

Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods

Betänkande av HNS-utredningen

Stockholm 2006



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2006:92

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

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2006

ISBN 978-91-38-22644-5
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Regeringen beslutade den 27 oktober 2005 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen).

Den 27 oktober 2005 förordnade chefen för Justitiedepartementet, statsrådet Bodström, hovrättslagmannen Magnus Göransson till särskild utredare.

Den 9 november 2005 förordnades som experter i utredningen avdelningsdirektören Margareta Appelberg, Naturvårdsverket, ämnes-sakkunniga Karin Berkestad, Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet, toxikologen Lennart Dock, Kemikalieinspektionen, handläggaren Margaretha Ericsson, Räddningsverket, sjökaptenen Anders Holmberg, Sveriges Ångfartygs Assuransförening, rätts-sakkunnige Per Håvik, Näringsdepartementet, departements-sekreteraren Sofia Karlsson, Försvarsdepartementet, direktören Håkan Kristiansson, Akzo Nobel Surface Chemistry AB, stf. sjösäkerhetsdirektören Per Nordström, Sjöfartsverket, verkställande direktören Ulf Svahn, Svenska Petroleum Institutet, verksjuristen Annika W. Wikingsson, Kustbevakningen, och kansli-rådet Patrik Örnsved, Justitiedepartementet.

Som sekreterare i utredningen anställdes fr.o.m. den 1 november 2005 hovrättsassessorn Anna Täcklind.

Utredningen, som har antagit namnet HNS-utredningen, får härmed överlämna betänkandet *Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods* (SOU 2006:92).

Utredningsuppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i oktober 2006

Magnus Göransson

/Anna Täcklind

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 9 |
| Summary | 17 |
| Författningsförslag | 27 |
| 1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) | 27 |
| 2 Förslag till lag (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen | 53 |
| 3 Förslag till lag (2007:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen | 55 |
| 4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall | 58 |
| 1 Inledning | 59 |
| 1.1 Utredningens uppdrag | 59 |
| 1.2 Uppdragets genomförande | 59 |
| 1.3 Betänkandets disposition | 60 |
| 2 Bakgrund | 61 |
| 2.1 Omfattningen av transporter med farliga och skadliga ämnen | 61 |
| 2.2 Omfattningen av skador orsakade av farliga och skadliga ämnen | 61 |
| 2.2.1 Olyckor i Sverige | 61 |
| 2.2.2 Olyckor utanför Sverige | 62 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 2.3 | Bekämpning av olyckor med farliga och skadliga ämnen | 64 |
| 2.3.1 | Allmänt | 64 |
| 2.3.2 | Kustbevakningen..... | 64 |
| 2.3.3 | Statens räddningsverk..... | 65 |
| 3 | Gällande rätt | 67 |
| 4 | Internationellt konventionsarbete rörande oljeskador | 71 |
| 4.1 | Allmänt | 71 |
| 4.2 | 1969/71 års ansvarighets- och fondkonventioner | 72 |
| 4.2.1 | Bakgrunden till konventionerna | 72 |
| 4.2.2 | Ansvarighetskonventionen..... | 72 |
| 4.2.3 | Fondkonventionen..... | 74 |
| 4.3 | 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner..... | 76 |
| 4.4 | 2003 års fondprotokoll..... | 81 |
| 4.5 | Internationella oljeskadefondens sekretariat | 82 |
| 4.6 | Bunkerkonventionen..... | 82 |
| 5 | HNS-konventionen..... | 85 |
| 5.1 | Konventionens huvudsakliga innehåll..... | 85 |
| 5.1.1 | Allmänt om konventionen | 85 |
| 5.1.2 | Konventionens närmare innehåll | 88 |
| 5.2 | Internationellt samarbete för ikraftträdande | 114 |
| 5.3 | En EG-rättslig aspekt på tillträdesfrågan..... | 115 |
| 5.4 | Konventionen och andra länder | 115 |
| 5.4.1 | Danmark..... | 115 |
| 5.4.2 | Norge | 116 |
| 5.4.3 | Finland | 116 |
| 5.4.4 | Andra länder | 116 |
| 6 | Frågan om Sveriges tillträde till HNS-konventionen | 117 |
| 6.1 | Riskanalys | 117 |
| 6.2 | Alternativa förslag | 118 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 6.2.1 | Alternativ 1 – Inte tillträda konventionen | 118 |
| 6.2.2 | Alternativ 2 – Tillträda konventionen | 119 |
| 6.3 | Kostnadsanalys | 123 |
| 6.3.1 | Alternativ 1 – Inte tillträda konventionen | 123 |
| 6.3.2 | Alternativ 2 – Tillträda konventionen | 123 |
| 6.4 | Överväganden och förslag | 126 |
| 7 | Metoden för HNS-konventionens införlivande i svensk rätt | 131 |
| 8 | Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen | 133 |
| 8.1 | Allmänna synpunkter | 133 |
| 8.2 | Lagstiftningens tillämpningsområde | 134 |
| 8.2.1 | Nationell trafik med mindre fartyg | 134 |
| 8.2.2 | Statsfartyg m.m. | 136 |
| 8.3 | Mottagarbegreppet | 139 |
| 8.3.1 | Mottagare i allmänhet | 139 |
| 8.3.2 | Transit | 141 |
| 8.4 | Vissa frågor om begränsningsfond | 142 |
| 8.5 | Försäkringar och certifikat | 144 |
| 8.5.1 | Försäkringar i praktiken | 144 |
| 8.5.2 | 1992 års ansvarighetskonvention | 145 |
| 8.5.3 | HNS-konventionen | 148 |
| 8.5.3.1 | Allmänt | 148 |
| 8.5.3.2 | Danmark och Norge | 149 |
| 8.5.3.3 | Försäkringsplikt | 150 |
| 8.5.3.4 | Certifikat | 152 |
| 8.5.3.5 | Myndighetsansvar | 153 |
| 8.6 | Forumregler | 154 |
| 8.7 | Straffbestämmelser m.m. | 155 |
| 8.7.1 | 1992 års ansvarighetskonvention | 155 |
| 8.7.2 | HNS-konventionen | 156 |

| | | |
|----------------|--|------------|
| 8.8 | Avgifter till fonden..... | 157 |
| 8.8.1 | 1992 års fondkonvention | 157 |
| 8.8.2 | HNS-konventionen | 158 |
| 9 | Konsekvenser och genomförande..... | 163 |
| 9.1 | Allmänt | 163 |
| 9.2 | Ekonomiska konsekvenser | 163 |
| 9.3 | Ikraftträdande..... | 165 |
| 10 | Författningskommentar | 167 |
| 10.1 | Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) | 167 |
| 10.2 | Förslaget till lag (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen..... | 196 |
| 10.3 | Förslaget till lag (2007:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen..... | 202 |
| 10.4 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall | 206 |
| Bilagor | | |
| 1 | Kommittédirektiv 2005:121..... | 207 |
| 2 | 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen) | 219 |

Sammanfattning

Uppdraget

Utredningens uppgift har varit att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen; HNS står för Hazardous and Noxious Substances). I uppdraget har också ingått att lämna förslag till ställningstagande i tillträdesfrågan och föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionen skall kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde. I direktiven föreskrevs att utredaren skulle samråda med berörda departement och utredningar i Danmark, Finland och Norge samt också vara uppmärksam på den utveckling inom EU och internationellt som kan ha betydelse för ett svenskt tillträde till konventionen.

Gällande rätt

I 10 kap. sjölagen (1994:1009) och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna finns bestämmelser om skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakats av oljeutsläpp från tankfartyg. Några bestämmelser i 10 kap. sjölagen är tillämpliga också i fråga om oljeskador som orsakats av andra slags fartyg. Bestämmelser om ansvar och ersättning för atomskada i samband med transport av atomsubstans finns i atomansvarighetslagen (1968:45). I övrigt finns i Sverige för närvarande inga särskilda lagregler om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av HNS-ämnen. Dessa frågor får därför avgöras enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redares ansvar.

Internationellt konventionsarbete rörande oljeskador

Sjöfartsnäringen har en utpräglad internationell karaktär. Sedan länge har det funnits en strävan att åstadkomma enhetliga bestämmelser som gäller i förhållandet mellan flera stater. Numera regleras därför många sjörättsliga frågor genom internationella konventioner. Sverige har anslutit sig till de flesta av dessa konventioner. De konventioner som har störst intresse här är de som rör skador orsakade genom förorening av olja. De har utarbetats vid internationella konferenser som anordnats av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO).

År 1969 antogs en internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (ansvarighetskonventionen) och år 1971 en konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (fondkonventionen). Dessa konventioner har sedermera reviderats år 1992. Den ursprungliga fondkonventionen upphörde att gälla i maj 2002. Därefter har också 1992 års fondkonvention reviderats år 2003.

HNS-konventionen

Redan i samband med att man inom IMO inledde arbetet för att utarbeta ansvarighets- respektive fondkonventionen stod det klart att arbetet inte skulle begränsas till oljeskador utan även omfatta skador i samband med transport av andra HNS-ämnen. Efter ett långvarigt och omfattande förberedelsearbete antogs HNS-konventionen vid en internationell konferens i London år 1996.

HNS-konventionen är tillämplig på skador som har orsakats vid sjötransport av HNS-ämnen. Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG). Skadan skall ha uppkommit på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon eller annat område av motsvarande räckvidd. Även skador på de delar av det fria havet som är belägna bortom ett sådant områdes yttre gräns omfattas i vissa fall. Skadebegreppet inkluderar personskador, sakskador, rena förmögenhetsskador och föroreningsskador på miljön. Även kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa skador är i princip ersättningsgilla.

Skadeståndsansvaret bärs av fartygets ägare, varmed i första hand avses den registrerade ägaren. Ansvaret är strikt, det vill säga fartygsägaren är ansvarig oberoende av vållande. Fartygsägaren är dock fri från ansvar i vissa särskilda undantagssituationer.

Det strikta ansvaret är begränsat beloppsmässigt. Beloppsgränsen beror på fartygets bruttodräktighet. Den högsta ersättning som fartygsägaren kan bli skyldig att betala för en och samma olycka är 100 miljoner särskilda dragningsrätter (SDR), vilket motsvarar ungefär en miljard kr. Har fartygsägaren själv orsakat skadan uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning.

Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som transporterar HNS-ämnen är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen samt ett certifikat som styrker detta.

Räcker fartygsägarens ansvar inte till för att betala uppkomna skador finns möjlighet till ytterligare ersättning från en internationell fond, HNS-fonden. Den maximala sammanlagda ersättning som i anledning av en och samma olycka kan betalas av fartygsägaren – eller av försäkringsgivaren – och HNS-fonden uppgår till 250 miljoner SDR, eller omkring 2,7 miljarder kr.

