrocarbures » désigne exclusivement des hydrocarbures minéraux persistants.

3. Par « hydrocarbures donnant lieu à contribution » on entend le « pétrole brut » et le « fuel-oil », la définition de ces termes étant précisée dans les alinéas a) et b) ci-dessous :

a) « Pétrole brut » signifie tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de

vilka är övertygade om behovet av att upprätta ett ersättningssystem som tillägg till den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja i syfte att säkerställa att full ersättning kan beredas dem som lidit skada på grund av förorening genom olja och att samtidigt befria fartygsägarna från de ökade ekonomiska förpliktelser som de ålagts genom nämnda konvention,

vilka beaktar den resolution om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja vilken antogs den 29 november 1969 av den internationella juridiska konferensen rörande skador orsakade av förorening till havs,

har överenskommit om följande:

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

I denna konvention förstås med

1. "Ansvarighetskonventionen": den internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som antogs i Bryssel den 29 november 1969.

2. "Fartyg", "person", "ägare", "olja", "skada genom förorening", "förebyggande åtgärder", "olycka" och "organisation" detsamma som anges i artikel I i ansvarighetskonventionen, dock att "olja", där detta uttryck förekommer i dessa definitioner, endast avser beständiga mineraloljor som innehåller kolväte.

3. "Avgiftspliktig olja": råolja och eldningsolja i enlighet med definitionerna under (a) och (b) nedan:

(a) "Råolja" varje flytande kolväteblandning som förekommer i naturligt tillstånd i jorden, oberoende av om den är behandlad för att bli tjänlig för transport. Uttrycket inbegriper också råoljor från vilka vissa

fractions have been removed (sometimes referred to as "topped crudes") or to which certain distillate fractions have been added (sometimes referred to as "spiked" or "re-constituted" crudes).

(b) "Fuel Oil" means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the "American Society for Testing and Materials' Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)", or heavier.

4. "Franc" means the unit referred to in Article V, paragraph 9 of the Liability Convention.

5. "Ship's tonnage" has the same meaning as in Article V, paragraph 10, of the Liability Convention.

6. "Ton", in relation to oil, means a metric ton.

7. "Guarantor" means any person providing insurance or other financial security to cover an owner's liability in pursuance of Article VII, paragraph 1, of the Liability Convention.

8. "Terminal installation" means any site for the storage of oil in bulk which is capable of receiving oil from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked to such site.

9. Where an incident consists of a series of occurrences, it shall be treated as having occurred on the date of the first such occurrence.

Article 2

1. An International Fund for compensation for pollution damage, to be named "The International Oil Pollution Compensation Fund" and hereinafter referred to as "The Fund", is hereby established with the following aims:

(a) to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the Liability Convention is inadequate;

(b) to give relief to shipowners in respect of the additional financial burden imposed

certain distillats (parfois qualifiés de « bruts étêtés ») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts « fluxés » ou « reconstitués »).

b) « Fuel-oil » désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à « la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396—69) de l'American Society for Testing and Materials' » ou plus lourds que ce fuel.

4. Par « franc » on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.

5. « Jauge du navire » s'interprète conformément à l'article V, paragraphe 10, de la Convention sur la responsabilité.

6. « Tonne », s'appliquant aux hydrocarbures, signifie tonne métrique.

7. « Garant » signifie toute personne qui fournit une assurance ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article VII, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité.

8. Par « installation terminale » on entend tout emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement.

9. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits.

Article 2

1. Il est constitué, par la présente Convention, un « Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », ci-après dénommé « Le Fonds ». Il est établi aux fins suivantes :

a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention sur la responsabilité est insuffisante;

b) exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que

destillationsprodukter har avlägsnats (ibland benämnda "topped crudes") eller till vilka har tillsatts vissa destillationsprodukter (ibland benämnda "spiked crudes" eller "reconstituted crudes").

(b) "Eldningsolja" tunga destillat eller rester av råolja eller blandningar av sådana produkter, som är avsedda för användning som bränsle för framställning av värme eller kraft och som är av en kvalitet som motsvarar den som av American Society for Testing and Materials betecknas eldningsolja nr 4 (beteckning D 396-69) eller tjockare.

4. "Franc": den enhet som avses i artikel V nionde stycket i ansvarighetskonventionen.

5. "Fartygets dräktighet": detsamma som anges i artikel V tionde stycket i ansvarighetskonventionen.

6. "Ton": när uttrycket avser olja, ton enligt metersystemet.

7. "Garant": den som meddelar försäkring eller ställer annan ekonomisk säkerhet för att täcka ägarens ansvarighet enligt artikel VII första stycket i ansvarighetskonventionen.

8. "Terminal": anläggning för lagring av olja i bulk där olja som transporterats sjöledes kan tas emot, däri inbegripet varje anordning som icke är landbaserad och som är förenad med sådan anläggning.

9. Består en olycka av en serie händelser skall den anses ha inträffat vid tidpunkten för den första av dessa händelser.

Artikel 2

1. Härmed upprättas en internationell fond för ersättning av skada genom förorening. Fonden skall kallas Internationella fonden för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, i det följande benämnd "fonden". Den har följande ändamål:

(a) att bereda ersättning för skada genom förorening i den mån det skydd som ges enligt ansvarighetskonventionen är otillräckligt;

(b) att befria fartygsägarna från de ökade ekonomiska förpliktelser som de ålagts ge-

on them by the Liability Convention, such relief being subject to conditions designed to ensure compliance with safety at sea and other conventions;

(c) to give effect to the related purposes set out in this Convention.

2. The Fund shall in each Contracting State be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each Contracting State shall recognize the Director of the Fund (hereinafter referred to as "The Director") as the legal representative of the Fund.

Article 3

This Convention shall apply:

1. With regard to compensation according to Article 4, exclusively to pollution damage caused on the territory including the territorial sea of a Contracting State, and to preventive measures taken to prevent or minimize such damage;

2. With regard to indemnification of shipowners and their guarantors according to Article 5, exclusively in respect of pollution damage caused on the territory, including the territorial sea, of a State party to the Liability Convention by a ship registered in or flying the flag of a Contracting State and in respect of preventive measures taken to prevent or minimize such damage.

Compensation and indemnification

Article 4

1. For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1(a), the Fund shall pay compensation to any person suffering pollution damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the Liability Convention,

(a) because no liability for the damage arises under the Liability Convention;

(b) because the owner liable for the dam-

lui impose la Convention sur la responsabilité, cette exonération étant soumise à des conditions visant à garantir le respect des conventions sur la sécurité maritime et autres conventions;

c) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

2. Dans chaque Etat contractant, le Fonds est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu de la législation de cet Etat, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit Etat. Chaque Etat contractant doit reconnaître l'Administrateur du Fonds (ci-après dénommé l'« Administrateur ») comme le représentant légal du Fonds.

Article 3

La présente Convention s'applique :

1. en ce qui concerne l'indemnisation visée à l'article 4, aux seuls dommages par pollution survenus sur le territoire d'un Etat contractant, y compris sa mer territoriale, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages;

2. en ce qui concerne la prise en charge financière des propriétaires de navires et de leurs garants, prévue à l'article 5, aux seuls dommages par pollution causés sur le territoire d'un Etat partie à la Convention sur la responsabilité, y compris sa mer territoriale, par un navire immatriculé dans un Etat contractant ou battant pavillon de cet Etat, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages.

Indemnisation et prise en charge financière

Article 4

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1 a), le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes :

a) la Convention sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;

b) le propriétaire responsable aux termes

nom ansvarighetskonventionen; denna befrielse skall vara beroende av villkor som uppställts för att säkerställa efterlevnaden av konventioner rörande säkerheten till sjöss och andra konventioner;

(c) att förverkliga därmed sammanhängande målsättningar som anges i denna konvention.

2. Fonden skall i fördragsslutande stat erkännas som juridisk person med behörighet enligt lagen i den staten att förvärva rättigheter och åta sig skyldigheter samt att vara part i rättegång inför domstol i denna stat. Fördragsslutande stat skall erkänna fondens direktör (i det följande benämnd "direktören") som ställföreträdare för fonden.

Artikel 3

1. I fråga om ersättning enligt artikel 4 är denna konvention tillämplig endast på skada genom förorening som uppkommit inom fördragsslutande stats område, däri inbegripet dess territorialvatten, och på förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada.

2. I fråga om gottgörelse till fartygsägare och deras garantier enligt artikel 5 är konventionen tillämplig endast på skada genom förorening, vilken uppkommit inom sådan stats område som tillträtt ansvarighetskonventionen, däri inbegripet dess territorialvatten, och orsakats av ett fartyg som är registrerat i fördragsslutande stat eller som för sådan stats flagga, samt på förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Ersättning och gottgörelse

Artikel 4

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 2 första stycket (a) skall fonden utge ersättning till envar som lidit skada genom förorening, om denne icke har kunnat få full ersättning för skadan enligt ansvarighetskonventionen

(a) på grund av att det icke föreligger någon ansvarighet för skadan enligt ansvarighetskonventionen;

(b) på grund av att den ägare som är

age under the Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full and any financial security that may be provided under Article VII of that Convention does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for the damage; an owner being treated as financially incapable of meeting his obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under the Liability Convention after having taken all reasonable steps to pursue the legal remedies available to him;

(c) because the damage exceeds the owner's liability under the Liability Convention as limited pursuant to Article V, paragraph 1, of that Convention or under the terms of any other international Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date of this Convention.

Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of this Article.

2. The Fund shall incur no obligation under the preceding paragraph if:

(a) it proves that the pollution damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by oil which has escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or

(b) the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships.

3. If the Fund 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

de la Convention sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention sur la responsabilité;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

Aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution.

2. Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants :

a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'Etat, ou

b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

3. Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette

ansvarig för skadan enligt ansvarighetskonventionen icke kan tillfullo infria sina ekonomiska förpliktelser och att ekonomisk säkerhet, som kan ha ställts enligt artikel VII i nämnda konvention, icke gäller för skadan eller icke räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken; ägaren skall anses ekonomiskt ur stånd att infria sina förpliktelser och ekonomisk säkerhet skall anses otillräcklig om den skadelidande, sedan han vidtagit alla skäligen åtgärder för att utnyttja de rättsliga medel som är tillgängliga för honom, icke har kunnat få ut hela det ersättningsbelopp som han har rätt till enligt ansvarighetskonventionen;

(c) på grund av att skadan överstiger ägarens ansvarighet sådan denna begränsats enligt artikel V första stycket i ansvarighetskonventionen eller enligt annan internationell konvention, som är i kraft eller är öppen för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag denna konvention är dagtecknad.

Skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada genom förorening skall vid tillämpningen av denna artikel anses som skada genom förorening.

2. Fonden är ej ansvarig enligt föregående stycke om

(a) den visar att skadan genom förorening orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller orsakades av olja, som läckt ut eller tömtes ut från krigsfartyg eller annat fartyg, vilket äges eller brukas av en stat och vid tidpunkten för olyckan användes endast i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift; eller

(b) den som gör anspråk på ersättning icke kan visa att skadan orsakades av en olycka som berör ett eller flera fartyg.

3. Visar fonden att skadan genom förorening helt eller delvis orsakades genom uppsåtlig handling eller uppsåtlig underlåtenhet av den skadelidande eller av vårdslöshet av denne, kan fonden befrias helt eller delvis

person, the Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person provided, however, that there shall be no such exoneration with regard to such preventive measures which are compensated under paragraph 1. The Fund shall in any event be exonerated to the extent that the shipowner may have been exonerated under Article III, paragraph 3, of the Liability Convention.

4. (a) Except as otherwise provided in subparagraph (b) of this paragraph, the aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the Liability Convention for pollution damage caused in the territory of the Contracting States, including any sums in respect of which the Fund is under an obligation to indemnify the owner pursuant to Article 5, paragraph 1, of this Convention, shall not exceed 450 million francs.

(b) The aggregate amount of compensation payable by the Fund under this Article for pollution damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 450 million francs.

5. Where the amount of established claims against the Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 4, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under the Liability Convention and this Convention shall be the same for all claimants.

6. The Assembly of the Fund (hereinafter referred to as "the Assembly") may, having regard to the experience of incidents which have occurred and in particular the amount of damage resulting therefrom and to changes in the monetary values, decide that the amount of 450 million francs referred to in paragraph 4, sub-paragraphs (a) and (b), shall be changed; provided, however, that this amount shall in no case

personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser ladite personne sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au paragraphe 1. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3, de la Convention sur la responsabilité.

4. a) Sauf dispositions contraires de l'alinéa b) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution survenus sur le territoire des Etats contractants, y compris toute prise en charge financière dont le Fonds devra accorder le bénéfice au propriétaire en application de l'article 5, paragraphe 1, de la présente Convention, n'excède pas 450 millions de francs.

b) Le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour des dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 450 millions de francs.

5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible au titre de la Convention sur la responsabilité et de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.

6. L'Assemblée du Fonds (ci-après dénommée « l'Assemblée ») peut décider, compte tenu de l'expérience acquise lors d'événements antérieurs et en particulier du montant des dommages qui en ont résulté ainsi que des fluctuations monétaires, de modifier le montant de 450 millions de francs prévu aux alinéas a) et b) du paragraphe 4, sous réserve toutefois que ce montant ne soit en aucun cas supérieur à 900 millions de francs

från sin skyldighet att betala ersättning till denne. Sådan befrielse skall dock ej äga rum i fråga om sådana förebyggande åtgärder som avses i första stycket. Fonden skall under alla förhållanden vara befriad från ansvarighet i den utsträckning som fartygsägaren kan ha varit befriad från ansvarighet enligt artikel III tredje stycket i ansvarighetskonventionen.