HNS-fonden finansieras genom att avgifter tas ut av den som tar emot HNS-gods efter sjötransport. I vissa fall, när det gäller LNG-last, skall avgift betalas av den som hade äganderätten till godset omedelbart före lossningen. Avgifterna tas ut för fondens löpande behov, men i övrigt först efter det att en olycka har inträffat.

HNS-konventionen träder i kraft internationellt 18 månader efter det att vissa i konventionen närmare specificerade villkor har uppfyllts, bl.a. skall tolv stater ha tillträtt konventionen. Per dags datum har åtta länder undertecknat konventionen och lika många tillträtt konventionen.

Frågan om Sveriges tillträde till HNS-konventionen

Utredningen har vid en sammanvägning av såväl fördelar som nackdelar med att tillträda HNS-konventionen funnit att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Härmed väljer Sverige att gå samma väg som de nordiska grannländerna och följer också de rekommendationer som beslutats inom EU.

Metoden för HNS-konventionens införlivande i svensk rätt

HNS-konventionen har i stora delar utformats med det internationella regelsystemet för oljeskadeansvar som förebild. Vid införlivandet av HNS-konventionen i svensk rätt är det angeläget att denna lagstiftning liknar oljeskadebestämmelserna i så stor utsträckning som möjligt. Ansvarighetskonventionen har transformerats (dvs. de delar av den internationella överenskommelsen som behövs införlivas med svensk rätt har omarbetats till svensk författningstext) till svensk rätt medan fondkonventionen har inkorporerats (dvs. att det i en lag förskrivits att konventionens bestämmelser direkt gäller i Sverige och skall ha tillämpning här i landet) i den svenska rättsordningen. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att bestämmelserna i HNS-konventionen bör transformeras till svensk rätt förutom de artiklar som rör HNS-fonden vilka bör inkorporeras i svensk rätt genom en särskild lag.

Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

Allmänt

Konventionens bestämmelser är tvingande. Det innebär att huvuddelen av innehållet i den svenska lagstiftningen redan är förutbestämd. I saklig överensstämmelse med konventionens regler bör lagstiftningen innehålla bestämmelser om lagens tillämpningsområde, fartygsägarens ansvarighet, begränsning av ansvaret, begränsningsfond, preskription av talan, försäkringsskyldighet, svensk domstols kompetens samt verkställighet av dom meddelad i en annan fördragsslutande stat. Dessa bestämmelser bör, i likhet med vad som skett i Danmark och Norge, tas in i sjölagens 11 kap. som därigenom får en helt ny lydelse: 11 kap., Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Också när det gäller det sakliga innehållet och den närmare utformningen av lagtexten har – i enlighet med vad direktiven föreskrivit – eftersträvat en fortsatt nordisk rättslikhet. I stora delar är därför den föreslagna lagtexten likalydande med vad som antagits respektive föreslagits i Danmark och Norge.

På vissa punkter måste bestämmelser tas in som kompletterar konventionens regelsystem. Det gäller bl.a. vissa frågor om begränsningsfonden, reglering av försäkringsskyldigheten samt frågor

om forum och verkställighet. Det är dessutom nödvändigt att införa vissa straffbestämmelser.

I samband med lagstiftningen måste vidare vissa särskilda frågor uppmärksammas. Det gäller till en början frågan om lagens tillämpningsområde. Det är nämligen möjligt att i vissa avseenden ge den svenska lagen ett snävare tillämpningsområde genom att undanta statsfartyg och viss nationell trafik. Vidare måste ställning tas till vem som är att anse som mottagare av HNS-ämnena.

Såvitt avser konventionens bestämmelser om HNS-fonden föreslår utredningen att det i en särskild lag föreskrivs att dessa skall gälla som svensk lag. Härutöver bör i den föreslagna lagen tas in vissa bestämmelser som kompletterar konventionsbestämmelserna, bl.a. interna svenska forumregler.

Konventionen föreskriver skattefrihet för HNS-fonden. Med anledning av det bör en ändring göras i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Nationell trafik med mindre fartyg

Enligt HNS-konventionen får en stat förklara att konventionen inte gäller för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 200 och som transporterar HNS-ämnen i förpackad form när de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i den staten. Artikeln tillkom särskilt på begäran av de små ö-staterna i Stilla havet.

För svenskt vidkommande är det frågan om fartyg som understiger nu nämnd bruttodräktighet skall tvingas teckna en ansvarsförsäkring eller liknande och skaffa ett certifikat som täcker ett i förhållande till tonnaget högt ansvar. Övriga europeiska länder har emellertid inte eller synes inte komma att införa ett dylikt undantag. Inte minst från konkurrenssynpunkt framstår det som angeläget att de europeiska länderna strävar efter att ha samma regelverk. Det är vidare svårt att motivera ett undantag med hänvisning till fartygets bruttodräktighet. Ett mindre fartyg på inhemskt vatten kan – liksom ett större fartyg på internationellt vatten – förorsaka omfattande HNS-skador. Om de mindre fartygen omfattas av konventionen, innebär det en större säkerhet för skadelidande genom möjligheten till ersättning från HNS-fonden. Om Sverige avstår från att meddela något undantag blir konventionens regelsystem därför heltäckande. Med hänsyn till vad som nu sagts

anser utredningen inte att Sverige bör införa något undantag på den här punkten.

Statsfartyg

I HNS-konventionen anges att bestämmelserna i konventionen inte gäller för örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och brukas av en stat och som vid tillfället endast används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift. En fördragsslutande stat kan emellertid bestämma att konventionen även skall gälla för de nu nämnda fartygen.

Ansvarighetskonventionen innehåller motsvarande reglering. Konventionen hindrar emellertid inte en fördragsslutande stat att införa nationella bestämmelser om ansvar för skada som orsakats av sådana statsfartyg. När Sverige införlivade ansvarighetskonventionen i svensk rätt bestämdes att sådana fartyg som orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller som vidtagit förebyggande åtgärder för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon skulle omfattas av vissa av lagens regler. Såväl Danmark som Norge har infört liknande regler.

Vid införlivandet av HNS-konventionen i Danmark och i det norska utredningsförslaget gjordes undantag från konventionens regler såvitt avsåg krigsfartyg och liknande fartyg. Man föreskrev dock att några av bestämmelserna skulle gälla i vissa avseenden, bl.a. i fråga om grunden för fartygsägarens ansvar och ansvarsfrihet, kanalisering av ansvaret, rätt till ansvarsbegränsning, preskription och forumfrågor.

Utredningen anser att Sverige – i likhet med Danmark och Norge – bör ha ett regelverk av samma principiella omfattning för situationen där nu aktuella fartyg har orsakat en HNS-skada som för en skada orsakad av olja. Det innebär att örlogsfartyg och andra statsfartyg enligt huvudregeln i princip bör undantas från bestämmelserna i svensk rätt om ansvarighet för HNS-skada till sjöss men att skador som orsakats av sådana fartyg bör omfattas av bestämmelserna i samma utsträckning som gäller för oljeskador.

Mottagarbegreppet

Om det inträffar en olycka med HNS-gods som omfattas av HNS-konventionen och som vållar skador utöver fartygsägarens begränsningsbelopp, kan det bli aktuellt för skadelidande att begära ersättning från HNS-fonden. Dess kostnader skall finansieras av sådana mottagare av HNS-gods som uppfyller konventionens krav på avgiftsplikt (och av den som omedelbart före lossning har äganderätten till LNG-last). Avgiften beräknas på grundval av den mängd gods som varje mottagare (eller ägare av LNG-last) erhåller under ett kalenderår. För att fonden skall ha möjlighet att bestämma hur mycket varje mottagare (eller ägare) har att utge krävs det därför att fonden får kännedom om vem som är mottagare (eller ägare), vilket gods som tas emot och dess kvantitet. Mottagarbegreppet är därför centralt i HNS-konventionen.

De fördragsslutande staterna har i konventionen getts frihet att välja mellan två alternativ av definitionen mottagare. Det första alternativet innebär att mottagaren skall anses vara den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktigt gods som efter sjötransport har lossats i en fördragsslutande stats hamnar eller terminaler. Om den person som tar emot godset handlar som mellanman för någon annan som är föremål för ett lands domsrätt, skall huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen informerar fonden om huvudmannens identitet. Det andra alternativet innebär en möjlighet för den fördragsslutande staten att enligt dess nationella rätt ge mottagarbegreppet en annan innebörd, allt under förutsättning att den totala kvantiteten bidragspliktigt gods inte påverkas.

IMO:s juridiska kommitté har rekommenderat alla länder att välja det första alternativet. Såväl Danmark som Norge har valt denna lösning.

Utredningen har funnit att det första alternativet bör väljas också för Sveriges del.

Försäkringar och certifikat

Enligt HNS-konventionen krävs det att ägare av fartyg som transporterar HNS-gods innehar en fullgod försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. När skyldigheten har uppfyllts, skall ett HNS-certifikat utfärdas. Regelsystemet motsvarar helt det som gäller enligt ansvarighetskonventionen.

Enligt detta är ägare av fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk skyldiga att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet upp till gällande begränsningsbelopp. Har denna skyldighet uppfyllts i fråga om ett visst fartyg, skall ett certifikat benämnt CLC-certifikat, som intygar detta utfärdas eller bestyrkas av en myndighet i fartygets registreringsstat. För fartyg som inte är registrerade i någon fördragsslutande stat, får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon av de fördragsslutande staterna. Finansinspektionen är den myndighet som utfärdar CLC-certifikat i Sverige och som utövar tillsyn över försäkringsbolagen samt ger bolagen tillstånd att driva försäkringsverksamhet.

Den ordning Sverige har infört och tillämpat i fråga om CLC-certifikat synes fungera väl. Enligt utredningens mening bör därför motsvarande ordning införas i fråga om HNS-certifikat.

Konsekvenser och genomförande

Utredningens förslag innebär att Finansinspektionen åläggs att utfärda certifikat för svenskägda och vissa utländska fartyg som transporterar HNS-gods. Med hänsyn till att certifikaten kommer att avgiftsbeläggas bedömer utredningen att förslaget kan genomföras inom ramen för de resurser som Finansinspektionen redan disponerar. Utredningens förslag innebär också att Sjöfartsverket tillförs nya arbetsuppgifter, bl.a. att bevaka att avgiftspliktiga mottagare av HNS-gods och ägare av LNG rapporterar detta till verket. Det kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten. Dessa torde kunna finansieras inom ramen för Sjöfartsverkets befintliga anslag.

För enskilda såsom ägare av fartyg som transporterar HNS-gods, mottagare av sådant gods och ägare av LNG-last medför förslagen ökade kostnader avseende försäkringspremier, certifikat och avgifter till HNS-fonden.

HNS-konventionen har ännu inte trätt i kraft. När så kommer att ske är för närvarande inte möjligt att fastställa. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att författningsförslagen skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Eftersom Sverige skall kunna rapportera den mängd avgiftspliktigt HNS-gods som tagits emot eller lossats här året innan Sverige tillträder konventionen, bör det författningsförslag som reglerar uppgiftsskyldighet rörande HNS-gods träda i kraft före de övriga förslagen.

Summary

The assignment

The task of the Inquiry was to produce a basis for assessing whether Sweden should accede to the 1996 International Convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (the HNS Convention). The assignment also included the submission of proposals on the position to be adopted on the issue of accession and to propose the statutory amendments necessary to enable accession to the Convention or which are considered appropriate as a result of accession. The Terms of Reference stipulate that the Commissioner should consult with the relevant ministries and commissions in Denmark, Finland and Norway and should also consider developments both within the EU and internationally that may be relevant to Swedish accession to the Convention.

Current law

Chapter 10 of the Maritime Code (1994:1009) and the Compensation from the International Oil Pollution Funds Act (2005:253) contain provisions on liability in tort and compensation for damage caused by oil discharges from tankers. Some of the provisions in Chapter 10 of the Maritime Code also apply in relation to oil damage caused by other kinds of ships. The Nuclear Liability Act (1968:45) contains provisions on liability and compensation for nuclear damage in conjunction with the transport of nuclear substances. There are otherwise currently no statutory rules in Sweden regarding liability and compensation for damage in connection with the carriage of HNS substances by sea. These issues should therefore be determined in accordance with the general principles of law of tort and the general provisions of the Maritime Code on shipowners' liability.

International convention work regarding oil damage

The maritime transport industry is typically of an international character. For many years, attempts have been made to produce uniform rules to govern the relationship between several states. Consequently, many maritime law issues are presently governed by international conventions. Sweden has acceded to most of these conventions. The conventions that are of the greatest relevance here are those related to damage caused by oil pollution. They have been drawn up at international conferences organised by the International Maritime Organization (IMO).

In 1969, an International Convention was adopted on civil liability for oil pollution damage (the Civil Liability Convention) and a Convention was adopted in 1971 on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (the Fund Convention). These conventions were subsequently revised in 1992. The original Fund Convention ceased to apply in May 2002. The 1992 Fund Convention was also subsequently revised in 2003.

The HNS Convention

It had already become clear, in conjunction with the IMO commencing work to draw up the Liability and Fund Conventions, that this work would not be limited to oil damage, but would also include damage in conjunction with the transport of other HNS substances. The HNS Convention was adopted at an international conference in London in 1996 following protracted and extensive preparatory work.

The HNS Convention applies to damage caused by HNS substances carried by sea. According to the Convention's definition, there are around 6 000 different hazardous and noxious substances. These primarily involve various kinds of chemicals together with oil, liquefied natural gas (LNG) and liquefied petroleum gas (LPG). The damage must have arisen within the territory of a State Party or within its economic zone or other area of corresponding scope. Damage in those parts of the open sea that are located beyond such an area's outer border is covered in certain cases. The term 'damage' includes personal injury, damage to property, pure financial loss and contamination damage to the environment. Costs for measures aimed at preventing or limiting damage are also in principle indemnifiable.

The liability for damages is borne by the owner of the ship, by which is primarily meant the registered owner. This liability is strict, that is to say the owner of the ship is liable regardless of fault. However, the owner of the ship is exonerated from liability in certain special situations of exemption.

This strict liability is limited. The limit depends upon the gross tonnage of the ship. The maximum compensation that the owner of a ship may be liable to pay in respect of any one incident is Special Drawing Right (SDR) 100 million, which corresponds to approximately one billion Swedish kronor. If the owner of a ship has personally caused the damage with intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result, there is no right to a limit on liability.

The owner of a ship registered in a State Party and carrying HNS substances is liable to maintain insurance or other financial security to cover liability for damage under the Convention and also possess a certificate to verify this.

It is possible to get further compensation from an international fund (the HNS Fund) if the shipowner's liability is not sufficient to pay for the damage that has occurred. The maximum aggregate compensation that can be paid for any one incident by the owner of the ship – or the insurer – and the HNS Fund amounts to SDR 250 million, or around 2.7 billion Swedish kronor.

The HNS Fund shall be financed by contributions levied on those who receive HNS goods following carriage by sea. In certain cases, as regards LNG cargo, the contribution shall be made by the person who held title to the goods immediately prior to discharge. Contributions are levied for the ongoing needs of the Fund, but otherwise only after an accident has occurred.

The HNS Convention enters into force internationally 18 months after more detailed specified conditions referred to in the Convention have been satisfied; among other things twelve States must have acceded to the Convention. At this time, eight countries have signed the Convention and as many have acceded to the Convention.

The issue of Sweden's accession to the HNS Convention

On an overall evaluation of both the advantages and disadvantages of acceding to the HNS Convention, the Inquiry has found that Sweden should accede to the Convention. Sweden is hereby choosing

to go the same way as neighbouring Nordic countries and also follow the recommendations decided within the EU.

The method of introducing the HNS Convention into Swedish law

The HNS Convention has largely been worded using the international system of rules for oil damage liability as a model. When introducing the HNS Convention into Swedish law, it is important that the legislation resembles the oil damage provisions as far as possible. The Civil Liability Convention has been transformed (i.e. those parts of the international agreements that needed to be introduced into Swedish law have been reworked as Swedish statutory text) into Swedish law while the Fund Convention has been incorporated (i.e. an act has prescribed that the rules of the Convention apply directly in Sweden and are applicable in Sweden) into the Swedish legal system. Taking this into consideration, the Inquiry proposes that the provisions contained in the HNS Convention should be transformed into Swedish law, with the exception of the articles relating to the HNS Fund, which should be incorporated into Swedish law by a special act.

Main features of the proposed legislation

General

The provisions of the Convention are mandatory. This means that the main part of the content in Swedish legislation is already predetermined. The legislation should, in objective compliance with the rules of the Convention, contain provisions on the Act's scope of application, the liability of the shipowner, the limitation of liability, the limitation fund, limitation of actions, insurance obligation, the jurisdiction of Swedish courts and the enforcement of judgments made in another Contracting State. In line with the arrangements in Denmark and Norway, these provisions should be included in Chapter 11 of the Maritime Code, which will thereby be given completely new wording: Chapter 11, On liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea. Also, as regards the objective content and the more detailed wording of the statutory text – in accordance with

the directives contained in the Terms of Reference – an endeavour should be made to maintain legal similarity within the Nordic countries. Substantial parts of the proposed statutory wording are therefore worded in a similar way to the legislation passed in Denmark and proposed in Norway.

On certain points, provisions must be included to supplement the system of rules under the Convention. This applies, for instance, to certain issues concerning the limitation fund, the regulation of the insurance obligation and the issues of forum and enforcement. It is also necessary to introduce certain penal provisions.

Some further special issues must be noted in conjunction with the legislation. This initially relates to the issue of the scope of the act. It is actually possible to give the Swedish act a narrower scope in some respects by exempting government ships and certain domestic ships. Furthermore, a position must be adopted regarding who is deemed to be the receiver of HNS substances.

As far as the Convention's provisions on the HNS Fund are concerned, the Inquiry proposes that it is prescribed by a separate act that these should apply as Swedish law. In addition to this, certain provisions should be included in the proposed act to supplement the provisions of the Convention, among other things internal Swedish forum rules.

The Convention prescribes tax exemptions for the HNS Fund. The Immunity and Privileges in Certain Cases Act (1976:661) should consequently be amended.

National transport with small ships

According to the HNS Convention, a State may declare that this Convention does not apply to ships which do not exceed 200 gross tonnage and which carry HNS substances in packaged form while they are engaged on voyages between the ports or facilities of that State. This Article was introduced at the special request of the small island states in the Pacific Ocean.

As regards Sweden, the issue is whether a ship of a gross tonnage less than that stated shall be compelled to take out liability insurance or the like and obtain a certificate that covers a great liability in relation to its tonnage. However, other European countries have not introduced, or it does not appear that they will introduce, similar exemptions. It appears to be important, not least from the com-

petition perspective, that European countries try to have the same system of rules. It is also difficult to justify an exemption with reference to the gross tonnage of the ship. A small ship in internal waters can – as can a large ship in international waters – cause extensive HNS damage. If small ships are subject to this Convention, this will involve greater security for the person who suffered the damage by being able to receive compensation from the HNS Fund. If Sweden refrains from issuing any such exemption, the Convention's system of rules would therefore become comprehensive. Taking this into account, the Inquiry considers that Sweden should not introduce any exemption regarding this item.

Government ships

It is stated in the HNS Convention that the provisions of the Convention do not apply to warships, marine assistance vessels or other ships owned and used by a State and which at the time are only used in government operations for purposes other than commercial operations. However, a Contracting State may decide that the Convention should also apply to such ships.

The Civil Liability Convention contains corresponding rules. However, the Convention does not prevent a Contracting State from introducing national provisions on liability for damage caused by such government ships. When Sweden introduced the Civil Liability Convention into Swedish law, it was decided that ships that caused oil damage in Sweden or the Swedish economic zone or that implemented preventive measures to prevent or minimise such damage in Sweden or the economic zone should be subject to some of the rules of the act. Both Denmark and Norway have introduced similar rules.

Exemptions from the Convention's rules were made at the time of the introduction of the HNS Convention in Denmark and in the proposal of the Norwegian inquiry, both as regards warships and similar ships. However, it was prescribed that some of the provisions should apply to some extent, among other things as regards the grounds for the shipowner's liability and exemption from liability, the channelling of liability, the right to a limit of liability, the limitation of actions and forum issues.

The Inquiry considers that Sweden – like Denmark and Norway – should have a system of rules having the same basic scope for

situations where the ships in question have caused HNS damage as currently exists for damage caused by oil. This means that, according to the main rule, warships or other government ships should in principle be exempted in Swedish law from the provisions on liability for HNS damage at sea, but that damage caused by such ships should be covered by the provisions to the same extent as applies for oil damage.

The term 'receiver'

If an incident with HNS goods occurs that is subject to the HNS Convention and which causes damage beyond the limit for the owner of the ship, the person who suffered the damage may consider requesting compensation from the HNS Fund. These costs will be financed by those receivers of HNS goods who satisfy the requirements of the Convention regarding an obligation to pay contributions (and by the party who immediately prior to discharge held title to LNG cargo). The contribution is calculated on the basis of the quantity of goods that each receiver (or owner of an LNG cargo) receives during one calendar year. It is therefore necessary that the Fund is made aware of the identity of the receiver (or owner), which goods have been received and the quantities involved so that the Fund can determine how much each receiver (or owner) has to pay. The term 'receiver' is therefore central to the HNS Convention.