4. (a) Om ej annat föreskrivs under (b) i detta stycke, är det sammanlagda ersättningsbelopp som fonden skall utge enligt denna artikel för en och samma olycka begränsat så att summan av nämnda belopp och det ersättningsbelopp, som faktiskt betalats enligt ansvarighetskonventionen för skada genom förorening som uppkommit inom fördragsslutande stats område, inbegripet varje belopp som fonden är skyldig att gottgöra ägaren enligt artikel 5 första stycket i denna konvention, icke får överstiga 450 miljoner francs.

(b) Det sammanlagda ersättningsbelopp som får betalas av fonden enligt denna artikel för skada genom förorening, som orsakats av en naturhändelse av osedvanlig karaktär vilken icke kunnat undvikas och vars följder icke kunnat förhindras, får icke överstiga 450 miljoner francs.

5. Om summan av styrkta fordringar mot fonden överstiger det högsta ersättningsbelopp som får betalas enligt fjärde stycket, skall det tillgängliga beloppet fördelas på sådant sätt att förhållandet mellan varje styrkt fordran och det ersättningsbelopp som fordringsägaren faktiskt erhåller enligt ansvarighetskonventionen och denna konvention är detsamma för alla fordringsägare.

6. Fondens församling (i det följande benämnd "församlingen") får, med beaktande av de erfarenheter som vunnits av inträffade olyckor och särskilt storleken av de skador som orsakats av dessa olyckor samt av förändringar i penningvärdet, besluta att ändra det belopp om 450 miljoner francs som avses i fjärde stycket (a) och (b). Detta belopp får dock icke i något fall överstiga 900 miljoner francs eller understiga 450 miljoner

exceed 900 million francs or be lower than 450 million francs. The changed amount shall apply to incidents which occur after the date of the decision effecting the change.

7. The Fund shall, at the request of a Contracting State, use its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate pollution damage arising from an incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

8. The Fund may on conditions to be laid down in the Internal Regulations provide credit facilities with a view to the taking of preventive measures against pollution damage arising from a particular incident in respect of which the Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

Article 5

1. For the purpose of fulfilling its function under Article 2, paragraph 1 (b), the Fund shall indemnify the owner and his guarantor for that portion of the aggregate amount of liability under the Liability Convention which:

(a) is in excess of an amount equivalent to 1,500 francs for each ton of the ship's tonnage or of an amount of 125 million francs, whichever is the less, and

(b) is not in excess of an amount equivalent to 2,000 francs for each ton of the said tonnage or an amount of 210 million francs, whichever is the less,

provided, however, that the Fund shall incur no obligation under this paragraph where the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself.

2. The Assembly may decide that the Fund shall, on conditions to be laid down in the Internal Regulations, assume the obligations of a guarantor in respect of ships referred to in Article 3, paragraph 2, with regard to the portion of liability

ou inférieur à 450 millions de francs. Le montant révisé sera applicable aux événements survenus après la date à laquelle a été prise la décision portant modification du montant initial.

7. A la demande d'un Etat contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet Etat dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

8. Le Fonds peut, dans des conditions qui devront être précisées dans le règlement intérieur, accorder des facilités de paiement pour permettre de prendre des mesures préventives contre les dommages par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

Article 5

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1 b), le Fonds est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire et son garant. Cette obligation n'existe que pour la partie du montant total de la responsabilité, aux termes de la Convention sur la responsabilité, qui :

a) excède 1 500 francs par tonneau de jauge du navire ou 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, et

b) ne dépasse pas 2 000 francs par tonneau de jauge dudit navire, ou 210 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, à condition toutefois que le Fonds soit exonéré de toute obligation aux termes du présent paragraphe si les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

2. L'Assemblée peut décider que le Fonds assumera, dans des conditions qui seront déterminées par le règlement intérieur, les obligations d'un garant à l'égard des navires visés à l'article 3, paragraphe 2, en ce qui concerne la partie de la responsabilité dont

francs. Det ändrade beloppet skall tillämpas på olyckor som inträffar efter den dag då beslutet om ändringen fattats.

7. På begäran av fördragsslutande stat skall fonden i erforderlig omfattning ställa sina tjänster till förfogande för denna stat för att hjälpa denna att snabbt förfoga över personal, materiel och tjänster som staten behöver för att kunna vidta åtgärder syftande till att förhindra eller begränsa skada genom förorening, som orsakats av en olycka beträffande vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

8. På de villkor som skall föreskrivas i fondens reglemente får fonden ställa kreditmöjligheter till förfogande för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas mot skada genom förorening, som orsakats av en olycka beträffande vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

Artikel 5

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 2 första stycket (b) skall fonden gottgöra ägaren och dennes garant den del av det sammanlagda ansvarighetsbeloppet enligt ansvarighetskonventionen som

(a) överstiger ett belopp som motsvarar 1 500 francs per ton av fartygets dräktighet eller — om detta är lägre — ett belopp av 125 miljoner francs, och

(b) inte överstiger ett belopp som motsvarar 2 000 francs per ton av fartygets dräktighet eller — om detta är lägre — ett belopp av 210 miljoner francs,

dock att fonden icke skall vara betalningskyldig enligt detta stycke om ägaren själv uppsåtligen orsakat skadan genom förorening.

2. Församlingen får besluta att fonden, på villkor som skall föreskrivas i fondens reglemente, skall i fråga om fartyg som avses i artikel 3 andra stycket åta sig de förpliktelser som åvilar garant såvitt avser den del av ansvarigheten som avses i första styc-

referred to in paragraph 1 of this Article. However, the Fund shall assume such obligations only if the owner so requests and if he maintains adequate insurance or other financial security covering the owner's liability under the Liability Convention up to an amount equivalent to 1,500 francs for each ton of the ship's tonnage or an amount of 125 million francs, whichever is the less. If the Fund assumes such obligations, the owner shall in each Contracting State be considered to have complied with Article VII of the Liability Convention in respect of the portion of his liability mentioned above.

3. The Fund may be exonerated wholly or partially from its obligations under paragraph 1 towards the owner and his guarantor if the Fund proves that as a result of the actual fault or privity of the owner:

(a) the ship from which the oil causing the pollution damage escaped did not comply with the requirements laid down in:

(i) the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, as amended in 1962; or

(ii) the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960; or

(iii) the International Convention on Load Lines, 1966; or

(iv) the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960; or

(v) any amendments to the above-mentioned Conventions which have been determined as being of an important nature in accordance with Article XVI (5) of the Convention mentioned under (i), Article IX (e) of the Convention mentioned under (ii) or Article 29 (3) (d) or (4) (d) of the Convention mentioned under (iii), provided, however, that such amendments had been in force for at least twelve months at the time of the incident;

and

(b) the incident or damage was caused wholly or partially by such non-compliance.

il est question au paragraphe 1 du présent article. Toutefois, le Fonds n'assume ces obligations que sur la demande du propriétaire et à la condition que celui-ci souscrive une assurance suffisante ou autre garantie financière couvrant sa responsabilité jusqu'à concurrence de 1 500 francs par tonneau de jauge du navire ou de 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé. Si le Fonds assume ces obligations, le propriétaire est considéré, dans chacun des Etats contractants, comme ayant satisfait aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité en ce qui concerne la partie de la responsabilité susmentionnée.

3. Le Fonds peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations qui lui incombent envers le propriétaire et son garant au titre des paragraphes 1 et 2 du présent article, s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire :

a) le navire dont proviennent les hydrocarbures qui ont causé le dommage par pollution n'a pas observé les prescriptions formulées dans :

i) la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, adoptée en 1954 et modifiée en 1962, ou

ii) la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou

iii) la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou

iv) les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer, ou

v) les amendements aux Conventions susvisées qui auront été déclarés importants au sens de l'article XVI, paragraphe 5), de la Convention visée à l'alinéa i), de l'article IX, paragraphe e), de la Convention visée à l'alinéa ii) et de l'article 29, paragraphes 3) d) ou 4) d) de la Convention visée à l'alinéa iii), à condition toutefois que ces amendements aient été en vigueur depuis au moins douze mois au jour de l'événement; et

b) l'accident ou le dommage est dû en tout ou en partie au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées.

ket i denna artikel. Fonden skall emellertid åta sig sådana förpliktelser endast om ägaren begär detta och han vidmakthåller tillfredsställande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker hans ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen intill ett belopp som motsvarar 1 500 francs per ton av fartygets dräktighet eller — om detta är lägre — ett belopp av 125 miljoner francs. Om fonden åtar sig sådana förpliktelser skall ägaren i varje fördragsslutande stat anses ha uppfyllt vad som stadgas i artikel VII i ansvarighetskonventionen såvitt avser den del av hans ansvarighet som nämnts ovan.

3. Fonden kan befrias helt eller delvis från sina förpliktelser mot ägaren och dennes garant enligt första stycket¹, om fonden visar att på grund av fel eller försumelse av ägaren själv:

(a) det fartyg från vilket den olja som orsakade skadan genom förorening härrörde icke uppfyllde föreskrifterna i

(i) 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja i dess år 1962 ändrade lydelse, eller

(ii) 1960 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, eller

(iii) 1966 års internationella lastlinjekonvention, eller

(iv) 1960 års internationella sjövägsregler, eller

(v) de ändringar i ovannämnda konventioner vilka har fastställts vara betydelsefulla enligt artikel XVI femte stycket i den konvention som avses under (i), artikel IX (e) i den konvention som avses under (ii) eller artikel 29 tredje stycket (d) eller fjärde stycket (d) i den konvention som avses under (iii), dock under förutsättning att dessa ändringar vid tidpunkten för olyckan varit i kraft i minst tolv månader;

och

(b) olyckan eller skadan helt eller delvis orsakades av att dessa föreskrifter icke uppfyllts.

¹ Franska texten: "enligt första och andra styckena"; jfr dock sjätte stycket.

The provisions of this paragraph shall apply irrespective of whether the Contracting State in which the ship was registered or whose flag it was flying is a Party to the relevant Instrument.

4. Upon the entry into force of a new Convention designed to replace, in whole or in part, any of the Instruments specified in paragraph 3, the Assembly may decide at least six months in advance a date on which the new Convention will replace such Instrument or part thereof for the purpose of paragraph 3. However, any State Party to this Convention may declare to the Director before that date that it does not accept such replacement; in which case the decision of the Assembly shall have no effect in respect of a ship registered in, or flying the flag of, that State at the time of the incident. Such a declaration may be withdrawn at any later date and shall in any event cease to have effect when the State in question becomes a party to such new Convention.

5. A ship complying with the requirements in an amendment to an Instrument specified in paragraph 3 or with requirements in a new Convention, where the amendment or Convention is designed to replace in whole or in part such Instrument, shall be considered as complying with the requirements in the said Instrument for the purposes of paragraph 3.

6. Where the Fund, acting as a guarantor by virtue of paragraph 2, has paid compensation for pollution damage in accordance with the Liability Convention, it shall have a right of recovery from the owner if and to the extent that the Fund would have been exonerated pursuant to paragraph 3 from its obligations under paragraph 1 to indemnify the owner.

7. Expenses reasonably incurred and sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as included in the owner's liability for the purposes of this Article.

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables, que l'Etat dans lequel le navire est immatriculé ou dont il bat le pavillon soit ou non partie à l'instrument en cause.

4. Lorsqu'une nouvelle convention destinée à remplacer en tout ou en partie un des instruments visés au paragraphe 3 est entrée en vigueur, l'Assemblée peut décider, au moins six mois à l'avance, de la date à laquelle la nouvelle convention remplacera, en tout ou en partie, l'instrument qui y est visé, aux fins du paragraphe 3. Toutefois, tout Etat partie à la présente Convention peut, avant cette date, faire à l'Administrateur une déclaration selon laquelle cet Etat ne reconnaît pas un tel remplacement. Dans ce cas, la décision de l'Assemblée sera sans effet à l'égard de tout navire immatriculé dans cet Etat ou battant pavillon de cet Etat au moment de l'événement. Tout Etat peut, à une date ultérieure, revenir sur une telle déclaration qui en tout état de cause devient nulle et non avenue lorsque l'Etat devient partie à la nouvelle convention.

5. Si un navire observe les prescriptions d'un amendement à l'un des instruments visés au paragraphe 3, ou celles d'une nouvelle convention, lorsque cet amendement ou cette convention est destiné à remplacer en tout ou en partie un tel instrument, le navire est considéré avoir observé, pour l'application du paragraphe 3, les prescriptions de cet instrument.

6. Lorsque le Fonds, agissant comme garant, en vertu du paragraphe 2, a versé des indemnités pour des dommages par pollution conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité, il est en droit d'exercer un recours contre le propriétaire dans la mesure où le Fonds aurait été, en vertu du paragraphe 3, exonéré de ses obligations de prise en charge financière du propriétaire au titre du paragraphe 1.

7. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés aux fins du présent article comme des dommages couverts par la responsabilité du propriétaire.

Vad nu sagts skall gälla oberoende av om den fördragslutande stat, i vilken fartyget var registrerat eller vars flagga det förde, tillträtt ifrågavarande instrument.