According to the Convention, the Contracting States are free to choose between the two alternatives for the definition of 'receiver'. The first alternative provides that the receiver shall be deemed to be the person who physically receives contributing goods, which following carriage by sea are discharged in the ports or terminals of a Contracting State. If the party receiving the goods acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of a country, then the principal shall be deemed to be the receiver, provided the agent informs the Fund of the identity of the principal. The second alternative involves an opportunity for the Contracting State to, in accordance with its national law, ascribe a different meaning to the term 'receiver', provided always that the total contributing goods are not affected.

The Legal Committee of the IMO has recommended that all countries choose the first alternative. Both Denmark and Norway have chosen this solution.

The Inquiry have considered that the first alternative should also be chosen by Sweden.

Insurance and certificates

According to the HNS Convention, the owner of a ship carrying HNS substances shall be required to maintain adequate insurance or other financial security. An HNS certificate shall be issued when this obligation has been satisfied. This system of rules corresponds entirely with those applicable under the Civil Liability Convention.

According to this, the owner of a ship carrying more than 2 000 tons of oil as bulk cargo is liable to have insurance or other financial security up to the applicable limit. If this obligation has been satisfied with reference to a certain ship, a certificate referred to as a CLC certificate, confirming this shall be issued or certified by an authority of the State of the ship's registry. For ships that are not registered in a Contracting State, the certificate may be issued or certified by an appropriate authority in any of the Contracting States. The *Finansinspektion* (Swedish Financial Supervisory Authority) is the authority that issues CLC certificates in Sweden, and which exercises supervision of insurance companies and also grants undertakings permits to conduct insurance operations. The arrangement that Sweden has introduced and applied with reference to CLC certificates appears to function well. In the opinion of the Inquiry, a corresponding arrangement should therefore be introduced for HNS certificates.

Consequences and implementation

The proposal of the Inquiry means that the *Finansinspektion* is under an obligation to issue certificates for Swedish-owned and some foreign-owned ships that carry HNS goods. Taking into account the fact that these certificates will be subject to contributions, the Inquiry considers that the proposal may be implemented within the framework of the resources already available to the *Finansinspektion*. The proposal of the Inquiry also means that the Swedish Maritime Administration will be given new tasks, among other things to monitor that contributing receivers of HNS goods and owners of LNG cargo report this to the Administration. This will involve increased costs

for the authority. It should be possible to finance these within the framework of the Swedish Maritime Administration's current appropriation.

These proposals will entail increased costs for private parties and owners of ships carrying HNS goods, receivers of such goods and owners of LNG cargo, as regards insurance premiums, certificates and contributions to the HNS Fund.

The HNS Convention has not yet entered into force. It is not currently possible to determine when this will occur. Taking this into consideration, the Inquiry proposes that the draft act should enter into force on the date determined by the Government. As Sweden should be able to report on the quantity of contributing HNS goods that have been received or discharged in Sweden in the year prior to Sweden acceding to the Convention, the proposed regulation to govern the liability to pay contributions for HNS goods should enter into force prior to the other proposals.

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

dels att 9 kap. 3 §, 11 kap., 12 kap. 1 §, 19 kap. 1 §, 20 kap. 15 § och 21 kap. 6–7 §§ samt rubriken till 11 kap. skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 21 kap. 5 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap. Om ansvarsbegränsning

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

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

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

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,

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

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

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

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

7. en fordran med anledning av skada orsakad av farliga och skadliga ämnen som omfattas av 11 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena.

Om ansvar för atomskada

11 kap.

Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

Om atomskada finns särskilda bestämmelser i atomansvarighetslagen (1968:45).

I detta kapitel avses med

farliga och skadliga ämnen:

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

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller

D enligt 3.4 i nämnda bilaga II,

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

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

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

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

g) fasta bulkevaror som innebär kemiska risker och ingår i bilag B i koden för säker hante-

ring av fasta bulklaster (BC-koden), som den har ändrats, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form, och

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

skada:

dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen och som orsakats av dessa,

dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen och som orsakats av dessa,

dels skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga och skadliga ämnen, dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller som planeras,

dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

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

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en

skada med farliga och skadliga ämnen och som vidtagits efter det att en olycka har inträffat,

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

mottagare: den som fysiskt tar emot avgiftspliktig last i en hamn eller terminal i Sverige. Om den som fysiskt tar emot lasten gör det som mellanman för annan som omfattas av en konventionsstats jurisdiktion, skall huvudmannen anses som mottagare om HNS-fonden underrättas om huvudmannens identitet,

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

transit: gods i transit som vidarebefordras direkt i en hamn eller terminal från ett fartyg till ett annat fartyg som led i sjötransport från den ursprungs- hamnen till den slutliga destinationen är inte avgiftspliktig last. Godset skall då anses mottaget på

den slutliga destinationen,

HNS-konventionen: 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,

konventionsstat: en stat som tillträtt HNS-konventionen.

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

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

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på skador som vid sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat

eller dess ekonomiska zon. Bestämmelsen tillämpas även på andra skador än förorenings-skador som uppkommit utanför Sverige om skadorna har orsakats av ett ämne som transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra svenskt flagg. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

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

Ifråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 21 §.

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

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte

1. på sådan skada som avses i 10 kap. 1 § första stycket 2,

2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulklaster, som den har ändrats,

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

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

5. i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Skadestånd

Ansvaret för en skada orsakad av farliga och skadliga ämnen

4 §

En skada skall ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar för är vållande till skadan. Utgörs den olycka som orsakade skadan av en serie av händelser, vilar

ersättningsansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser.

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

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

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

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

4. orsakats genom underlåtenhet av avsändaren eller annan person att informera om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och att detta helt eller delvis förorsakat skadan, eller har lett till att ägaren inte tagit en försäkring som nämns i 14 eller 15 §. Detta gäller bara om varken ägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna.

5 §

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

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

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

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

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

d) en avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

f) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

Vad som har betalats i ersättning för en skada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilket anspråket rik-

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

Olyckor med två eller flera fartyg

6 §

Om en skada uppstått vid en olycka med två eller flera fartyg som vart och ett transporterar farliga och skadliga ämnen är varje ägare, om inte annat följer av 5 §, ansvarig för skadan. Ägarna är solidariskt ansvariga för all sådan skada som inte tillförlitligen kan särskiljas.

Varje ägare har rätt till den ansvarsbegränsning som följer av 7 §. Om regress mellan ägarna gäller allmänna ersättningsregler.

Ansvarsbegränsning

7 §

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

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

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

Begränsningsfond

8 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 7 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

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

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

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av

möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § skall i stället gälla verkan som avses i 11 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, skall i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Fördelning av en begränsningsfond

9 §

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

Vid fördelning av fonden har anspråk i anledning av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av den totala summan som bestämts enligt 8 §.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

10 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga och skadliga ämnen inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

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

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

Verkan av en begränsningsfond

11 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 8 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

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

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

Preskription

12 §

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

Ersättning från HNS-fonden

13 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

*Försäkring**Försäkringsplikt för svenska fartyg*

14 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga och skadliga ämnen, skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket.

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

Försäkringsplikt för utländska fartyg

15 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga och skadliga ämnen skall det finnas en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, skall det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket.

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

Krav mot försäkringsgivaren

16 §

En försäkring som avses i 14 eller 15 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligt. Försäkringsgivarens ansvar skall inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket.

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

17 §

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

Annan säkerhet

18 §

Vad som föreskrivs i 16 och 17 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 14 eller 15 §.

Åsidosättande av försäkrings- plikt m.m.

19 §

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

Om laga domstol m.m.

20 §

Om laga domstol och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador orsakade av farliga och skadliga ämnen finns bestämmelser i 21 kap. 5 a–7 §§.

Övriga bestämmelser

21 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en skada som har orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, skall dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 4–7 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 §

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

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

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § och 11 kap. 8 §.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 §

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

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

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

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

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

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

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

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

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket,

14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft,

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

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

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

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

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

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

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

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

20 kap. Straffbestämmelser

15 §

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

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

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

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

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

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12–13 §§ eller 11 kap. 14–15 §§ ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, m.m.

5 a §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen enligt 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan uppkommit uteslutande utanför Sveriges territorium, om talan gäller sådan skada som avses i 11 kap. 2 § första stycket andra meningen eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada om

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

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

c) begränsningsfond enligt 11 kap. 8 § har upprättats i Sverige.

Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada orsakad av farliga och skadliga

ämnena som uppkommit på grund av samma olycka väckas här.

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

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

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 8 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

6 §

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

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller skada orsakad av farliga och skadliga ämnen meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention respektive den i 11 kap. angivna HNS-konventionen och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen skall, när den har vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, på ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs

det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

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

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

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

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

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

i 10 kap. 9 §, 11 kap. 11 § eller 5 och 5 a §§ femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

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

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

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

7 §

Har i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention en begränsningsfond upprättats i

Har i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *respektive i 11 kap. angivna HNS-*

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2 Förslag till lag (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

Internationella bestämmelser som skall gälla som svensk lag

1 § Som svensk lag skall gälla originaltexten av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

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

Den engelska originaltexten till konventionen i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med den svenska översättningen intagna som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter skall ha samma giltighet.

Fondens regressrätt

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

Behörig domstol

3 § Talan om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen, som enligt artikel 39.1–2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, skall väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

Underrättelse om rättegång

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

Erkännande och verkställighet av dom

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till lag (2007:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I denna lag avses med

farliga och skadliga ämnen:

a) oljor som definieras i artikel 1.3 i 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, och som är avgiftsskyldig till den internationella oljeskadefonden enligt artikel 10 i den konventionen,

b) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilag I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats,

c) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bilag II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller D enligt 3.4 i nämnda bilaga II,

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

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

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

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

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

HNS-konventionen: 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

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

150 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

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

20 000 ton LPG, eller

20 000 ton av fasta bulkvaror eller annan last med farliga och skadliga ämnen som anges i 1 §, och

som har transporterats sjöledes till hamnen eller anläggningen skall senast den 1 mars året därpå lämna Sjöfartsverket uppgifter om den mottagna mängden farliga och skadliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket föreligger även för den som omedelbart före lossningen hade äganderätten till LNG.

Med farliga och skadliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämföras farliga och skadliga ämnen som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes, om de farliga och skadliga ämnena dessförinnan har varit föremål för sjötransport och inte därefter har tagits emot i en hamn eller anläggning i en stat som har tillträtt HNS-konventionen.

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

4 § Efter anmaning av Sjöfartsverket är envar som under visst kalenderår har tagit emot farliga och skadliga ämnen enligt 2 § första stycket eller omedelbart före lossningen hade äganderätten till LNG skyldig att lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller i fråga om LNG som har lossats under året.

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

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

Bilaga

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

71. HNS-fonden

Konventionen den 3 maj 1996 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen)

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1 Inledning

1.1 Utredningens uppdrag

Regeringen beslutade den 27 oktober 2005 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen, HNS står för hazardous and noxious substances).

Utredaren skall vidare ge förslag till ställningstagande i tillträdesfrågan och föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionen skall kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde.

Utredningens direktiv bifogas i sin helhet som bilaga 1.

1.2 Uppdragets genomförande

Utredningen hade sitt första sammanträde den 15 december 2005 och har därefter sammanträtt regelbundet.

Sekretariatet har medverkat vid två internationella konferenser om HNS-konventionen, ett i Bryssel, Belgien, och ett i London, Storbritannien. Vidare har sekretariatet och flera av utredningens experter besökt Internationella oljeskadefonden i London och Göteborgs Hamn AB i Göteborg.

Utredningen har samrått med berörda departement i Danmark, Finland och Norge. I de delar uppdraget rört utfärdande av certifikat har utredningen samrått med Finansinspektionen.

1.3 Betänkandets disposition

Efter de vanliga inledande avsnitten med bakgrund och gällande rätt innehåller betänkandet avsnitt om internationellt konventionsarbete rörande oljeskador (avsnitt 4), HNS-konventionen (avsnitt 5), frågan om Sveriges tillträde till HNS-konventionen (avsnitt 6), metoden för HNS-konventionens införlivande i svensk rätt (avsnitt 7) och huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen (avsnitt 8). De sista avsnitten innehåller konsekvenser och genomförande (avsnitt 9) och författningskommentar (avsnitt 10).

Till betänkandet hör två bilagor. I bilaga 1 finns utredningens direktiv och i bilaga 2 HNS-konventionen.

2 Bakgrund

2.1 Omfattningen av transporter med farliga och skadliga ämnen

Det finns för närvarande ingen fullständig statistik eller samlad information över sjötransport av HNS-gods till och från Sverige. Det har uppskattats att sådana transporter uppgår till mellan fyra och tio miljoner ton varje år. Det kan emellertid inte uteslutas att det rör sig om större volymer än så.

Inom EU – samt Island och Norge – finns i dag ett fartygsrapporteringsystem (SafeSeaNet, SSN), som bl.a. innehåller upplysningar om fartyg som transporterar HNS-ämnen. Systemet är förhållandevis nytt och kommer först inom något år eller två att ge mer tillförlitliga uppgifter.

Ett finskt institut, VTT, har gjort en kartläggning av kemikalietrafiken i hela Östersjön (se <http://virtual.vtt.fi/inf/pdf/publications/2006/P595.pdf>). Kustbevakningen har bistått i det arbetet genom att ta fram uppgifter om kemikalietrafiken i Sverige. Kartläggningen för svensk del omfattar endast ungefär hälften av den verkliga kemikalietrafiken (se <http://www.kustbevakningen.se>).

2.2 Omfattningen av skador orsakade av farliga och skadliga ämnen

2.2.1 Olyckor i Sverige

De senaste tio åren har det rapporterats om olyckor med svenska fartyg och om incidenter på svenskt vatten. Det har hänt att fartyg som transporterar kemikalier i bulk gått på grund, liksom att bränder skett ombord på fartyg som transporterat kemikalier i förpackad form. Vid tre tillfällen har också så pass allvarliga olyckor inträffat att

Kustbevakningen anlitat RITS-styrkan (RäddningsInsats Till Sjössstyrkan) för ingripande.

Nedan beskrivs kortfattat några av de olyckor som inträffat under senare år.

Under år 2004 upptäcktes en container flytande utanför Vinga. Containern visade sig ha flutit upp efter att ha legat på havsbotten i ca 30 år. Containern bärgades och konstaterades innehålla sojaolja i plåtkärl. De länsor som användes vid räddningsoperationen självantände emellertid efteråt och containern antas därför även ha innehållit någon kemikalie.

Vid lastning med fartyget *Stena Carrier* i mars 2003 fastnade en tankcontainer på ombordkörningsrampen i Göteborgs hamn och en defekt ventil började läcka. Ca tio liter av tankens innehåll (etylendiamin, en frätande och brandfarlig vätska) läckte ut. Lastningen avbröts och räddningstjänsten kallades till platsen och sanerade området.

I slutet av mars 2000 var fartyget *Martina* på sydgående vid Kullens fyr när det kolliderade med ett tyskt fartyg. Vid kollisionen klövs *Martina* mitt itu och fem personer omkom. Ombord fanns 600 ton saltsyra i två tankar. Kustbevakningens räddningsdykare släppte enligt direktiv från länsstyrelsen under kontrollerade former successivt ut saltsyran i havet.

I februari 1996 lossade fartyget *Tom Lis* ortoxylen (ett brandfarligt lösningsmedel) i Nol. Sedan fartyget avgått konstaterades ett utsläpp i Göta Älv och Vattenverket fick stänga älven som vattentäkt. Enligt tillgänglig information orsakades utsläppet av en felaktig ventil samt av ett defekt nivåarm.

Såvitt utredningen kunnat finna har det inte inträffat några olyckor i Sverige som gett upphov till ersättningskrav från enskilda skadelidande i någon större omfattning och inte något fall där den svenska P&I-klubben, som handhar redarnas ansvarsförsäkringar, stått som försäkringsgivare (P&I står för Protection and Indemnity).

2.2.2 Olyckor utanför Sverige

Utanför Sveriges gränser har det frekvent förekommit olyckor med HNS-ämnena. Under åren 1995–2005 inträffade 181 kända olyckor med kemiska ämnena världen över. Det kan emellertid inte uteslutas att det rör sig om fler olyckor.

Några av de rapporterade olyckorna har endast resulterat i mindre skador, medan andra har visat på risken för att allvarliga skador av mycket stor omfattning kunnat uppkomma.

Vissa av olyckorna har också inneburit utsläpp. Fartyg som transporterar gas förorsakar inte utsläpp i vanlig bemärkelse då gas avdunstar snabbt. Riskerna för olyckor på sådana fartyg är därför explosioner och bränder.

Under år 2005 inträffade 36 kända olyckor med HNS-gods till sjöss. Av dessa var 20 från tankfartyg (lastade med icke-beständig olja, bensen etc.), sex torrlastfartyg (lastade med explosiva ämnen, gascylindrar etc.), fem containerfartyg (lastade med bl.a. formaldehyd), två LPG-tankers, två rorofartyg (lastade med karbid och LPG) samt en LNG-tanker (se vidare på <http://www.hnsconvention.org>).

Nedan beskrivs kortfattat några av de allvarligare olyckor som uppmärksammats internationellt.

År 2004 sjönk tankern *Bow Mariner* utanför USA:s östkust varvid 21 besättningsmän omkom. Tankern var lastad med 11 000 ton etanol. Samma år inträffade en explosion ombord på fartyget *Panam Serena* när det låg i den italienska hamnen Porto Torres i samband med lossningen av 8 400 ton bensol. Två människor omkom och det bröt ut en kraftig brand ombord på fartyget.

Containerfartyget *Ever Decent* kolliderade med kryssningsfartyget *Norwegian Dream* år 1999 utanför Englands östkust. Olyckan resulterade i betydande materiella skador på båda fartygen, däribland en brand på *Ever Decent* vars last innehöll ett antal containers med HNS-ämnen. Det började brinna i en container. Vidare föll flera containrar över bord. Två av containrarna ombord innehöll det extremt farliga och giftiga ämnet cyanid. Räddningsmanskaper lyckades släcka branden och det visade sig att de containrar som fallit över bord inte innehöll några farliga ämnen. Trots att olyckan inte resulterade i dödsfall eller allvarligare personskador var det tydligt att så kunde ha blivit fallet (Public Consultation on UK implementation and ratification of the HNS Convention, 2003, s. 31, och den norska utredningen Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods, NOU 2004:21 s. 9).

År 1985 inträffade en brand och explosion ombord på tankfartyget *Pertragen One* i samband med att den lossade sin last med nafta i Algericas Bay i Spanien. Branden spred sig till ett annat tankfartyg, *Camponavia*, som låg vid kaj vid samma terminal, med följd att också detta fartyg exploderade och sjönk. Olyckan förorsakade 35 dödsfall på besättning och hamnarbetare. 39 människor blev skadade.

Därutöver medförde olyckan förorenings-skador (Working papers from HNS Correspondence Group, s. 6 p. 33).

2.3 Bekämpning av olyckor med farliga och skadliga ämnen

2.3.1 Allmänt

Ansvar för miljöräddningstjänsten till sjöss av HNS-ämnen åligger Kustbevakningen. Kustbevakningen är dock inte skyldig att sanera stränder, utan dess skyldighet att bekämpa HNS-ämnena upphör i princip när de har nått land. När så har skett är det kommunerna som har det samordnade ansvaret för räddningstjänstinsatserna. Sanering av kustområden åligger i princip verksamhetsutövaren (jfr. 2 kap. 8 § miljöbalken). Denne saknar ofta ekonomisk möjlighet att utföra en sådan sanering. I många fall är det därför i praktiken kommunerna som utför saneringen.

2.3.2 Kustbevakningen

Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ansvarar Kustbevakningen för miljöräddningstjänsten till sjöss när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vattnet eller det föreligger en överhängande fara för detta (se 4 kap. 5 §. Jämför även 4 kap. 12–14 §§ förordningen [2003:789] om skydd mot olyckor). Geografiskt omfattar det Sveriges sjöterritorium och Sveriges ekonomiska zon, dock inte vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Vänern, Vättern och Mälaren. Då har i stället kommunerna ansvar för räddningstjänstinsatserna.

De åtgärder som kan komma i fråga vid en miljöräddningsoperation kan bestå i

att förbereda och lägga ut länsor kring ett havererat fartyg,

att vidta åtgärder för att förhindra att skadliga ämnen läcker ut från fartyget,

att förbereda och utföra läktring av olja eller andra skadliga ämnen till ett annat fartyg,

att genom upptagningsanordning ta upp olja eller andra skadliga ämnen ur havet,

att bärga containrar, tunnor etc. med skadliga ämnen ur havet, vattenpelaren och/eller från havsbotten,

att genom räddnings-/kemdykare vidta andra åtgärder för att förhindra eller åtgärda utsläpp från sjunkna fartyg lastade med farligt gods eller sjunket farligt gods i förpackad form,

eller att genomföra andra insatser till skydd för den marina miljön i början av ett räddningsförlopp.