4. När en ny konvention, som är avsedd att helt eller delvis ersätta något av de instrument som avses i tredje stycket, träder i kraft, får församlingen minst sex månader i förväg fastställa en dag då den nya konventionen skall ersätta detta instrument eller del av detta såvitt avser tillämpningen av tredje stycket. Stat som tillträtt förevarande konvention får emellertid före denna dag genom meddelande till fondens direktör förklara att den inte godkänner utbytet. I sådant fall skall församlingens beslut icke ha någon verkan i fråga om fartyg som vid tidpunkten för olyckan är registrerat i denna stat eller för dess flagga. Förklaringen får återkallas när som helst och skall under alla förhållanden upphöra att ha verkan när ifrågavarande stat tillträder den nya konventionen.

5. Fartyg som uppfyller föreskrifterna i en ändring i ett instrument som anges i tredje stycket eller föreskrifterna i en ny konvention skall, om ändringen eller konventionen är avsedd att helt eller delvis ersätta sådant instrument, vid tillämpningen av tredje stycket anses uppfylla föreskrifterna i detta instrument.

6. Om fonden i egenskap av garant enligt andra stycket har betalat ersättning för skada genom förorening enligt ansvarighetskonventionen, har fonden rätt till återbetalning av ägaren om och i den utsträckning fonden enligt tredje stycket skulle ha varit befriad från sin skyldighet att ersätta ägaren enligt första stycket.

7. Skäliga utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada genom förorening skall vid tillämpningen av denna artikel anses omfattade av ägarens ansvarighet.

Article 6

1. Rights to compensation under Article 4 or indemnification under Article 5 shall be extinguished unless an action is brought thereunder or a notification has been made pursuant to Article 7, paragraph 6, within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage.

2. Notwithstanding paragraph 1, the right of the owner or his guarantor to seek indemnification from the Fund pursuant to Article 5, paragraph 1, shall in no case be extinguished before the expiry of a period of six months as from the date on which the owner or his guarantor acquired knowledge of the bringing of an action against him under the Liability Convention.

Article 7

1. Subject to the subsequent provisions of this Article, any action against the Fund for compensation under Article 4 or indemnification under Article 5 of this Convention shall be brought only before a court competent under Article IX of the Liability Convention in respect of actions against the owner who is or who would, but for the provisions of Article III, paragraph 2, of that Convention, have been liable for pollution damage caused by the relevant incident.

2. Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions against the Fund as are referred to in paragraph 1.

3. Where an action for compensation for pollution damage has been brought before a court competent under Article IX of the Liability Convention against the owner of a ship or his guarantor, such court shall have exclusive jurisdictional competence over any action against the Fund for compensation or indemnification under the provisions of Article 4 or 5 of this Conven-

Article 6

1. Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 et à la prise en charge financière visée à l'article 5 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le droit du propriétaire ou de son garant de présenter au Fonds une demande de prise en charge financière conformément à l'article 5, paragraphe 1, ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date à laquelle le propriétaire ou son garant a eu connaissance d'une action formée contre lui en vertu de la Convention sur la responsabilité.

Article 7

1. Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'article 4, ou aux fins de prise en charge financière en vertu de l'article 5, que devant les juridictions compétentes aux termes de l'article IX de la Convention sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'article III, paragraphe 2, de la Convention sur la responsabilité.

2. Chaque Etat contractant rend ses juridictions compétentes pour connaître de toute action contre le Fonds visée au paragraphe 1.

3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage ou de prise en charge financière s'y rappor-

Artikel 6

1. Rätt till ersättning enligt artikel 4 eller gottgörelse enligt artikel 5 upphör om talan icke väckts enligt bestämmelserna i dessa artiklar eller underrättelse icke lämnats enligt artikel 7 sjätte stycket inom tre år från den dag då skadan uppkom. Talan får dock icke i något fall väckas sedan sex år förflutit från dagen för den olycka som orsakade skadan.

2. Utan hinder av vad som stadgas i första stycket skall ägarens eller hans garants rätt till gottgörelse från fonden enligt artikel 5 första stycket icke i något fall upphöra tidigare än sex månader från den dag då ägaren eller hans garant fick vetskap om att talan väckts mot honom enligt ansvarighetskonventionen.

Artikel 7

1. Om ej annat följer av vad som stadgas i denna artikel får talan mot fonden om ersättning enligt artikel 4 eller gottgörelse enligt artikel 5 i denna konvention endast väckas vid domstol som enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen är behörig att pröva talan mot den ägare vilken är ansvarig för skada genom förorening, som orsakats av ifrågavarande olycka, eller vilken skulle ha varit ansvarig om icke bestämmelserna i artikel III andra stycket i ansvarighetskonventionen ägt tillämpning.

2. Varje fördragsslutande stat skall tillse att dess domstolar har erforderlig behörighet att pröva sådan talan mot fonden som avses i första stycket.

3. Har talan om ersättning för skada genom förorening väckts mot fartygsägare eller dennes garant vid domstol som är behörig enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen, är denna domstol såvitt angår samma skada ensam behörig att pröva talan mot fonden om ersättning eller gottgörelse enligt bestämmelserna i artikel 4 eller 5 i denna konvention. Har emellertid talan om

tion in respect of the same damage. However, where an action for compensation for pollution damage under the Liability Convention has been brought before a court in a State Party to the Liability Convention but not to this Convention, any action against the Fund under Article 4 or under Article 5, paragraph 1, of this Convention shall at the option of the claimant be brought either before a court of the State where the Fund has its headquarters or before any court of a State Party to this Convention competent under Article IX of the Liability Convention.

4. Each Contracting State shall ensure that the Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with Article IX of the Liability Convention before a competent court of that State against the owner of a ship or his guarantor.

5. Except as otherwise provided in paragraph 6, the Fund shall not be bound by any judgment or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

6. Without prejudice to the provisions of paragraph 4, where an action under the Liability Convention for compensation for pollution damage has been brought against an owner or his guarantor before a competent court in a Contracting State, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgment rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgment was given, become binding upon the Fund in the sense that the facts and findings in that

tant introduite contre le Fonds conformément à l'article 4 ou 5 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention sur la responsabilité devant un tribunal d'un Etat qui est partie à la Convention sur la responsabilité sans être en même temps partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'article 4 ou à l'article 5, paragraphe 1, de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'Etat où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un Etat partie à cette Convention et qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention sur la responsabilité.

4. Chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite, conformément à l'article IX de la Convention sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet Etat, contre le propriétaire d'un navire ou son garant.

5. Sauf dispositions contraires du paragraphe 6, le Fonds n'est lié par aucun jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire, ni par aucun règlement à l'amiable auxquels il n'a pas été partie.

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un Etat contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention sur la responsabilité, la loi nationale de l'Etat en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de

ersättning för skada genom förening väckts enligt ansvarighetskonventionen vid domstol i stat, som tillträtt ansvarighetskonventionen men ej denna konvention, skall talan mot fonden enligt artikel 4 eller artikel 5 första stycket i denna konvention enligt kändens val väckas antingen vid domstol i den stat där fonden har sitt säte eller vid enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen behörig domstol i stat, som har tillträtt förevarande konvention.

4. Varje fördragsslutande stat skall tillse att fonden har rätt att inträda som part i rättegång som enligt artikel IX i ansvarighetskonventionen föres mot fartygsägare eller dennes garant vid behörig domstol i ifrågavarande stat.

5. Utom i de fall som anges i sjätte stycket är fonden icke bunden av dom eller beslut i rättegång, i vilken den icke har varit part, eller av förlikning, i vilken den icke deltagit.

6. Har talan om ersättning för skada genom förening väckts enligt ansvarighetskonventionen mot en ägare eller dennes garant vid behörig domstol i fördragsslutande stat, skall part i målet vara berättigad enligt den nationella lagen i denna stat att underrätta fonden om rättegången, utan att detta får medföra inskränkning av vad som stadgas i fjärde stycket. Om sådan underrättelse givits i överensstämmelse med de föreskrifter i formellt avseende som uppställs i lagen i den stat där talan väckts och inom sådan tid och på sådant sätt att fonden har kunnat på ett verkningsfullt sätt inträda som part i rättegången, skall dom som meddelats av domstolen i sådan rättegång, sedan den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelades, vara bindande för fonden i den betydelsen att domstolens avgörande i saken icke får ifrågasättas av fon-

judgment may not be disputed by the Fund even if the Fund has not actually intervened in the proceedings.

Article 8

Subject to any decision concerning the distribution referred to in Article 4, paragraph 5, any judgment given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 7, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in Article X of the Liability Convention.

Article 9

1. Subject to the provisions of Article 5, the Fund shall, in respect of any amount of compensation for pollution damage paid by the Fund in accordance with Article 4, paragraph 1, of this Convention, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy under the Liability Convention against the owner or his guarantor.

2. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse or subrogation of the Fund against persons other than those referred to in the preceding paragraph. In any event the right of the Fund to subrogation against such person shall not be less favourable than that of an insurer of the person to whom compensation or indemnification has been paid.

3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the Fund which may exist, a Contracting State or agency thereof which has paid compensation for pollution damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

contester les motifs et le dispositif du jugement.

Article 8

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'Etat d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout Etat contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention sur la responsabilité.

Article 9

1. Sous réserve des dispositions de l'article 5, le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée ou prise en charge.

3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds, un Etat contractant ou organisme de cet Etat qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

den även om fonden faktiskt icke har inträtt i rättegången.

Artikel 8

Dom som meddelats mot fonden av domstol som är behörig enligt artikel 7 första och tredje styckena skall, om domen kan verkställas i den stat där den meddelades och där ej längre kan överklagas med ordinarie rättsmedel, erkännas och verkställas i alla fördragsslutande stater under de förutsättningar som anges i artikel X i ansvarighetskonventionen samt med iakttagande av beslut om fördelningen enligt artikel 4 femte stycket i denna konvention.

Artikel 9

1. Med iakttagande av vad som stadgas i artikel 5 inträder fonden, såvitt avser belopp som den betalat i ersättning för skada genom förening enligt artikel 4 första stycket i denna konvention, i den rätt som den som sålunda erhållit ersättning kan ha enligt ansvarighetskonventionen mot ägaren eller dennes garant.

2. Bestämmelserna i denna konvention inskränker ej fondens regress- eller subrogationsrätt mot annan person än som avses i föregående stycke. Under alla förhållanden skall fondens subrogationsrätt mot sådan person icke vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den som erhållit ersättning eller gottgörelse.

3. Har fördragsslutande stat eller myndighet i sådan stat enligt bestämmelser i nationell lag betalat ersättning för skada genom förening skall staten eller myndigheten inträda i den rätt som den som erhållit ersättning skulle ha haft enligt denna konvention. Detta får dock icke hindra att andra subrogations- eller regressrätter som kan finnas görs gällande mot fonden.

Contributions

Article 10

1. Contributions to the Fund shall be made in respect of each Contracting State by any person who, in the calendar year referred to in Article 11, paragraph 1, as regards initial contributions and in Article 12, paragraphs 2 (a) or (b), as regards annual contributions, has received in total quantities exceeding 150,000 tons:

(a) in the ports or terminal installations in the territory of that State contributing oil carried by sea to such ports or terminal installations; and

(b) in any installations situated in the territory of that Contracting State contributing oil which has been carried by sea and discharged in a port or terminal installation of a non-Contracting State, provided that contributing oil shall only be taken into account by virtue of this sub-paragraph on first receipt in a Contracting State after its discharge in that non-Contracting State.

2. (a) For the purposes of paragraph 1, where the quantity of contributing oil received in the territory of a Contracting State by any person in a calendar year when aggregated with the quantity of contributing oil received in the same Contracting State in that year by any associated person or persons exceeds 150,000 tons, such person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by him notwithstanding that that quantity did not exceed 150,000 tons.

(b) "Associated person" means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

Article 11

1. In respect of each Contracting State initial contributions shall be made of an amount which shall for each person referred

Contributions

Article 10

1. Les contributions au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11 paragraphe 1, pour ce qui est des contributions initiales, et à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) ou b), pour ce qui est des contributions annuelles, a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes :

a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu' à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet Etat, et

b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un Etat non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un Etat contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent sous-paragraphe, que lors de leur première réception dans l'Etat contractant après leur déchargement dans l'Etat non contractant.

2. a) Aux fins du paragraphe 1 du présent article, lorsque le montant total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours d'une année civile par une personne sur le territoire d'un Etat contractant et des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de la même année sur ce territoire par une ou plusieurs personnes associées, dépasse 150 000 tonnes, cette personne est tenue de verser des contributions calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, nonobstant le fait que ces quantités ne dépassent pas 150 000 tonnes.

b) Par « personne associée » on entend toute filiale ou entité sous contrôle commun. La législation nationale de l'Etat intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.

Article 11

1. En ce qui concerne chacun des Etats contractants, le montant des contributions initiales que doit verser chacune des per-

Avgifter

Artikel 10

1. Avgifter till fonden skall, i fråga om varje fördragsslutande stat, betalas av envar som, under det kalenderår som avses i artikel 11 första stycket såvitt avser grundavgifter och under det kalenderår som avses i artikel 12 andra stycket (a) eller (b) såvitt avser årsavgifter, mottagit sammanlagt mer än 150 000 ton

(a) avgiftspliktig olja som transporterats till sjöss till hamn eller terminal inom den statens område; och

(b) avgiftspliktig olja i anläggning som är belägen inom den fördragsslutande statens område, om denna olja transporterats till sjöss och lossats i hamn eller terminal i stat som icke är fördragsslutande stat, dock att denna olja endast skall tagas med i beräkningen enligt denna bestämmelse när den första gången mottas i fördragsslutande stat efter att ha lossats i icke fördragsslutande stat.

2. (a) Om den mängd avgiftspliktig olja som någon under ett kalenderår mottagit inom fördragsslutande stats område sammantaget med den mängd avgiftspliktig olja som det året mottagits i samma fördragsslutande stat av annan med vilken han är i intressegemenskap överstiger 150 000 ton, skall han betala avgift enligt första stycket för den mängd som han faktiskt mottagit även om denna mängd inte översteg 150 000 ton.

(b) Med "annan med vilken han är i intressegemenskap" förstås varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om någon omfattas av denna definition skall avgöras enligt vederbörande stats nationella lag.

Artikel 11

1. I fråga om varje fördragsslutande stat skall grundavgifter betalas av de personer vilka är avgiftsskyldiga enligt artikel 10.

to in Article 10 be calculated on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by him during the calendar year preceding that in which this Convention entered into force for that State.

2. The sum referred to in paragraph 1 shall be determined by the Assembly within two months after the entry into force of this Convention. In performing this function the Assembly shall, to the extent possible, fix the sum in such a way that the total amount of initial contributions would, if contributions were to be made in respect of 90 per cent of the quantities of contributing oil carried by sea in the world, equal 75 million francs.

3. The initial contributions shall in respect of each Contracting State be paid within three months following the date at which the Convention entered into force for that State.

Article 12

1. With a view to assessing for each person referred to in Article 10 the amount of annual contributions due, if any, and taking account of the necessity to maintain sufficient liquid funds, the Assembly shall for each calendar year make an estimate in the form of a budget of:

(i) *Expenditure*

(a) costs and expenses of the administration of the Fund in the relevant year and any deficit from operations in preceding years;

(b) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4 or 5, including repayment on loans previously taken by the Fund for the satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident does not exceed 15 million francs;

(c) payments to be made by the Fund in the relevant year for the satisfaction of claims against the Fund due under Article 4 or 5, including repayments on loans previously taken by the Fund for the

sonnes visées à l'article 10 est calculé sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par elle au cours de l'année civile précédant celle où la présente Convention est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. Le montant visé au paragraphe 1 est déterminé par l'Assemblée dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente Convention. A cette occasion, l'Assemblée doit, dans la mesure du possible, fixer ce montant de sorte que le total des contributions initiales serait égal à 75 millions de francs si ces contributions correspondaient à 90 pour cent des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportées dans le monde par voie maritime.

3. Les contributions initiales sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, dans les trois mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cet Etat.

Article 12

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles dues par chaque personne visée à l'article 10, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit :

i) *Dépenses*

a) Frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes.

b) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues en application des articles 4 et 5, dans la mesure où le montant total des sommes versées, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, ne dépasse pas 15 millions de francs par événement.

c) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les sommes dues en application des articles 4 et 5, y compris le remboursement des prêts

Grundavgiften skall för varje sådan person beräknas på grundval av ett bestämt belopp per ton avgiftspliktig olja som mottagits av honom under kalenderåret närmast före det då denna konventionen trädde i kraft för ifrågavarande stat.

2. Det belopp som avses i första stycket fastställs av församlingen inom två månader efter det denna konvention trätt i kraft. Församlingen skall därvid i möjligaste mån fastställa beloppet på sådant sätt att det sammanlagda beloppet av grundavgifterna skulle uppgå till 75 miljoner francs om avgift betalades för 90 procent av den mängd avgiftspliktig olja som transporteras till sjöss i världen.

3. Grundavgifterna skall i fråga om varje fördragsslutande stat betalas inom tre månader från den dag då konventionen trädde i kraft för den staten.

Artikel 12

1. För att fastställa den årsavgift som, om årsavgifter skall utgå, skall betalas av person som avses i artikel 10, skall församlingen, med beaktande av nödvändigheten att tillräckliga likvida medel finns, för varje kalenderår göra en beräkning i form av en budget av:

(i) *utgifter*

(a) *kostnader och utgifter för fondens förvaltning under året samt eventuellt underskott från verksamheten under föregående år;*

(b) *utbetalningar från fonden under året för betalning av fordringar mot fonden enligt artikel 4 eller 5, däri inbegripet återbetalning av lån som tidigare upptagits av fonden för att betala sådana fordringar, i den utsträckning de fordringar som avser en och samma olycka sammanlagt ej överstiger 15 miljoner francs;*

(c) *utbetalningar från fonden under året för betalning av fordringar mot fonden enligt artikel 4 eller 5, däri inbegripet återbetalning av lån som tidigare upptagits av fonden för att betala sådana fordringar, i*

satisfaction of such claims, to the extent that the aggregate amount of such claims in respect of any one incident is in excess of 15 million francs;

(ii) *Income*

(a) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

(b) initial contributions to be paid in the course of the year;

(c) annual contributions, if required to balance the budget;

(d) any other income.

2. For each person referred to in Article 10 the amount of his annual contribution shall be determined by the Assembly and shall be calculated in respect of each Contracting State:

(a) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i) (a) and (b) on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received in the relevant State by such persons during the preceding calendar year; and

(b) in so far as the contribution is for the satisfaction of payments referred to in paragraph 1(i) (c) of this Article on the basis of a fixed sum for each ton of contributing oil received by such person during the calendar year preceding that in which the incident in question occurred, provided that State was a party to this Convention at the date of the incident.

3. The sums referred to in paragraph 2 above shall be arrived at by dividing the relevant total amount of contributions required by the total amount of contributing oil received in all Contracting States in the relevant year.

4. The Assembly shall decide the portion of the annual contribution which shall be immediately paid in cash and decide on the date of payment. The remaining part of each annual contribution shall be paid upon notification by the Director.

5. The Director may, in cases and in accordance with conditions to be laid down in the Internal Regulations of the Fund,

contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, dans la mesure où le montant total des indemnités dépasse 15 millions de francs par événement.

ii) *Revenus*

a) Excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus.

b) Contributions initiales dues dans le courant de l'année.

c) Contributions annuelles qui pourront être nécessaires pour équilibrer le budget.

d) Tous autres revenus.

2. Le montant de la contribution annuelle est fixé par l'Assemblée pour chaque personne visée à l'article 10. Ce montant est calculé en ce qui concerne chacun des Etats contractants :

a) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i), alinéas a) et b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un Etat contractant par cette personne pendant l'année civile précédente, et

b) dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1 i), alinéa c), du présent article, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet Etat est partie à la Convention à la date à laquelle est survenu l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont calculées en divisant le total des contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des Etats contractants.

4. L'Assemblée arrête le pourcentage de la contribution annuelle qui est payable immédiatement en espèces ainsi que la date de versement. Le reste est payable sur avis de l'Administrateur.

5. Dans les cas et conditions qui seront fixés par le règlement intérieur, l'Administrateur du Fonds est autorisé à demander

den utsträckning de fordringar som avser en och samma olycka sammanlagt överstiger 15 miljoner francs;

(ii) *inkomster*

(a) överskott från verksamheten under föregående år, däri inbegripet eventuell ränta;

(b) grundavgifter som skall betalas under året;

(c) årsavgifter, om sådana erfordras för att balansera budgeten;

(d) andra inkomster.

2. Årsavgiftens storlek skall för envar som avses i artikel 10 fastställas av församlingen. Avgiften skall i fråga om varje fördragsslutande stat beräknas:

(a) i den utsträckning avgiften är avsedd att användas till betalning av fordringar som avses i första stycket (i) (a) och (b), på grundval av ett bestämt belopp per ton avgiftsskyldig olja som den avgiftsskyldige under föregående kalenderår mottagit i ifrågavarande stat; och

(b) i den utsträckning avgiften är avsedd att användas till betalning av fordringar som avses i första stycket (i) (c) i denna artikel, på grundval av ett bestämt belopp per ton avgiftsskyldig olja som den avgiftsskyldige mottagit under kalenderåret före det då ifrågavarande olycka inträffade, om denna stat vid tidpunkten för olyckan hade tillträtt denna konvention.

3. De belopp som avses i andra stycket erhålles genom att dela det sammanlagda avgiftsbelopp som erfordras med den sammanlagda mängden avgiftsskyldig olja som mottagits i alla fördragsslutande stater under ifrågavarande år.

4. Församlingen skall besluta hur stor del av årsavgiften som omedelbart skall betalas kontant och fastställa datum för betalningen. Återstoden skall betalas på anfordran av direktören.

5. Direktören får i de fall och under de förutsättningar som skall anges i fondens reglemente begära att en avgiftsskyldig stäl-

require a contributor to provide financial security for the sums due from him.

6. Any demand for payments made under paragraph 4 shall be called rateably from all individual contributors.

Article 13

1. The amount of any contribution due under Article 12 and which is in arrear shall bear interest at a rate which shall be determined by the Assembly for each calendar year provided that different rates may be fixed for different circumstances.

2. Each Contracting State shall ensure that any obligation to contribute to the Fund arising under this Convention in respect of oil received within the territory of that State is fulfilled and shall take any appropriate measures under its law, including the imposing of such sanctions as it may deem necessary, with a view to the effective execution of any such obligation; provided, however, that such measures shall only be directed against those persons who are under an obligation to contribute to the Fund.

3. Where a person who is liable in accordance with the provisions of Articles 10 and 11 to make contributions to the Fund does not fulfil his obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrear for a period exceeding three months, the Director shall take all appropriate action against such person on behalf of the Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where the defaulting contributor is manifestly insolvent or the circumstances otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

Article 14

1. Each Contracting State may at the time when it deposits its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare that it assumes itself obligations that are incumbent under this Convention on any person who is liable to

à un contribuable de produire une garantie financière pour les sommes dont il est débiteur.

6. Toute demande de versement au titre du paragraphe 4 est formulée auprès de chaque contribuable dont la contribution est déterminée au marc le franc en fonction de la somme totale à recueillir.

Article 13

1. Le montant de toute contribution arriérée visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé pour chaque année civile par l'Assemblée, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.

2. Chaque Etat contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet Etat; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.

3. Si une personne qui est tenue, en vertu des dispositions des articles 10 et 11, de verser des contributions, ne remplit pas ses obligations en ce qui concerne la totalité ou une partie de cette contribution et que le retard apporté au paiement excède trois mois, l'Administrateur prendra, au nom du Fonds, toutes mesures appropriées à l'égard de cette personne en vue d'obtenir le recouvrement des sommes dues. Toutefois, si le contribuable défaillant est manifestement insolvable ou si les circonstances le justifient, l'Assemblée peut, sur la recommandation de l'Administrateur, décider de renoncer à toute action contre le contribuable.

Article 14

1. Tout Etat contractant peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ainsi qu'à tout moment ultérieur, déclarer qu'il assume lui-même les obligations qui incombent, aux termes de la présente Convention, à toute personne tenue

ler ekonomisk säkerhet för de belopp som han är skyldig att betala.

6. Varje krav på betalning enligt fjärde stycket skall för var och en av de avgiftsskyldiga avse samma kvotdel av avgiften.

Artikel 13

1. Avgiftsbelopp som avses i artikel 12 och som är förfallet skall löpa med ränta enligt räntefot, som fastställs av församlingen för varje kalenderår, varvid olika räntefot får fastställas för olika förhållanden.

2. Varje fördragsslutande stat skall tillse att förpliktelse att betala avgift till fonden enligt denna konvention för olja som mottagits inom den statens område fullgöres. Den skall vidtaga lämpliga lagstiftningsåtgärder för att dessa förpliktelser effektivt skall fullgöras, däri inbegripet införande av sådana påföljder som den anser erforderliga. Åtgärderna får dock rikta sig endast mot dem som är skyldiga att betala avgift till fonden.

3. Om den som är skyldig att betala avgift till fonden enligt artiklarna 10 och 11 helt eller delvis är i dröjsmål med betalningen när tre månader förflutit från förfallodagen, skall direktören på fondens vägnar vidta alla erforderliga åtgärder mot denne för att indriva det förfallna beloppet. Är den avgiftsskyldige uppenbart på obestånd eller förcligger eljest skäl därtill, kan emellertid församlingen på förslag av direktören besluta att ingen åtgärd skall vidtas mot den avgiftsskyldige eller att redan påbörjade åtgärder icke skall fullföljas.

Artikel 14

1. Varje fördragsslutande stat får när den deponerar sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter förklara att den, i fråga om olja som mottagits inom denna stats område, själv påtager sig de förpliktelser som enligt denna

contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, in respect of oil received within the territory of that State. Such declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

2. Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with Article 40, it shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall after the entry into force of the Convention communicate the declaration to the Director.

3. A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

4. A declaration made in accordance with this Article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such notification shall take effect three months after the Director's receipt thereof.

5. Any State which is bound by a declaration made under this Article shall, in any proceedings brought against it before a competent court in respect of any obligation specified in the declaration, waive any immunity that it would otherwise be entitled to invoke.

Article 15

1. Each Contracting State shall ensure that any person who receives contributing oil within its territory in such quantities that he is liable to contribute to the Fund appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the subsequent provisions of this Article.

2. For the purposes set out in paragraph 1, each Contracting State shall communicate, at a time and in the manner to be prescribed in the Internal Regulations, to the Director the name and address of any person who in respect of that State is liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10, as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person during the preceding calendar year.

3. For the purposes of ascertaining who

de contribuer au Fonds, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, pour les hydrocarbures qu'elle a reçus sur le territoire de cet Etat. Une telle déclaration est faite par écrit et doit préciser les obligations qui sont assumées.