Ansvaret uppstår när ett skadligt ämne faktiskt har kommit ut i vattnet men också redan när det föreligger en överhängande fara för detta, förutsatt att lagens övriga kriterier för räddningstjänst är uppfyllda. Ansvaret för åtgärder mot ett fartyg som sjunkit åvilar i övrigt – oavsett om fartyget är lastat med farligt gods eller inte – fartygsägaren eller i vissa fall Sjöfartsverket. Var gränsen i dessa fall går mellan å ena sidan miljöräddningstjänst på grund av att det kan anses föreligga en överhängande fara för utsläpp och å andra sidan ansvar för bärgning när fara för utsläpp föreligger men inte är överhängande, är inte i varje fall helt givet. I praktiken får det lösas från fall till fall i dialog mellan bl.a. Kustbevakningen och Sjöfartsverket (jfr. Justitiekanslerns beslut den 12 januari 2004, dnr 383-02-21).

2.3.3 Statens räddningsverk

Statens räddningsverk är en central förvaltningsmyndighet som bl.a. ansvarar för frågor om brandfarliga och explosiva varor samt om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (1 § andra stycket i förordningen [2005:890] med instruktion för Statens räddningsverk).

Inom Statens räddningsverks uppdrag ingår bl.a. att samordna samhällets verksamhet för olycks- och skadeförebyggande åtgärder enligt lagen om skydd mot olyckor samt att inom räddningstjänsten verka för att organisation, ledning och ledningsmetoder samt materiel utvecklas så att samhällets räddningstjänstorgan arbetar och samverkar effektivt, att inhämta erfarenheter från allvarliga olyckor och katastrofer i Sverige och i andra länder och att samordna säkerhetsföreskrifterna för land-, sjö- och lufttransporter av farligt gods, det svenska arbetet i internationella organ och transportmyndigheternas arbete i övrigt inom området transport av farligt gods. Vidare skall verket utveckla, anskaffa och underhålla förstärkningsresurser för

räddningstjänst och sanering. För att fullgöra sitt uppdrag i den delen har verket bl.a. tecknat avtal med sju kommuner angående inrättande av materieldepåer för insatser mot kemikalieolyckor. Resurserna skall användas för att bistå den kommunala räddningstjänsten vid insatser vid kemikalieolyckor på land. Vid behov kan man även bistå Kustbevakningen med materiel. Statens räddningsverk har vidare tecknat samverkansavtal med ett antal företag som hanterar kemikalier. Syftet härmed är att företagen skall bistå den kommunala räddningstjänstinsats som kommunen svarar för (se 4 § i ovan nämnda förordning samt 1 kap. 2 § och 3 kap. 7 och 11 §§ lagen om skydd mot olyckor).

I den utsträckning som det behövs skall verket samverka med andra myndigheter, kommuner samt näringslivs-, arbetstagar-, frivillig- och andra intresseorganisationer. Verket skall särskilt samverka med övriga myndigheter inom det område som avser åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (8 § i ovan nämnda förordning).

När en kommun haft kostnader för sanering med anledning av utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen har kommunen rätt till ersättning av staten genom Statens räddningsverk för den del av saneringskostnaden som överstiger ett av regeringen fastställt belopp (7 kap. 2 § i ovan nämnda lag). Enligt uppgift från Statens räddningsverk har det hittills inte skett någon utbetalning till kommuner för kostnader avseende utsläpp av kemikalier.

3 Gällande rätt

I utredningens direktiv s. 1 ff. har gällande rätt redovisats på ett kortfattat och klargörande sätt. Utredningen har därför valt att ta in den redogörelsen under detta avsnitt.

I 10 kap. sjölagen (1994:1009) och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna finns bestämmelser om *skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakas av oljeutsläpp från tankfartyg*. Några bestämmelser i 10 kap. sjölagen är tillämpliga också i fråga om oljeskador som orsakas av andra slags fartyg. Reglerna grundar sig på 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner samt 2003 års fondprotokoll. Detta internationella regelsystem presenteras närmare under kapitel 4.

Bestämmelser om *ansvar och ersättning för atomskada i samband med transport av atomsubstans* finns i atomansvarighetslagen (1968:45).

I övrigt finns i Sverige för närvarande inga särskilda lagregler om *ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av HNS-ämnen*. Dessa frågor får därför avgöras enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redares ansvar.

Den *grundläggande regeln* om skadeståndsansvar finns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Regeln innebär att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar personskada eller sakskada är skyldig att ersätta skadan. Utgångspunkten är alltså att skadeståndsansvar förutsätter vållande. Trots det får man räkna med möjligheten att det i rättspraxis utan direkt lagstöd skulle kunna åläggas ett strikt ansvar för skador som har orsakats av utsläpp av HNS-ämnen vid sjötransport.

Skadeståndslagen innehåller vidare regler om *arbetsgivares principalsvar*. Enligt 3 kap. 1 § är en arbetsgivare ansvarig för skada som vållas av hans arbetstagare. Arbetsgivaren har således att ersätta personskada eller sakskada som arbetstagaren vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, ren förmögenhetsskada som arbetstagaren i

tjänsten vållar genom brott och skada på grund av att arbetstagaren kränker någon annan på sätt som anges i 2 kap. 3 § genom fel eller försummelse i tjänsten.

Inom sjörätten finns en specialregel om *redares principalsvar* i 7 kap. 1 § sjölagen. Av denna bestämmelse följer att en redare ansvarar för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Skadestånd som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

En redare kan ha rätt att begränsa sitt samlade skadeståndsansvar efter en sjöolycka enligt bestämmelserna i 9 kap. sjölagen, så kallad globalbegränsning. Samma rätt till ansvarsbegränsning har vissa andra personer, bland andra en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare. Rätt till ansvarsbegränsning enligt dessa regler gäller t.ex. för det ersättningsansvar som kan uppkomma för skador orsakade av vissa HNS-ämnena.

I 9 kap. 5 § sjölagen anges omfattningen av skadeståndsansvaret. Av bestämmelsen följer bl.a. följande.

För personskador på passagerare på eget fartyg uppgår ansvarsgränsen till 175 000 särskilda dragningsrätter, SDR, per passagerare (*första punkten*).

För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre höjs ansvarsgränsen (för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 800 SDR, från 30 001 till 70 000 med 600 SDR och från 70 000 med 400 SDR (*andra punkten*)).

För andra fordringar samt för fordringar som avses i andra punkten, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 1 miljon SDR, om fartyget dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre höjs ansvarsgränsen (för varje dräktighetstal från 2 001 till 30 000 med 400 SDR, från 30 001 till 70 000 med 300 SDR och från 70 000 med 200 SDR (*tredje punkten*)).

Bestämmelserna i 9 kapitlet bygger på 1976 års internationella konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (begränsningskonventionen) och dess ändringsprotokoll från år 1996.

I fråga om en *lastägares skadeståndsansvar* gentemot en utomstående för skada som orsakats av lasten finns inte några särskilda bestämmelser i svensk rätt. Också lastägarens ansvar får därför bedömas

enligt skadeståndslagen och allmänna skadeståndsrättsliga principer. Detta innebär att ansvar kan utkrävas om lastägaren vållat skadan. Så skulle kunna vara fallet, om godset varit bristfälligt förpackat och som en följd därav brand eller explosion har inträffat ombord på fartyget.

Någon generell skyldighet att ha *ansvarsförsäkring* för den som utövar en riskabel verksamhet finns inte enligt gällande rätt. En särskild regel om försäkringsplikt för innehavare av atomanläggning finns i 22 § atomansvarighetslagen. Försäkringsplikten omfattar även ansvarighet för skada under transport av atoms substans. För risker som är förenade med transporter finns i övrigt vissa särskilda bestämmelser om försäkringsplikt, bland annat i 10 kap. sjölagen med avseende på oljeskador. Men utöver dessa särskilda regler finns det för närvarande inga bestämmelser om obligatorisk försäkring för skador i samband med sjötransport av HNS-ämnena.

4 Internationellt konventionsarbete rörande oljeskador

4.1 Allmänt

Sjöfartsnäringen har en utpräglad internationell karaktär. Sedan länge har det funnits en strävan att åstadkomma enhetliga bestämmelser som gäller i förhållandet mellan flera stater. Numera regleras därför många sjörättsliga frågor genom internationella konventioner. Detta gäller både för civilrättsliga förhållanden och för frågor av offentlig-rättslig natur. Sverige har anslutit sig till de flesta av dessa konventioner. De konventioner som har störst intresse här är de som rör skador orsakade genom förorening av olja. De har utarbetats vid internationella konferenser som anordnats inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, IMO) verksamhet.

År 1969 antogs en internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (ansvarighetskonventionen) och år 1971 en konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (fondkonventionen). Dessa har sedermera reviderats genom 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års ansvarighetskonvention och 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års fondkonvention. 1971 års fondkonvention upphörde att gälla i maj 2002. Därefter har ytterligare ett protokoll antagits, 2003 års protokoll till 1992 års fondkonvention.

År 2001 undertecknades en internationell konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Nedan beskrivs kortfattat det internationella regelverket rörande skadeståndsansvar för oljeskador till sjöss. Eftersom detta i grunden bygger på bestämmelserna i 1969/71 års konventioner tar redovisningen sin huvudsakliga utgångspunkt i detta regelverk, oavsett att det numera ersatts av de ändringsprotokoll som antogs år 1992.

4.2 1969/71 års ansvarighets- och fondkonventioner

4.2.1 Bakgrunden till konventionerna

Den industriella utvecklingen efter andra världskriget innebar en kraftig ökning av världens förbrukning av olja. En stor del av denna olja transporterades sjövägen till raffinaderier och förbrukare. Med transporter med tankfartyg som hade allt större lastkapacitet förelåg uppenbarligen en risk för att olyckor inträffade, som kunde orsaka skador av mycket stor omfattning. Behovet av särskilda skadeståndsregler på detta område uppmärksammades emellertid först i slutet av 1960-talet. Dessförinnan fanns det 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 lastägars skadeståndsansvar i allmänhet. Dessa regler innebar som tidigare angetts i princip att en skadelidande endast kunde få skadestånd om han kunde styrka vållande på redarens eller lastägars sida. Vidare hade redaren, även om han var skadeståndsskyldig, i regel rätt att begränsa sitt ansvar enligt internationella konventioner om globalbegränsning.

Den 18 mars 1967 gick det liberianska tankfartyget *Torrey Canyon* på grund utanför Englands sydkust med ca 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 motsvarande samhällsutvecklingens krav, och ett omfattande internationellt samarbete inleddes redan samma år inom IMO (då benämnt IMCO). Samarbetet ledde till en internationell konvention, ansvarighetskonventionen, som antogs i Bryssel den 29 november 1969. Som tillägg till den konventionen antogs den 18 december 1971, också i Bryssel, en konvention om upprättandet av en internationell fond, fondkonventionen (se bilaga A till propositionen om Ansvarighet för oljeskada till sjöss m.m., prop. 1973:140 s. 68).