2. Si la déclaration visée au paragraphe 1 est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 40, elle est adressée au Secrétaire général de l'Organisation qui la communique à l'Administrateur après l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Toute déclaration faite, conformément au paragraphe 1, après l'entrée en vigueur de la présente Convention est adressée à l'Administrateur.

4. Tout Etat qui a fait la déclaration visée par les dispositions du présent article peut la retirer sous réserve d'adresser une notification écrite à l'Administrateur. La notification prend effet trois mois après sa date de réception.

5. Tout Etat lié par une déclaration faite conformément au présent article est tenu, dans toute procédure judiciaire intentée devant un tribunal compétent et relative au respect de l'obligation définie dans cette déclaration, de renoncer à l'immunité de juridiction qu'il aurait pu invoquer.

Article 15

1. Chaque Etat contractant s'assure que toute personne qui reçoit, sur son territoire, des hydrocarbures donnant lieu à contribution en quantités telles qu'elle est tenue de contribuer au Fonds, figure sur une liste établie et tenue à jour par l'Administrateur conformément aux dispositions suivantes.

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, tout Etat contractant communique par écrit à l'Administrateur, à une date qui sera fixée dans le règlement intérieur, le nom et l'adresse de toute personne qui est tenue, en ce qui concerne cet Etat, de contribuer au Fonds conformément à l'article 10, ainsi que des indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

3. La liste fait foi jusqu'à preuve con-

konvention åvilar den som är skyldig att betala avgift till fonden enligt artikel 10 första stycket. Sådan förklaring skall göras skriftligen och innehålla uppgift om vilka förpliktelser staten påtager sig.

2. Om förklaring som avses i första stycket avges, innan denna konvention trätt i kraft enligt artikel 40, skall förklaringen deponeras hos organisationens generalsekreterare, som sedan konventionen trätt i kraft skall vidarebefordra förklaringen till direktören.

3. Förklaring enligt första stycket som avges sedan denna konvention trätt i kraft skall deponeras hos direktören.

4. Förklaring som avgivits enligt denna artikel får återkallas av vederbörande stat genom skriftligt meddelande till direktören och upphör i sådant fall att gälla tre månader efter det direktören mottagit meddelandet.

5. Stat som är bunden av förklaring som avgivits enligt denna artikel skall i mål som anhängiggjorts mot staten vid behörig domstol och som rör förpliktelse som anges i förklaringen avstå från immunitet som den annars skulle vara berättigad att åberopa.

Artikel 15

1. Fördragsslutande stat skall tillse att envar, som mottar avgiftspliktig olja inom dess område i sådan mängd att han är skyldig att betala avgift till fonden, är upptagen i en förteckning som skall upprättas och hållas aktuell av fondens direktör enligt följande bestämmelser i denna artikel.

2. För det ändamål som anges i första stycket skall varje fördragsslutande stat, vid den tidpunkt och på det sätt som skall föreskrivas i fondens reglemente, till direktören meddela namn och adress på de personer som i denna stat är skyldiga att betala avgift till fonden enligt artikel 10 samt lämna uppgifter om den mängd avgiftspliktig olja som var och en av dem mottagit under föregående kalenderår.

3. Vid avgörande av vilka som vid en viss

are, at any given time, the persons liable to contribute to the Fund in accordance with Article 10, paragraph 1, and of establishing, where applicable, the quantities of oil to be taken into account for any such person when determining the amount of his contribution, the list shall be *prima facie* evidence of the facts stated therein.

Organization and Administration

Article 16

The Fund shall have an Assembly, a Secretariat headed by a Director and, in accordance with the provisions of Article 21, an Executive Committee.

Assembly

Article 17

The Assembly shall consist of all Contracting States to this Convention.

Article 18

The functions of the Assembly shall, subject to the provisions of Article 26, be:

1. to elect at each regular session its Chairman and two Vice-Chairmen who shall hold office until the next regular session;
2. to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;
3. to adopt Internal Regulations necessary for the proper functioning of the Fund;
4. to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;
5. to adopt the annual budget and fix the annual contributions;
6. to appoint auditors and approve the accounts of the Fund;
7. to approve settlements of claims against the Fund, to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with

traire pour établir quelles sont, à un moment donné, les personnes tenues, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, de contribuer au Fonds et pour déterminer, s'il y a lieu, les quantités d'hydrocarbures sur la base desquelles est fixé le montant de la contribution de chacune de ces personnes.

Organisation et administration

Article 16

Le Fonds comprend une Assemblée, un Secrétariat dirigé par un Administrateur et, conformément aux dispositions de l'article 21, un Comité exécutif.

Assemblée

Article 17

L'Assemblée se compose de tous les Etats contractants.

Article 18

Sous réserve des dispositions de l'article 26, l'Assemblée a pour fonctions :

1. d'élire, à chaque session ordinaire, un président et deux vice-présidents qui restent en fonctions jusqu'à la session ordinaire suivante;
2. d'établir son propre règlement intérieur, pour ce qui n'aura pas été expressément prévu par la présente Convention;
3. d'adopter le règlement intérieur du Fonds nécessaire à son bon fonctionnement;
4. de nommer l'Administrateur, d'édicter des règles en vue de la nomination des autres membres du personnel nécessaires et de fixer les conditions d'emploi de l'Administrateur et des autres membres du personnel;
5. d'adopter le budget annuel et de fixer les contributions annuelles;
6. de nommer les commissaires aux comptes et d'approuver les comptes du Fonds;
7. d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre

tidpunkt är skyldiga att betala avgift till fonden enligt artikel 10 första stycket och, i förekommande fall, vid fastställande av den mängd olja som skall tagas med i beräkningen för var och en av dem vid bestämmande av storleken av hans avgift skall förteckningen äga vitsord i fråga om de uppgifter som upptages i denna till dess motsatsen bevisats.

Organisation och förvaltning

Artikel 16

Fonden skall ha en församling, ett sekretariat som skall förstås av en direktör och, enligt bestämmelserna i artikel 21, en exekutivkommitté.

Församlingen

Artikel 17

Församlingen skall bestå av alla de fördragsslutande staterna.

Artikel 18

Församlingens uppgifter är, med förbehåll för vad som stadgas i artikel 26:

1. att vid varje ordinarie möte välja en ordförande och två vice ordförande, vilka skall inneha sina befattningar till nästa ordinarie möte;

2. att fastställa sina egna procedurregler, utom i de avseenden som regleras i konventionen;

3. att anta det interna reglemente som erfordras för att fondens verksamhet skall kunna fullgöras på behörigt sätt;

4. att utnämna direktör och utfärda föreskrifter beträffande anställning av annan erforderlig personal samt fastställa anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden för direktören och annan personal;

5. att anta den årliga budgeten och fastställa de årliga avgifterna;

6. att utse revisorer och godkänna fondens räkenskaper;

7. att godkänna uppgörelser om anspråk mot fonden, att besluta om fördelning mellan fordringsägare enligt artikel 4 femte stycket av det belopp som är tillgängligt för

Article 4, paragraph 5, and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of pollution damage are compensated as promptly as possible;

8. to elect the members of the Assembly to be represented on the Executive Committee, as provided in Articles 21, 22 and 23;

9. to establish any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary;

10. to determine which non-Contracting States and which inter-governmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly, the Executive Committee, and subsidiary bodies;

11. to give instructions concerning the administration of the Fund to the Director, the Executive Committee and subsidiary bodies;

12. to review and approve the reports and activities of the Executive Committee;

13. to supervise the proper execution of the Convention and of its own decisions;

14. to perform such other functions as are allocated to it under the Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the Fund.

Article 19

1. Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director; provided, however, that if the Assembly allocates to the Executive Committee the functions specified in Article 18, paragraph 5, regular sessions of the Assembly shall be held once every two years.

2. Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of the Executive Committee or of at least one-third of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation

de la réparation des dommages conformément à l'article 4, paragraphe 5, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible;

8. d'élire, parmi les membres de l'Assemblée, ceux qui feront partie du Comité exécutif, conformément aux articles 21, 22 et 23;

9. d'instituer tous organes subsidiaires, permanents ou temporaires, qu'elle juge nécessaires;

10. de déterminer parmi les Etats qui ne sont pas parties à la Convention et parmi les organisations intergouvernementales ou internationales non gouvernementales ceux qui seront autorisés à participer, sans droit de vote, aux sessions de l'Assemblée, du Comité exécutif et des organes subsidiaires;

11. de donner à l'Administrateur, au Comité exécutif et aux organes subsidiaires toutes instructions relatives à la gestion du Fonds;

12. d'approuver les rapports et de contrôler les activités du Comité exécutif;

13. de veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;

14. de s'acquitter de toute autre fonction qui est de sa compétence aux termes de la présente Convention ou qui est nécessaire au bon fonctionnement du Fonds.

Article 19

1. L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur. Toutefois, si l'Assemblée a délégué au Comité exécutif les fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5, elle ne tiendra de session ordinaire que tous les deux ans.

2. L'Assemblée se réunit en session extraordinaire sur convocation de l'Administrateur à la demande du Comité exécutif ou d'un tiers au moins des membres de l'Assemblée. Elle peut également être convoquée à l'initiative de l'Administrateur,

betalning av ersättning och att fastställa de villkor, på vilka provisoriska betalningar av fordringar skall göras för att de som lidit skada genom förening skall få ersättning så snart som möjligt;

8. att välja de medlemmar i församlingen som skall vara representerade i exekutivkommittén enligt artiklarna 21, 22 och 23;

9. att upprätta de tillfälliga eller ständiga underorgan som den anser erforderliga;

10. att bestämma vilka av de stater som icke tillträtt denna konvention samt vilka mellanstatliga och internationella icke statliga organisationer som skall tillåtas att utan rösträtt delta i möten med församlingen, exekutivkommittén och underorganen;

11. att ge anvisningar om fondens förvaltning till direktören, exekutivkommittén och de underlydande organen;

12. att granska och godkänna exekutivkommitténs rapporter och verksamhet;

13. att övervaka att konventionens bestämmelser iakttas och att församlingens egna beslut verkställas;

14. att fullgöra de andra uppgifter som åligger den enligt konventionen eller som eljest är nödvändiga för att fondens verksamhet skall kunna bedrivas på ett behörigt sätt.

Artikel 19

1. Ordinarie möten med församlingen skall äga rum varje kalenderår på kallelse av direktören. Har församlingen överlåtit de uppgifter som anges i artikel 18 femte stycket till exekutivkommittén, skall emellertid ordinarie möten med församlingen äga rum vartannat år.

2. Extra möten med församlingen skall sammankallas av direktören på begäran av exekutivkommittén eller av minst en tredjedel av församlingens medlemmar. Sådant möte kan även sammankallas på direktörens eget initiativ efter överläggning med försam-

with the Chairman of the Assembly. The Director shall give members at least thirty days' notice of such sessions.

Article 20

A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

Executive Committee

Article 21

The Executive Committee shall be established at the first regular session of the Assembly after the date on which the number of Contracting States reaches fifteen.

Article 22

1. The Executive Committee shall consist of one-third of the members of the Assembly but of not less than seven or more than fifteen members. Where the number of members of the Assembly is not divisible by three, the one-third referred to shall be calculated on the next higher number which is divisible by three.

2. When electing the members of the Executive Committee the Assembly shall:

(a) secure an equitable geographical distribution of the seats on the Committee on the basis of an adequate representation of Contracting States particularly exposed to the risks of oil pollution and of Contracting States having large tanker fleets; and

(b) elect one half of the members of the Committee, or in case the total number of members to be elected is uneven, such number of the members as is equivalent to one half of the total number less one, among those Contracting States in the territory of which the largest quantities of oil to be taken into account under Article 10 were received during the preceding calendar year, provided that the number of States eligible under this sub-paragraph shall be limited as shown in the table below:

après consultation du Président de l'Assemblée. Les membres sont informés de ces sessions par l'Administrateur au moins trente jours à l'avance.

Article 20

La majorité des membres de l'Assemblée constitue le quorum requis pour ses réunions.

Comité exécutif

Article 21

Le Comité exécutif doit être constitué lors de la première session ordinaire de l'Assemblée qui suit la date à laquelle quinze Etats sont parties à la présente convention.

Article 22

1. Le Comité exécutif se compose d'un tiers des membres de l'Assemblée, ce chiffre ne devant toutefois pas être inférieur à sept ni supérieur à quinze. Lorsque le nombre des membres de l'Assemblée n'est pas divisible par trois, le tiers est calculé en prenant le chiffre immédiatement supérieur divisible par trois.

2. Lors de l'élection des membres du Comité exécutif, l'Assemblée :

a) veille à assurer une répartition géographique équitable des sièges du Comité sur la base d'une représentation satisfaisante des Etats parties à la Convention qui sont particulièrement exposés aux risques de pollution par les hydrocarbures et des Etats parties à la Convention qui possèdent d'importantes flottes de navires pétroliers;

b) élit la moitié des membres du Comité ou si le total des membres à élire est un nombre impair, un nombre équivalent à la moitié du nombre total des membres moins un parmi les Etats parties à la Convention sur le territoire desquels ont été reçues, au cours de l'année civile précédente, les plus grandes quantités d'hydrocarbures devant être prises en considération aux termes de l'article 10. Toutefois, le nombre des Etats éligibles aux termes du présent alinéa est limité de la manière indiquée dans le tableau ci-dessous :

lingens ordförande. Medlemmarna skall underrättas av direktören om dessa möten minst 30 dagar i förväg.

Artikel 20

Församlingen är beslutsmässig när majoriteten av dess medlemmar är närvarande.

Exekutivkommittén

Artikel 21

Exekutivkommittén skall upprättas vid församlingens första ordinarie möte efter den dag då femton stater tillträtt konventionen.

Artikel 22

1. Exekutivkommittén skall bestå av en tredjedel av församlingens medlemmar, dock ej av mindre än sju eller mer än femton. Om antalet medlemmar i församlingen icke är delbart med tre, skall tredjedelen beräknas med utgångspunkt från närmast högre tal som är delbart med tre.

2. Vid valet av medlemmar till exekutivkommittén skall församlingen:

(a) tillse att en rättvis geografisk fördelning av platserna i kommittén erhålles med utgångspunkt från en skälig representation av fördragsslutande stater som är särskilt utsatta för risk för förorening genom olja och av fördragsslutande stater som har stora tankflottor; och

(b) välja hälften av medlemmarna i kommittén eller, om det sammanlagda antalet medlemmar som skall väljas är ojämnt, det antal medlemmar som är lika med hälften av det sammanlagda antalet minus en, bland de fördragsslutande stater, inom vars område under föregående kalenderår mottogs de största mängderna sådan olja som skall tas med i beräkningen enligt artikel 10, varvid det antal stater som är valbara är begränsat enligt nedanstående tabell:

Total number of Members on the Committee	Number of States eligible under sub-paragraph (b)	Number of States to be elected under sub-paragraph (b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

Nombre total des membres du comité	Nombre d'Etats éligibles en vertu de l'alinéa b)	Nombre d'Etats à élire en vertu de l'alinéa b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

3. A member of the Assembly which was eligible but was not elected under sub-paragraph (b) shall not be eligible to be elected for any remaining seat on the Executive Committee.

3. Un membre de l'Assemblée qui est éligible mais n'est pas élu en vertu des dispositions de l'alinéa b), ne sera pas éligible aux autres sièges du Comité exécutif.

Article 23

1. Members of the Executive Committee shall hold office until the end of the next regular session of the Assembly.

Article 23

1. Les membres du Comité exécutif restent en fonctions jusqu'à la clôture de la session ordinaire suivante de l'Assemblée.

2. Except to the extent that may be necessary for complying with the requirements of Article 22, no State Member of the Assembly may serve on the Executive Committee for more than two consecutive terms.

2. Aucun Etat membre de l'Assemblée ne peut être élu au Comité exécutif pour plus de deux mandats consécutifs, si ce n'est pour satisfaire aux dispositions de l'article 22.

Article 24

The Executive Committee shall meet at least once every calendar year at thirty days' notice upon convocation by the Director, either on his own initiative or at the request of its Chairman or of at least one-third of its members. It shall meet at such places as may be convenient.

Article 24

Le Comité exécutif se réunit au moins une fois par année civile, après un préavis de trente jours, sur convocation de l'Administrateur qui agit de sa propre initiative ou à la demande du Président ou d'un tiers au moins de ses membres. Il se réunit à tout endroit qu'il juge approprié.

Article 25

At least two-thirds of the members of the Executive Committee shall constitute a quorum for its meetings.

Article 25

Deux tiers au moins des membres du Comité exécutif constituent le quorum requis pour ses réunions.

Article 26

1. The functions of the Executive Committee shall be:

Article 26

1. Le Comité exécutif a pour fonctions :

- a) d'élire son Président et d'adopter son propre règlement intérieur, pour les matières qui ne font pas l'objet des dispositions expresses de la Convention, et

(a) to elect its Chairman and adopt its own rules of procedure, except as otherwise provided in this Convention;

- b) d'assumer et d'exercer aux lieu et place de l'Assemblée les fonctions suivantes :

(b) to assume and exercise in place of the Assembly the following functions:

Sammanlagda antalet medlemmar i kommittén	Antal stater valbara enligt b)	Antal stater som skall väljas enligt b)
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

3. Medlem av församlingen som var valbar men som icke blev vald enligt b) är ej valbar till annan plats i exekutivkommittén.

Artikel 23

1. Medlemmarna i exekutivkommittén skall inneha sina befattningar till slutet av nästa ordinarie möte med församlingen.

2. Utom i den utsträckning som kan vara nödvändig för att uppfylla bestämmelserna i artikel 22 får ingen stat som är medlem av församlingen vara medlem i exekutivkommittén mer än två på varandra följande valperioder.

Artikel 24

Exekutivkommittén skall sammanträda minst en gång varje kalenderår med trettio dagars varsel på kallelse av direktören, antingen på dennes eget initiativ eller på begäran av dess ordförande eller av minst en tredjedel av dess medlemmar. Den skall sammanträda på lämplig plats.

Artikel 25

Exekutivkommittén är beslutsmässig när minst två tredjedelar av dess medlemmar är närvarande.

Artikel 26

1. Exekutivkommitténs uppgifter är:

(a) att välja en ordförande samt att anta sina egna procedurregler, utom i de avseenden då annat är stadgat i konventionen;

(b) att i församlingens ställe åtaga sig och fullgöra följande uppgifter:

(i) making provision for the appointment of such personnel, other than the Director, as may be necessary and determining the terms and conditions of service of such personnel;

(ii) approving settlements of claims against the Fund and taking all other steps envisaged in relation to such claims in Article 18, paragraph 7;

(iii) giving instructions to the Director concerning the administration of the Fund and supervising the proper execution, by him of the Convention, of the decisions of the Assembly and of the Committee's own decisions; and

(c) to perform such other functions as are allocated to it by the Assembly.

2. The Executive Committee shall each year prepare and publish a report of the activities of the Fund during the previous calendar year.

Article 27

Members of the Assembly who are not members of the Executive Committee shall have the right to attend its meetings as observers.

Secretariat

Article 28

1. The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the Fund may require.

2. The Director shall be the legal representative of the Fund.

Article 29

1. The Director shall be the chief administrative officer of the Fund and shall, subject to the instructions given to him by the Assembly and by the Executive Committee, perform those functions which are assigned to him by this Convention, the Internal Regulations, the Assembly and the Executive Committee.

2. The Director shall in particular:

(a) appoint the personnel required for the administration of the Fund;

(b) take all appropriate measures with a

i) édicter des règles en vue de la nomination du personnel nécessaire, autre que l'Administrateur, et fixer les conditions d'emploi de ce personnel;

ii) approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds et prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues à l'article 18, paragraphe 7;

iii) donner à l'Administrateur toutes instructions relatives à l'administration du Fonds et veiller à la bonne application par l'Administrateur, de la Convention, des décisions de l'Assemblée et des propres décisions du Comité;

c) de s'acquitter de toute autre fonction qui lui est confiée par l'Assemblée.

2. Le Comité exécutif établit et publie chaque année un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente.

Article 27

Les membres de l'Assemblée qui ne sont pas membres du Comité exécutif ont le droit d'assister aux réunions de celui-ci en qualité d'observateurs.

Secretariat

Article 28

1. Le Secrétariat comprend l'Administrateur et le personnel qui est nécessaire à l'administration du Fonds.

2. L'Administrateur est le représentant légal du Fonds.

Article 29

1. L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire du Fonds. Sous réserve des instructions qui lui sont données par l'Assemblée et par le Comité exécutif, il s'acquitte des fonctions qui lui sont dévolues aux termes de la présente Convention et du règlement intérieur et de celles qui lui sont attribuées par l'Assemblée et par le Comité exécutif.

2. Il lui incombe notamment :

a) de nommer le personnel nécessaire à l'administration;

b) de prendre toute mesure utile à la

(i) att utfärda föreskrifter om anställning av den personal som behövs utöver direktören, samt att fastställa anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden för denna personal;

(ii) att godkänna uppgörelser om anspråk mot fonden och att vidta alla andra åtgärder som avses i artikel 18 sjunde stycket beträffande fordringar mot fonden;

(iii) att ge anvisningar till direktören om fondens förvaltning samt att övervaka att direktören tillämpar konventionen på ett riktigt sätt och att han verkställer församlingens och exekutivkommitténs beslut; och

(c) att utföra sådana andra uppgifter som tilldelas den av församlingen.

2. Exekutivkommittén skall varje år upprätta och offentliggöra en rapport om fondens verksamhet under föregående kalenderår.

Artikel 27

De medlemmar i församlingen som ej är medlemmar i exekutivkommittén har rätt att närvara vid kommitténs möten som observatörer.

Sekretariatet

Artikel 28

1. Sekretariatet skall bestå av direktören och den personal som behövs för fondens förvaltning.

2. Direktören är fondens ställföreträdare.

Artikel 29

1. Direktören är fondens chefstjänsteman. Han skall, med iakttagande av de anvisningar som meddelas honom av församlingen och av exekutivkommittén, utföra de uppgifter som tilldelats honom i denna konvention, i fondens reglemente, av församlingen och av exekutivkommittén.

2. Direktören skall särskilt

(a) anställa den personal som behövs för fondens förvaltning;

(b) vidta alla erforderliga åtgärder för att

view to the proper administration of the Fund's assets;

(c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of Article 13, paragraph 3;

(d) to the extent necessary to deal with claims against the Fund and carry out the other functions of the Fund, employ the services of legal, financial and other experts;

(e) take all appropriate measures for dealing with claims against the Fund within the limits and on conditions to be laid down in the Internal Regulations, including the final settlement of claims without the prior approval of the Assembly or the Executive Committee where these Regulations so provide;

(f) prepare and submit to the Assembly or to the Executive Committee, as the case may be, the financial statements and budget estimates for each calendar year;

(g) assist the Executive Committee in the preparation of the report referred to in Article 26, paragraph 2;

(h) prepare, collect and circulate the papers, documents, agenda, minutes and information that may be required for the work of the Assembly, the Executive Committee and subsidiary bodies.

Article 30

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by him shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the Fund. They shall refrain from any action which might reflect on their position as international officials. Each Contracting State on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by him, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

Finances

Article 31

1. Each Contracting State shall bear the salary, travel and other expenses of its own

bonne gestion des actifs du Fonds;

c) de recouvrer les contributions dues en vertu de la présente Convention, en observant notamment les dispositions de l'article 13, paragraphe 3;

d) de faire appel aux services d'experts juridiques, financiers ou autres, dans la mesure où leur assistance est nécessaire au règlement des demandes introduites contre le Fonds ou à l'exercice d'autres fonctions de celui-ci;

e) de prendre toutes mesures en vue du règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds, dans les limites et conditions fixées par le règlement intérieur, y compris le règlement final des demandes d'indemnisation sans l'approbation préalable de l'Assemblée ou du Comité exécutif, si le règlement intérieur en dispose ainsi;

f) d'établir et de présenter à l'Assemblée ou au Comité exécutif, suivant le cas, les états financiers et les prévisions budgétaires pour chaque année civile;

g) d'assister le Comité exécutif dans la préparation du rapport visé au paragraphe 2 de l'article 26;

h) d'élaborer, rassembler et diffuser les notes, documents, ordres du jour, comptes rendus et renseignements requis pour les travaux de l'Assemblée, du Comité exécutif et des organes subsidiaires.

Article 30

Dans l'exercice de leurs devoirs, l'Administrateur ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sollicitent ou n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité étrangère au Fonds. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leur situation de fonctionnaires internationaux. Chaque Etat contractant s'engage à respecter le caractère exclusivement international des fonctions de l'Administrateur ainsi que du personnel nommé et des experts désignés par celui-ci et à ne pas chercher à les influencer dans l'exécution de leur tâche.

Finances

Article 31

1. Chaque Etat partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais

åstadkomma en lämplig förvaltning av fondens tillgångar;

(c) driva in de avgifter för vilka betalningsskyldighet förkligger enligt denna konvention, varvid han särskilt skall iakttä bestämmelserna i artikel 13 tredje stycket;

(d) att anlita juridiska, ekonomiska och andra sakkunniga i den utsträckning som erfordras för att handlägga anspråk mot fonden och för att fullgöra fondens övriga uppgifter;

(e) att vidta alla erforderliga åtgärder för att handlägga anspråk mot fonden med den begränsning och på de villkor som skall anges i fondens reglemente, däri inbegripet slutlig uppgörelse om anspråk utan föregående godkännande av församlingen eller exekutivkommittén i de fall reglementet tillåter detta;

(f) att upprätta och framlägga för församlingen eller, i förekommande fall, för exekutivkommittén bokslut och budget för varje kalenderår;

(g) att bistå exekutivkommittén vid upprättandet av den rapport som avses i artikel 26 andra stycket;

(h) att upprätta, insamla och utsända de skrivelser, dokument, dagordningar, protokoll och upplysningar som erfordras för arbetet i församlingen, exekutivkommittén och underorganen.

Artikel 30

Vid fullgörandet av sina uppgifter skall direktören, av honom anställd personal och av honom utsedda sakkunniga icke begära eller motta instruktioner från någon regering eller från någon myndighet utanför fonden. De skall avhålla sig från varje handling, som kan skada deras ställning som internationella tjänstemän. Varje fördragsslutande stat förbinder sig att respektera den rent internationella arten av de uppgifter som åligger direktören, av honom anställd personal och av honom utsedda sakkunniga samt att icke försöka påverka dem i deras uppfyllande av sina plikter.