4.2.2 Ansvarighetskonventionen

Ansvarighetskonventionen är tillämplig på oljeskador som orsakats av tankfartyg och som uppkommer på en konventionsstats territorium eller dess territorialvatten. Den täcker även kostnader för åtgärder som vidtagits i syfte att minska skadeverkningarna av oljeutsläpp

(s.k. förebyggande åtgärder), dock bara i de fall då olja har läckt ut. Har förebyggande åtgärder varit så effektiva att ingen olja har spritts utanför fartyget, utgår inte ersättning enligt konventionen för kostnaderna för dessa åtgärder.

Endast *skador* från beständiga oljor, t.ex. råolja, tung dieselolja och valolja, ersätts. En ytterligare förutsättning är att det tankfartyg från vilket utsläppet skedde verkligen transporterade olja som last i bulk. Således innebär konventionen inget ersättningsansvar för utsläpp från fartyg som går i barlast. Denna begränsning har senare tagits bort genom 1992 års ändringsprotokoll (se avsnitt 4.3).

Skadeståndsansvaret för oljeskador ligger hos fartygsägaren och är strikt. Ägaren är alltså ansvarig även om han varken förfarit uppsåtligt eller varit vårdslös. I några fall kan dock ägaren befrias från ansvar. Det gäller om skadan beror på en krigshandling eller allvarlig naturkatastrof, på sabotage av utomstående eller på en försummelse från någon myndighets sida att underhålla hjälpmedel för navigering.

Fartygsägaren har enligt ansvarighetskonventionen rätt att *begränsa sin ansvarighet* till ett belopp motsvarande högst 133 SDR per fartygs dräktighetstal. Ansvarigheten kan dock inte i något fall överstiga 14 miljoner SDR. Detta senare belopp motsvarar ungefär 150 miljoner kr. Beräkningsenheten SDR, som är Internationella valutafondens beräkningsenhet, infördes i ansvarighetskonventionen genom att ett ändringsprotokoll till konventionen antogs år 1976. Genom ändringen ersattes den tidigare beräkningsenheten Poincaré-francs med SDR. Ändringsprotokollet trädde i kraft år 1981.

Om fartygsägaren själv har orsakat skadan uppsåtligt eller genom vårdslöshet har han dock inte någon rätt att begränsa sitt ansvar.

Fartygsägaren måste för att få återöppna ansvarighetsbegränsningen upprätta en s.k. *begränsningsfond*. Den skall uppgå till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren samt ett tillägg för att täcka kostnaderna för förvaltningen av fonden, fördelning av medel m.m. Fonden skall upprättas vid den domstol där talan har väckts om ersättning för oljeskada.

Skadeståndskrav får bara riktas mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare. Sådana krav får alltså inte riktas mot ägarens anställda eller hans uppdragstagare (s.k. kanalisering av ansvarigheten). Fartygsägaren har emellertid i sin tur rätt att föra regresstalan mot tredje man. Konventionen reglerar inte sådan talan utan den får bedömas enligt tillämplig nationell rätt.

Fartygsägarens ansvarighet skall vara täckt av en *försäkring eller av en säkerhet av annat slag* när fartyget transporterar mer än 2 000 ton

olja som last. Fartyg som transporterar mindre än 2 000 ton olja som bulklast samt statsfartyg omfattas inte av försäkringsplikten. Den stat där fartyget är registrerat är skyldig att se till att försäkringsplikten har uppfyllts. Ett särskilt *försäkringscertifikat*, som skall utfärdas eller bestyrkas av en myndighet i registreringsstaten, skall medföras ombord på fartyget. Varje konventionsstat skall dessutom söka förhindra att fartyg som för dess flagg och som är försäkringspliktigt går i trafik utan giltigt certifikat. Konventionsstaterna har också åtagit sig att inte ta emot utländska fartyg i sina hamnar, om inte försäkring finns för ansvarigheten enligt konventionen. Detta gäller även i fråga om fartyg från stater som inte tillträtt konventionen.

Talan om skadestånd som grundas på konventionens bestämmelser *preskriberas* tre år från den dag då skadan uppkom eller senast sex år från den skadeorsakade händelsen (se departementsserien om Ändrade regler om ansvarigheten för oljeskador till sjöss, Ds 1994:120 s. 43 ff.).

Sverige anslöt sig till konventionen, som införlivades i svensk rätt genom lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss (numera upphävd och ersatt av 10 kap. sjölagen).

4.2.3 Fondkonventionen

Genom fondkonventionen upprättades en internationell fond för ersättning av skador som orsakats av förorening genom olja, Internationella oljeskadefonden. Fondkonventionen är avsedd att komplettera ägaransvaret enligt ansvarighetskonventionen och fungerar därför som ett supplement till den. Stater som inte är anslutna till ansvarighetskonventionen får inte tillträda fondkonventionen.

Fondens skyldighet att betala ersättning till skadelidande gäller endast för *skador* som har uppkommit inom en fondstats område, dvs. inom en stat som har tillträtt fondkonventionen.

Den som inte har kunnat få ersättning eller full ersättning från fartygsägaren för en skada orsakad av oljeutsläpp är berättigad till *ersättning från fonden* i följande tre fall:

1. om fartygsägaren inte är ansvarig enligt ansvarighetskonventionen, t.ex. därför att någon av befrielsegrunderna enligt den konventionen föreligger,
2. om varken fartygsägaren eller hans försäkringsgivare kan betala den ersättning som de är skyldiga att betala enligt ansvarighetskonventionen,

3. om skadorna överskrider det begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvarighet enligt ansvarighetskonventionen.

Fonden är inte ersättningskyldig, om oljeskadorna beror på krigshandling eller oljeutsläpp från örlogsfartyg eller annat statsfartyg som används i annan verksamhet än affärsverksamhet. Fonden är i praktiken inte heller ansvarig för skador som har orsakats av inte identifierade fartyg. Däremot är fonden ersättningskyldig för skador som har uppkommit till följd av en sådan naturkatastrof som befriar fartygsägaren från ansvarighet.

Också *fondens ansvarighet är begränsad*. Det sammanlagda belopp som kan betalas i ersättning för en och samma olycka enligt ansvarighets- och fondkonventionerna får inte överstiga 900 miljoner Poincaréfrancs eller 60 miljoner SDR. Detta motsvarar ungefär 644 miljoner kr. Även för fondkonventionens del har Poincaréfrancen genom ett ändringsprotokoll från år 1976 ersatts som beräkningsenhet av SDR.

Förutom att ersätta de skadelidande skall *fonden* också *ersätta fartygsägaren* för en del av det skadestånd han har betalat. Om fartygsägaren själv har orsakat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet, betalas ingen ersättning till fartygsägaren. Inte heller skall ersättning lämnas om ägaren inte har följt vissa säkerhetsföreskrifter som anges i artikel 5.3 i fondkonventionen och skadan helt eller delvis har berott på denna underlåtenhet.

Internationella oljeskadefonden *finansieras genom avgifter* som läggs på sjötransporterad råolja eller tjock eldningsolja. Avgift till fonden skall betalas av var och en, fysisk eller juridisk person, som i en fondstat under ett kalenderår har tagit emot mer än 150 000 ton olja. Avgifter till fonden utgår i form av grundavgifter och årsavgifter.

Grundavgiften är en engångsavgift som skall betalas av varje avgiftsskyldig i staten i samband med att den staten tillträder fondkonventionen. *Årsavgifterna*, som till helt övervägande del utgör fondens inkomster, betalas till fonden med hänsyn till fondens behov av medel under löpande kalenderår.

Fondens *högsta beslutande organ* är församlingen, i vilken alla medlemsstater är representerade. Vidare finns en exekutivkommitté som består av en tredjedel av församlingens medlemmar, dock minst sju och högst 15. Exekutivkommitténs främsta uppgift är att besluta i frågor om reglering av skadeståndskrav. 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 (prop. 1973:140 s. 114 och Ds 1994:120 s. 45 f.).

Sverige anslöt sig till konventionen, som införlivades i svensk rätt genom lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden (numera ersatt av lagen [2005:253] om ersättning från de internationella oljeskadefonderna).

4.3 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner

Inom IMO inleddes år 1982 arbetet med en revision av ansvarighets- och fondkonventionerna. Anledningen till det var främst den nedgång i penningvärdet som skett sedan de båda konventionerna antogs, vilket lett till en urholkning av konventionernas ansvarighets- och ersättningsbelopp. Också ett antal olyckor hade visat att begränsningsbeloppen inte var tillräckligt höga för att tillförsäkra skadelidande full ersättning. Även andra förändringar föreslogs. Ändringsprotokoll till ansvarighets- respektive fondkonventionen antogs år 1984. Dessa kom emellertid aldrig att träda i kraft beroende på svårigheten att uppfylla ikraftträdandebestämmelsen i fondkonventionens ändringsprotokoll.

I november 1992 inbjöd IMO till en internationell konferens för att anta nya ändringsprotokoll till ansvarighets- respektive fondkonventionen. Konferensen uppnådde sitt syfte genom att enas om att anta 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och 1992 års ändringsprotokoll till 1971 års internationella konvention om upprättande av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (se propositionen om Ändrade regler om ersättningsansvaret för oljeskador till sjöss, prop. 1994/95:169 s. 38 f.).

Begränsningsbeloppen

Genom ändringsprotokollen infördes nya begränsningsbelopp för det ersättningsansvar som skall gälla för fartygsägarna och för 1992 års internationella oljeskadefond.

Ett särskilt begränsningsbelopp infördes för fartyg under en viss dräktighet. Det konstaterades nämligen att det var en olägenhet att den komplicerade apparat som det innebar för Internationella oljeskadefonden att kräva in avgifter fick användas vid ett stort antal olyckor med små fartyg.

För fartyg över den förut nämnda dräktigheten gäller ett tonnage-relaterat begränsningsbelopp upp till en viss övre gräns.

Införandet av de nya begränsningsbeloppen innebar också att systemet med ersättning (gottgörelse) till fartygsägaren eller hans försäkringsgivare för en viss del av vad som hade betalats enligt ansvarighetskonventionen avskaffades. En av Internationella oljeskadefondens uppgifter enligt fondkonventionen hade varit att överta en del av det ansvar som enligt ansvarighetskonventionen vilade på fartygsägaren. I samband med revideringen av ansvarsbeloppen togs denna komplicerade ordning med återbetalning till fartygsägaren bort. Det betyder alltså att fördelningen av ansvaret mellan fartygsägaren och oljelastens mottagare enligt de reviderade konventionerna sker utan att ett visst belopp återbetalas till fartygsägaren.

Vad gäller begränsningsbeloppets storlek innebar ändringarna ett ansvar för fartygsägaren på 3 miljoner SDR för fartyg med en dräktighet upp till 5 000 och med 420 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Det sammanlagda beloppet får dock inte överstiga 59,7 miljoner SDR. Detta motsvarar ungefär 640 miljoner kr.