Ekonomi

Artikel 31

1. Varje fördragsslutande stat skall bestrida löne- och resekostnader samt andra

delegation to the Assembly and of its representatives on the Executive Committee and on subsidiary bodies.

2. Any other expenses incurred in the operation of the Fund shall be borne by the Fund.

Voting

Article 32

The following provisions shall apply to voting in the Assembly and the Executive Committee:

- (a) each member shall have one vote;
- (b) except as otherwise provided in Article 33, decisions of the Assembly and the Executive Committee shall be by a majority vote of the members present and voting;
- (c) decisions where a three-fourths or a two-thirds majority is required shall be by a three-fourths or two-thirds majority vote, as the case may be, of those present;
- (d) for the purpose of this Article the phrase "members present" means "members present at the meeting at the time of the vote", and the phrase "members present and voting" means "members present and casting an affirmative or negative vote". Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

Article 33

1. The following decisions of the Assembly shall require a three-fourths majority:

- (a) an increase in accordance with Article 4, paragraph 6, in the maximum amount of compensation payable by the Fund;
- (b) a determination, under Article 5, paragraph 4, relating to the replacement of the Instruments referred to in that paragraph;
- (c) the allocation to the Executive Committee of the functions specified in Article 18, paragraph 5.

2. The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

- (a) a decision under Article 13, paragraph 3, not to take or continue action against a

de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants au Comité exécutif et dans les organes subsidiaires.

2. Toute autre dépense engagée pour le fonctionnement du Fonds est à la charge de ce dernier.

Vote

Article 32

Le vote à l'Assemblée et au Comité exécutif est régi par les dispositions suivantes :

- a) chaque membre dispose d'une voix;
- b) sauf dispositions contraires de l'article 33, les décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif sont prises à la majorité des membres présents et votants;
- c) lorsqu'une majorité des trois quarts ou des deux tiers est requise, à la majorité des trois quarts ou des deux tiers des membres présents;
- d) aux fins du présent article, l'expression « membres présents » signifie « membres présents à la séance au moment du vote ». Le membre de phrase « membres présents et votants » désigne les « membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif ». Les membres qui s'abstiennent sont considérés comme ne votant pas.

Article 33

1. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des trois quarts :

- a) l'augmentation du montant maximal de l'indemnisation à la charge du Fonds, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 6;
- b) toute décision prise conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, relative au remplacement des instruments mentionnés dans le paragraphe en question;
- c) l'attribution au Comité exécutif des fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5.

2. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des deux tiers :

- a) toute décision, prise conformément aux dispositions de l'article 13, paragraphe

utgifter för sin egen delegation i församlingen och för sina representanter i exekutivkommittén och i underorganen.

2. Alla andra utgifter som uppkommer i fondens verksamhet skall bestridas av fonden.

Röstning

Artikel 32

Följande föreskrifter skall gälla vid röstning i församlingen och exekutivkommittén:

(a) Varje medlem skall ha en röst.

(b) Om ej annat stadgas i artikel 33 skall beslut i församlingen och exekutivkommittén fattas med enkel majoritet bland de närvarande och röstande medlemmarna.

(c) Beslut som kräver tre fjärdedels eller två tredjedels majoritet skall fattas med tre fjärdedels respektive två tredjedels majoritet bland de närvarande medlemmarna.

(d) I denna artikel har uttrycket "närvarande medlemmar" betydelsen "medlemmar som är närvarande vid sammanträdet vid tidpunkten för omröstningen" och uttrycket "närvarande och röstande medlemmar" betydelsen "närvarande medlemmar som röstar ja eller nej". Medlemmar som lägger ned sin röst skall betraktas som icke röstande.

Artikel 33

1. Följande beslut i församlingen kräver tre fjärdedels majoritet:

(a) höjning enligt artikel 4 sjätte stycket av det högsta ersättningsbelopp som fonden får betala;

(b) beslut enligt artikel 5 fjärde stycket om utbyte av de instrument som avses i nämnda stycke;

(c) överlåtande till exekutivkommittén av de uppgifter som anges i artikel 18 femte stycket.

2. Följande beslut av församlingen kräver två tredjedels majoritet:

(a) beslut enligt artikel 13 tredje stycket att avstå från att vidta eller fullfölja åtgärd

contributor;

(b) the appointment of the Director under Article 18, paragraph 4;

(c) the establishment of subsidiary bodies, under Article 18, paragraph 9.

Article 34

1. The Fund, its assets, income, including contributions, and other property shall enjoy in all Contracting States exemption from all direct taxation.

2. When the Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or has important work carried out which is necessary for the exercise of its official activities and the cost of which includes indirect taxes or sales taxes, the Governments of Member States shall take, whenever possible, appropriate measures for the remission or refund of the amount of such duties and taxes.

3. No exemption shall be accorded in the case of duties, taxes or dues which merely constitute payment for public utility services.

4. The Fund shall enjoy exemption from all customs duties, taxes and other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the government of that country.

5. Persons contributing to the Fund and victims and owners of ships receiving compensation from the Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.

6. Information relating to individual contributors supplied for the purpose of this Convention shall not be divulged outside the Fund except in so far as it may be strictly necessary to enable the Fund to carry out its functions including the bringing and de-

3, de renoncer à une action en justice contre un contribuable;

b) la nomination de l'Administrateur conformément aux dispositions de l'article 18, paragraphe 4;

c) la création d'organes subsidiaires conformément à l'article 18, paragraphe 9.

Article 34

1. Le Fonds, ses avoirs, revenus y compris les contributions et autres biens sont exonérés de tout impôt direct dans tous les Etats contractants.

2. Lorsque le Fonds effectue des achats importants de biens mobiliers ou immobiliers ou fait exécuter des prestations de services importantes, nécessaires à l'exercice de ses activités officielles et dont le prix comprend des droits indirects ou des taxes à la vente, les gouvernements des Etats membres prennent, chaque fois qu'ils le peuvent, des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de ces droits et taxes.

3. Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts, taxes et droits qui ne constituent que la simple rémunération de services d'utilité publique.

4. Le Fonds est exonéré de tous droits de douane, taxes et autres impôts connexes à l'égard des objets importés ou exportés par lui ou en son nom pour son usage officiel. Les objets ainsi importés ne seront pas cédés à titre onéreux ou gratuit sur le territoire du pays dans lequel ils auront été introduits, à moins que ce ne soit à des conditions agréées par le gouvernement de ce pays.

5. Les personnes qui contribuent au Fonds aussi bien que les victimes et propriétaires de navires qui reçoivent des versements du Fonds restent soumis à la législation fiscale de l'Etat où ils sont imposables, sans que la présente Convention ne leur confère d'exemption ni d'autre avantage fiscal.

6. Les renseignements concernant chaque contribuable fournis aux fins de la présente Convention ne sont pas divulgués en dehors du Fonds, sauf si cela est absolument nécessaire pour permettre au Fonds de s'acquitter de ses fonctions, notamment

mot den som är skyldig att betala avgift;

(b) utnämning av direktör enligt artikel 18 fjärde stycket;

(c) upprättande av underorgan enligt artikel 18 nionde stycket.

Artikel 34

1. Fonden, dess tillgångar, inkomster, däri inbegripet avgifter, och annan egendom skall i alla fördragsslutande stater vara undantagna från all direkt beskattning.

2. Gör fonden större inköp av lös eller fast egendom eller anlitar den betydelsefulla tjänster som är nödvändiga för dess officiella verksamhet, och ingår i kostnaden härför indirekta skatter eller omsättningsskatter, skall medlemsstaternas regeringar, närhelst detta är möjligt, vidta lämpliga åtgärder för efterskänkande eller återbetalning av sådana avgifter och skatter.

3. Befrielse skall icke beviljas från skatter, pålagor eller avgifter som endast utgör betalning för tjänster från det allmänna.

4. Fonden skall vara befriad från alla tullar, skatter och andra därmed jämförliga avgifter på varor som införes eller utföres av fonden eller på dess vägnar för att användas i fondens officiella verksamhet. Varor som sålunda införts får icke överlåtas vare sig mot ersättning eller gratis i införslandet annat än på de villkor som godkänts av detta lands regering.

5. De som betalar avgift till fonden samt skadelidande och fartygsägare som erhåller ersättning från fonden är underkastade skattelagstiftningen i den stat där de är skattskyldiga och åtnjuter ingen särskild befrielse eller annan förmån i detta avseende.

6. Upplýsingar som lämnats enligt denna konvention om någon som är skyldig att betala avgift till fonden skall icke uppenbaras utanför fonden utom i den omfattning det är absolut nödvändigt för att göra det möjligt för fonden att fullgöra sina

fending of legal proceedings.

7. Independently of existing or future regulations concerning currency or transfers, Contracting States shall authorize the transfer and payment of any contribution to the Fund and of any compensation paid by the Fund without any restriction.

Transitional Provisions¹

Article 35

1. The Fund shall incur no obligation whatsoever under Article 4 or 5 in respect of incidents occurring within a period of one hundred and twenty days after the entry into force of this Convention.

2. Claims for compensation under Article 4 and claims for indemnification under Article 5, arising from incidents occurring later than one hundred and twenty days but not later than two hundred and forty days after the entry into force of this Convention may not be brought against the Fund prior to the elapse of the two hundred and fortieth day after the entry into force of this Convention.

Article 36

The Secretary-General of the Organization shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after entry into force of this Convention and, in any case, not more than thirty days after such entry into force.

Final Clauses

Article 37

1. This Convention shall be open for signature by the States which have signed or which accede to the Liability Convention, and by any State represented at the Conference on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971. The Convention shall remain open for signature until 31 December 1972.

2. Subject to paragraph 4, this Conven-

¹ Någon motsvarande rubrik finns inte i den franska texten.

en tant que demandeur ou défendeur dans une action en justice.

7. Quelle que soit leur réglementation actuelle ou future en matière de contrôle des changes ou de transferts de capitaux, les Etats contractants autorisent, sans aucune restriction, les transferts et versements des contributions au Fonds ainsi que des indemnités payées par le Fonds.

Article 35

1. Le Fonds n'est tenu à aucune obligation en vertu des articles 4 à 5 pour des événements qui se produisent dans un délai de cent vingt jours après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 et les demandes de prise en charge financière visées à l'article 5 qui découlent l'événements survenus plus de cent vingt jours et, au plus tard deux cent quarante jours, après l'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de deux cent quarante jours à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 36

Le Secrétaire générale de l'Organisation convoque l'Assemblée pour sa première session. Cette session se tient dès que possible après l'entrée en vigueur de la Convention et, en tout cas, dans un délai de trente jours, à compter de la date de cette entrée en vigueur.

Clauses finales

Article 37

1. La présente Convention est ouverte à la signature des Etats qui ont signé la Convention sur la responsabilité ou qui y adhèrent et à tous les Etats représentés à la Conférence de 1971 sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1972.

2. Sous réserve des dispositions du para-

uppgifter, däri inbegripet att utföra sin talan som kärande eller svarande i rättegång.

7. Oberoende av gällande eller framtida bestämmelser om växling av valuta eller överföring av kapital skall de fördragsslutande staterna utan inskränkning tillåta överföring och betalning av avgifter till fonden och av ersättningar som fonden betalar.

Övergångsbestämmelser

Artikel 35

1. Fonden är icke i något avseende ansvarig enligt artikel 4 eller 5 för olyckor som inträffar inom etthundratjugo dagar från det denna konvention trätt i kraft.

2. Anspråk på skadestånd enligt artikel 4 och på gottgörelse enligt artikel 5, som grundas på olyckor vilka inträffar mer än etthundratjugo dagar men ej mer än tvåhundrafyrtio dagar från det denna konvention trätt i kraft, får icke göras gällande mot fonden innan tvåhundrafyrtio dagar förflutit från det denna konvention trätt i kraft.

Artikel 36

Organisationens generalsekreterare skall sammankalla församlingens första möte. Detta möte skall äga rum så snart som möjligt efter det denna konvention trätt i kraft och i vart fall icke senare än trettio dagar efter ikraftträdandet.

Slutbestämmelser

Artikel 37

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av de stater som har undertecknat eller ansluter sig till ansvarighetskonventionen och av de stater som var representerade vid 1971 års konferens om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja. Konventionen är öppen för undertecknande till och med den 31 december 1972.

2. Med iakttagande av vad som föreskri-

tion shall be ratified, accepted or approved by the States which have signed it.

3. Subject to paragraph 4, this Convention is open for accession by States which did not sign it.

4. This Convention may be ratified, accepted, approved or acceded to, only by States which have ratified, accepted, approved or acceded to the Liability Convention.

Article 38

1. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

2. 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 Contracting States or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those Parties shall be deemed to apply to the Convention as modified by the amendment.

Article 39

Before this Convention comes into force a State shall, when depositing an instrument referred to in Article 38, paragraph 1, and annually thereafter at a date to be determined by the Secretary-General of the Organization, communicate to him the name and address of any person who in respect of that State would be liable to contribute to the Fund pursuant to Article 10 as well as data on the relevant quantities of contributing oil received by any such person in the territory of that State during the preceding calendar year.

Article 40

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which the following requirements are fulfilled:

(a) at least eight States have deposited

graphe 4, la présente Convention est ratifiée, acceptée ou approuvée par les Etats qui l'ont signée.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention peuvent y adhérer.

4. Seuls les Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention sur la responsabilité ou qui y ont adhéré, peuvent ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer.

Article 38

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats, est réputée s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article 39

Avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, tout Etat doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 38, paragraphe 1, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer au Secrétaire général de l'Organisation le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet Etat, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10, ainsi que les renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet Etat par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

Article 40

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies :

a) au moins huit Etats ont déposé un

ves i fjärde stycket skall konventionen ratificeras, antagas eller godkännas av de stater som har undertecknat den.

3. Med iakttagande av vad som föreskrives i fjärde stycket är konventionen öppen för anslutning av stater som icke undertecknat den.

4. Denna konvention får ratificeras, antagas, godkännas eller bli föremål för anslutning endast av stater som har ratificerat, antagit, godkänt eller anslutit sig till ansvarighetskonventionen.

Artikel 38

1. Ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning skall verkställas genom deponering hos organisationens generalsekreterare av ett i behörig form upprättat instrument.

2. Instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, som deponeras efter det en ändring av denna konvention trätt i kraft i förhållande till alla de stater som då är fördragsslutande stater, eller efter det alla åtgärder vidtagits som erfordras för ikraftträdande av ändringen i förhållande till dessa stater, skall anses gälla konventionen i dess ändrade lydelse.

Artikel 39

Innan denna konvention trätt i kraft skall stat, när den deponerar sådant instrument som avses i artikel 38 första stycket och där-efter årligen, vid tidpunkt som fastställs av organisationens generalsekreterare, till denne meddela namn och adress på envar som i denna stat skulle vara skyldig att betala avgift till fonden enligt artikel 10 samt lämna uppgifter om den mängd avgiftspliktig olja som var och en av dem mottog under föregående kalenderår inom den statens område.

Artikel 40

1. Denna konvention träder i kraft på nittonde dagen efter den dag då följande villkor uppfyllts:

(a) minst åtta stater har hos organisatio-

instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General of the Organization, and

(b) the Secretary-General of the Organization has received information in accordance with Article 39 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to Article 10 have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 750 million tons of contributing oil.

2. However, this Convention shall not enter into force before the Liability Convention has entered into force.

3. For each State which subsequently ratifies, accepts, approves or accedes to it, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 41

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization.

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 of the Organization.

4. Denunciation of the Liability Convention shall be deemed to be a denunciation of this Convention. Such denunciation shall take effect on the same date as the denunciation of the Liability Convention takes effect according to paragraph 3 of Article XVI of that Convention.

5. Notwithstanding a denunciation by a Contracting State pursuant to this Article, any provisions of this Convention relating to the obligations to make contributions under Article 10 with respect to an incident referred to in Article 12, paragraph 2 (b), and occurring before the denunciation takes effect shall continue to apply.

instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation, et

b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 39, que les personnes qui seraient tenues, dans ces Etats, de contribuer au Fonds en application de l'article 10, ont reçu, au cours de l'année civile précédent, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Toutefois, la présente Convention ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité.

3. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article 41

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. Toute dénonciation de la Convention sur la responsabilité civile constitue une dénonciation de la présente Convention. Elle prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention sur la responsabilité civile prend elle-même effet conformément au paragraphe 3 de l'article XVI de cette dernière Convention.

5. Nonobstant toute dénonciation faite par un Etat contractant conformément au présent article, les dispositions de la présente Convention sur l'obligation de verser une contribution en vertu de l'article 10 pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 12, paragraphe 2 b), avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

nens generalsekreterare deponerat instrument angående ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, och

(b) organisationens generalsekreterare har erhållit uppgifter enligt artikel 39 att de som i dessa stater skulle vara skyldiga att betala avgift enligt artikel 10 under föregående kalenderår mottagit sammanlagt minst 750 miljoner ton avgiftspliktig olja.

2. Denna konvention träder emellertid inte i kraft innan ansvarighetskonventionen har trätt i kraft.

3. För stat som vid senare tidpunkt ratificerar, antager, godkänner eller ansluter sig till konventionen träder denna i kraft på nittonde dagen efter den dag då denna stat deponerat vederbörligt instrument.

Artikel 41

1. Denna konvention får uppsägas av fördragsslutande stat när som helst efter det att den trätt i kraft för dess vidkommande.

2. Uppsägning skall verkställas genom deponering av ett instrument hos organisationens generalsekreterare.

3. En uppsägning träder i kraft ett år efter den dag då instrumentet deponerades hos organisationens generalsekreterare eller vid den senare tidpunkt som anges i uppsägningsinstrumentet.

4. Uppsägning av ansvarighetskonventionen skall anses utgöra uppsägning av denna konvention. En sådan uppsägning träder i kraft samma dag som uppsägningen av ansvarighetskonventionen träder i kraft enligt artikel XVI tredje stycket i sistnämnda konvention.

5. Utan hinder av en fördragsslutande stats uppsägning enligt denna artikel skall bestämmelserna i denna konvention om skyldighet att betala avgift enligt artikel 10 i anledning av olycka som avses i artikel 12 andra stycket (b) och som inträffat innan uppsägningen träder i kraft fortsätta att gälla.

Article 42

1. Any Contracting State may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions for remaining Contracting States, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not later than sixty days after receipt of the request.

2. The Director may convene, on his own initiative, an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty days after the deposit of any instrument of denunciation, if he considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States.

3. If the Assembly at an extraordinary session convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions for the remaining Contracting States, any such State may, not later than one hundred and twenty days before the date on which that denunciation takes effect, denounce this Convention with effect from the same date.

Article 43

1. This Convention shall cease to be in force on the date when the number of Contracting States falls below three.

2. Contracting States which are bound by this Convention on the date before the day it ceases to be in force shall enable the Fund to exercise its functions as described under Article 44 and shall, for that purpose only, remain bound by this Convention.

Article 44

1. If this Convention ceases to be in force, the Fund shall nevertheless

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before the Convention ceased to be in force;

(b) be entitled to exercise its rights to

Article 42

1. Tout Etat contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants, demander à l'Administrateur de convoquer l'Assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur convoque l'Assemblée dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.

2. L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants.

3. Si au cours d'une session extraordinaire tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du niveau des contributions pour les autres Etats contractants, chacun de ces Etats peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer la présente Convention. Cette dénonciation prend effet à la même date.

Article 43

1. La présente Convention cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des Etats contractants devient inférieur à trois.

2. Les Etats contractants qui sont liés par la présente Convention la veille du jour où elle cesse d'être en vigueur, prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds puisse exercer les fonctions prévues à l'article 44 et, pour ces fins seulement, restent liés par la présente Convention.

Article 44

1. Au cas où la présente Convention cesserait d'être en vigueur, le Fonds :

a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que la Convention ait cessé d'être en vigueur;

b) pourra exercer ses droits en matière

Artikel 42

1. Inom nittio dagar efter deponeringen av ett uppsägningsinstrument får varje fördragsslutande stat, som anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de andra fördragsslutande staterna, begära att direktören skall sammankalla församlingen till extra möte. Direktören skall sammankalla församlingen att sammanträda inom sextio dagar efter det han mottagit denna begäran.

2. Direktören får på eget initiativ sammankalla församlingen till ett extra möte som skall hållas inom sextio dagar efter deponeringen av ett uppsägningsinstrument, om han anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de andra fördragsslutande staterna.

3. Om församlingen vid ett extra möte som sammankallats enligt första eller andra stycket fastställer att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de andra fördragsslutande staterna, får envar av dessa stater senast ett-hundratjugo dagar före den dag då uppsägningen träder i kraft säga upp denna konvention med verkan från samma dag.

Artikel 43

1. Denna konvention upphör att gälla den dag då antalet fördragsslutande stater understiger tre.

2. De fördragsslutande stater som är bundna av denna konvention dagen före den dag då den upphör att gälla skall vidtaga alla erforderliga åtgärder för att fonden skall kunna fullgöra de uppgifter som anges i artikel 44 och förblir endast för detta ändamål bundna av konventionen.

Artikel 44

1. Om denna konvention upphör att gälla skall fonden dock

(a) infria sina förpliktelser i anledning av de olyckor som inträffat innan konventionen upphörde att gälla;

(b) få utöva sin rätt till avgifter i den

contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under sub-paragraph (a), including expenses for the administration of the Fund necessary for this purpose.

2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the Fund, including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the Fund.

3. For the purposes of this Article the Fund shall remain a legal person.

Article 45

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 Contracting States for the purpose of revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of all Contracting States.

Article 46

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.

2. The Secretary-General of the Organization shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of instrument and the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the Convention;

(iii) any denunciation of the Convention and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to the Convention.

Article 47

As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the

de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.

2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

Article 45

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants à cette Convention.

Article 46

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la Convention;

iii) de toute dénonciation de la Convention et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;

b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article 47

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie conforme

omfattning dessa avgifter är erforderliga för att infria de förpliktelser som avses under (a), däri inbegripet utgifter för den förvaltning av fonden som är nödvändig härför.

2. Församlingen skall vidta alla erforderliga åtgärder för att slutföra fondens likvidation, däri inbegripet en rättvis fördelning av kvarvarande tillgångar bland dem som har betalat avgifter till fonden.

3. För fullgörandet av sina uppgifter enligt denna artikel skall fonden fortfarande erkännas som juridisk person.

Artikel 45

1. Organisationen har rätt att sammankalla en konferens för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Organisationen skall på begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

Artikel 46

1. Denna konvention skall deponeras hos organisationens generalsekreterare.

2. Organisationen generalsekreterare skall:

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av instrument samt dagen härför;

(ii) dagen för konventionens ikraftträdande;

(iii) varje uppsägning av konventionen och den dag då uppsägningen träder i kraft;

(b) överlämna bestyrkta avskrifter av denna konvention till alla stater som undertecknat konventionen och till alla stater som ansluter sig till den.

Artikel 47

Så snart denna konvention har trätt i kraft skall en bestyrkt avskrift av konventionen överlämnas av organisationens generalsekre-

Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 48

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretariat of the Organization and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized for that purpose have signed the present Convention.

Done at Brussels this eighteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-one.

au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 48

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Le Secrétariat de l'Organisation en fait préparer des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En Foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effect ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le dix-huit décembre mil neuf cent soixante et onze.

terare till Förenta Nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande enligt artikel 102 i Förenta Nationernas stadga.

Artikel 48

Denna konvention är upprättad i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord. Officiella översättningar till ryska och spanska språken skall utarbetas av organisationens sekretariat och deponeras tillsammans med det undertecknade originalet.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bryssel den 18 december 1971.

Innehåll	Sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	3
Utdrag av protokollet över justitieärenden	15
1 Inledning	15
2 Departementspromemorian	16
3 Remissyttrandena	17
3.1 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna och lagstiftningens allmänna innehåll	17
3.2 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt	19
3.3 Tillämpningsområdet för ansvarighetsreglerna	20
3.4 Kanaliseringen av ansvarigheten	24
3.5 Ansvarsbegränsningen	25
3.6 Försäkringsskyldigheten	26
3.7 Processuella frågor	30
4 Föredraganden	30
4.1 Lagstiftningsarbetets bakgrund	30
4.2 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna och lagstiftningens allmänna innehåll	32
4.3 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt	36
4.4 Tillämpningsområdet för ansvarighetsreglerna	37
4.5 Kanalisering av ansvarigheten	42
4.6 Ansvarsbegränsningen	44
4.7 Försäkringsskyldigheten	47
4.8 Processuella frågor	50
4.9 Ikraftträdandet	51
4.10 Upprättade lagförslag	51
4.11 Specialmotivering	51
4.11.1 Förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss	51
4.11.2 Förslaget till lag om ersättning från den internationella oljeskadefonden	63
4.11.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen	64
4.11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	64
5 Hemställan	65

Bilagor

<i>Bilaga A:</i> PM med förslag till lagstiftning om ansvarighet för oljeskada till sjöss (Ds Ju 1973: 4)	67
1 Inledning	68
2 Omfattningen av skador orsakade av oljeutsläpp till sjöss	69
3 Bekämpning av oljeutsläpp i svenska farvatten	71
4 Gällande rätt	72
5 Lagstiftning i vissa andra länder	75
5.1 USA	75

	Sid.
5.2 Kanada	77
5.3 Australien	77
6 Det internationella lagstiftningsarbetet	78
7 Ersättningssystem tillkomna på frivillig väg	79
8 Konventionernas innehåll	80
8.1 Sammanfattande redogörelse för konventionerna	80
8.2 De särskilda bestämmelserna i ansvarighetskonventionen	84
8.3 De särskilda bestämmelserna i fondkonventionen	96
9 Tidigare remissbehandling	116
10 Utsikterna för konventionernas ikraftträdande	117
11 Frågan om Sveriges tillträde till konventionerna	119
12 Metoden för konventionernas införlivande med svensk rätt ..	125
13 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen	127
13.1 Allmänna synpunkter	127
13.2 Lagstiftningens tillämpningsområde	129
13.3 Kanalisering av ansvaret	133
13.4 Vissa frågor rörande begränsningsfond	136
13.5 Försäkringsskyldigheten	137
13.6 Forumregler	139
13.7 Straffbestämmelser m. m.	140
13.8 Förhållandet till vissa andra konventioner	141
13.9 Avgifter till den internationella fonden	144
14 Lagförslag	146
15 Specialmotivering	146
15.1 Förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss	146
15.2 Förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till den i Bryssel den 18 december 1971 avslutade konventionen om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja	179
15.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)	184
15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972: 275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg	184
15.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1966: 664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier	187

Bilagor till departementspromemorian

Bilaga 1 Lagförslag	189
Bilaga 2 Internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja	201
Bilaga 3 Internationell konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja	233