För fondkonventionen innebär ändringen att det införs ett system som verkar i två skeden. I det första skedet kommer fondens ansvar att uppgå till 135 miljoner SDR eller 1,4 miljarder kr. När den mängd olja som sammanlagt har tagits emot i tre konventionsstater överstiger 600 miljoner ton per år höjs ansvaret för fonden till 200 miljoner SDR eller 2,1 miljarder kr (a. prop. s. 39 f.).

Ändringsförfarandet för begränsningsbeloppen

Ändringsprotokollen innehåller också ett system som skall göra det möjligt att i framtiden ändra gränserna för begränsningsbeloppen på ett smidigare sätt än genom ett traditionellt ändringsförfarande av konventioner.

Bestämmelserna innebär att IMO:s juridiska kommitté på begäran av minst en fjärdedel kan behandla ett förslag till ändringar av ansvarsbeloppen. Ändringar kan antas med två tredjedelars majoritet av de stater som är närvarande när beslutet fattas, dock under den förutsättningen att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande. När de nya beloppen bestäms skall hänsyn tas till erfarenheter i fråga om inträffade olyckor och storleken på de ersättningsbelopp som har betalats. Vidare skall inflationen beaktas och, såvitt avser ansvarighetskonventionen, den effekt ändringen kan få i fråga om försäkringskostnaderna.

Vidare togs det in vissa spärrar i bestämmelserna mot en alltför stor höjning av beloppen. Spärrarna innebär att det förenklade ändringsförfarandet inte kan inledas förrän fem år efter det att protokollet öppnades för undertecknande. Det skall också gå fem år från det att en sådan ändring trätt i kraft till dess förfarandet kan sättas igång på nytt. Härutöver kan beloppen inte ökas med mer än sex procent per år räknat från den 15 januari 1993. Slutligen sattes det en absolut gräns för hur stor ändring som kan göras inom ramen för det förenklade ändringsförfarandet. Beloppen får aldrig överskrida tre gånger de belopp som hade bestämts i ändringsprotokollen.

IMO skall skriftligen underrätta konventionsstaterna om de ändringar som har beslutats av juridiska kommittén. Kommitténs beslut är inte direkt bindande för staterna. Det får ingen verkan om minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna inom 18 månader från underrättelsen meddelar att de inte godtar ändringen. I annat fall anses däremot ändringen ha godtagits vid utgången av 18-månadersperioden. Ändringen träder i kraft ytterligare 18 månader senare. När ändringen träder i kraft binder den alla fördragsslutande stater, alltså även de stater som har röstat emot förslaget (a. prop s. 40 f.).

I november 2003 höjdes det högsta begränsningsbelopp som kan komma ifråga för en fartygsägare till 89,77 miljoner SDR, det vill säga 964 miljoner kr, och den högsta sammanlagda ersättningen som kan betalas i anledning av en och samma olycka enligt ansvarighetskonventionen och fondkonventionen höjdes totalt till 203 miljoner SDR, cirka 2,2 miljarder kr. Fondens ansvarighet är begränsad till

skillnaden mellan detta belopp och vad som har betalats av fartygsägaren eller dennes garant enligt ansvarighetskonventionen (se propositionen om Förbättrade ersättningsmöjligheter vid oljeskador till sjöss, prop. 2004/05:78 s. 55 f.).

Vilka fartyg som omfattas

Genom ändringsprotokollen blev ansvarighets- och ersättningssystemet tillämpligt också på oljeskador genom utsläpp från ett fartyg som är konstruerat eller anpassat för att transportera olja som last i bulk. Det innebär att fartyget inte faktiskt måste transportera olja som last i bulk för att konventionerna skall vara tillämpliga. Tankfartyg som går i barlast omfattas alltså också och utsläpp från dessa fartyg, vare sig det avser oljerester från lasten eller bunkerolja, och utgör oljeskada i konventionens mening. Vidare omfattas s.k. kombinationsfartyg, dvs. fartyg som kan ta såväl olja som annan last, när de transporterar olja och under resorna som följer på en oljetransport, om det inte visas att inga oljerester finns kvar ombord efter oljetransporten. Genom förändringen kommer tankfartyg som "rensar" sina tankar från oljerester ute till sjöss att omfattas av ansvarighets- och ersättningssystemet och det blir därmed, om skadan överstiger fartygsägarens ansvarsbegränsning, möjligt att få ersättning från Internationella oljeskadefonden för skadan (prop. 1994/95:169 s. 41).

Skadebegreppet

I ändringsprotokollen preciserades skadebegreppet, "skada genom förorening".

Det innebär bl.a. att ersättning kan utgå för den försämring av miljön som skadan orsakat under förutsättning att denna ersättning är begränsad till, förutom utebliven vinst, rimliga åtgärder för att återställa miljön (a. prop. s. 41 f.).

Det geografiska tillämpningsområdet

Genom ändringsprotokollen utvidgades det geografiska tillämpningsområdet så att det omfattar inte bara en stats territorium, inbegripet dess territorialhav, utan också statens ekonomiska zon.

Bakgrunden till ändringen var den utveckling som ägt rum mot att genom lagstiftning skydda miljön i en stats omgivande hav utanför dess territorialgräns.

Följden av utvidgningen av det geografiska tillämpningsområdet blir att skador genom förorening som inträffat utanför en stats territorialvatten men inom ett område som inte sträcker sig längre än 200 nautiska mil utanför detta kan ersättas. För att ändringen skall bli tillämplig för en stat måste den dock ha inrättat en exklusiv ekonomisk zon runt sin kust eller ha beslutat om att ett motsvarande område skall finnas inom vilket de nya reglerna kan tillämpas.

Förebyggande åtgärder för att förhindra eller minska skador inom en stats territorium och dess ekonomiska zon är ersättningsgilla oavsett var de har vidtagits. En sådan zon har inrättats i Sverige från och med den 1 januari 1993 (a. prop. s. 42).

Skyldigheten att betala avgifter till Internationella oljeskadefonden

Genom ändringsprotokollet till fondkonventionen infördes en begränsning i skyldigheten att betala avgift till Internationella oljeskadefonden för den som i ett land tar emot sjötransporterad olja.

Bakgrunden till denna bestämmelse var ett japanskt missnöje med avgiftssystemet. Under förberedelsearbetet till 1992 års internationella konferens för att anta ändringsprotokollen pekades från japansk sida på det faktum att de japanska oljemottagarna svarat och svarade för största delen av avgifterna till fonden. För år 1979 var de japanska avgiftsskyldigas andel av avgifterna 41 procent och deras andel år 1991 cirka 29 procent. Den japanska delegationen vid konferensen uttalade att den japanska regeringen inte torde vara beredd att överväga en ratificering av 1992 års ändringsprotokoll till fondkonventionen, om inte garantier kunde ges för att de japanska oljemottagarnas andel av avgifterna till fonden inte skulle bli oproportionerligt stor. Man ansåg att det borde införas ett tak för ett lands avgiftsskyldiga att betala avgifter till fonden.

De bestämmelser om ett begränsningssystem för avgiftsskyldigheten som har införts genom ändringsprotokollet innebär att ett lands oljemottagare inte skall behöva svara för mer än 27,5 procent av Internationella oljeskadefondens behov av årsavgifter. Innebär landets mottagande av olja att denna del överskrids, skall övriga staters avgiftsskyldiga oljemottagare till lika delar svara för den överskjutande delen. Begränsningssystemet skall vara i kraft till dess att den totala

mängden avgiftspliktig olja som har tagits emot i de länder som anslutit sig till ändringsprotokollet till fondkonventionen uppgår till 750 miljoner ton. Begränsningssystemet kan dock längst vara i kraft till dess att fem år har gått från det att ändringsprotokollet trädde i kraft (a. prop. s. 42 f.)

Anslutna länder

Den 31 oktober 2006 hade 112 stater anslutit till 1992 års ansvarighetskonvention och 96 stater till 1992 års fondkonvention, däribland Sverige.

Sverige har införlivat de båda konventionerna i svensk rätt genom 10 kap. sjölagen och lagen om ersättning från den internationella oljeskadefonden. Den sistnämnda lagen har – som ovan angetts – sedermera upphävts och ersatts av lagen om ersättning från de internationella oljeskadefonderna.

4.4 2003 års fondprotokoll

Det internationella ansvarighets- och ersättningssystem som skapades av 1992 års konventioner, och före dem av 1969 års ansvarighetskonvention och 1971 års fondkonvention, har tjänat sitt syfte väl. I merparten av de olyckor som har inträffat under de nästan 30 år som det internationella ansvarighets- och ersättningssystemet varit i kraft, har de skadelidande fått full ersättning inom rimlig tid. Vid vissa olyckor har emellertid ansvarsbeloppen visat sig vara otillräckliga. I de fallen har de skadelidande fått vidkännas en proportionell reducering av ersättningen.

För att snabbt åstadkomma en lösning på problemen med otillräckliga ansvarsbelopp beslöt parterna i 1992 års fondkonvention att utöka det befintliga ansvarighets- och ersättningssystemet med ett tredje ersättningssteg i form av en internationell kompletterande oljeskadefond. Ett arbete med den inriktningen inleddes under våren 2001 i en särskild arbetsgrupp inom 1992 års internationella oljeskadefond. Arbetet kom att flyttas över till IMO och avslutades där i maj 2003 då 2003 års protokoll till 1992 års fondkonvention antogs.

Genom protokollet upprättades en ny internationell oljeskadefond, 2003 års kompletterande oljeskadefond. Denna fond skall be-

tala ersättning för oljeskador när den ersättning som betalas av den ansvarige fartygsägaren och 1992 års oljeskadefond inte är tillräcklig för att täcka uppkomna skador. Sammanlagt kommer enligt dessa tre steg ett belopp om 750 miljoner SDR, vilket motsvarar cirka 8 miljarder kr, att finnas tillgängligt för ersättning åt skadelidande som drabbas av oljeskador.

I dag har 19 stater anslutit till 2003 års protokoll, däribland Sverige.

Protokollets materiella bestämmelser har införlivats i lagen om ersättning från de internationella oljeskadefonderna (prop. 2004/05:78 s. 1 och 57).

4.5 Internationella oljeskadefondens sekretariat

1971 års oljeskadefond, 1992 års oljeskadefond och 2003 års kompletterande oljeskadefond har ett gemensamt sekretariat underställt en direktör. Kontoret är placerat i London. För att tillgodose fondens intressen vid oljeolyckor används – förutom personalens kompetens – externa konsulter för att erhålla råd i juridiska och tekniska frågor. I samband med större olyckor har fonden upprättat lokala kontor för att tillförsäkra en effektiv hantering av ett stort antal krav och för att bistå fordringsägare.

4.6 Bunkerkonventionen

Bunkerkonventionen antogs i mars 2001 vid en diplomatkonferens anordnad av IMO. Genom konventionen ville man försäkra sig om att personer, som lider skada orsakad genom oljeutsläpp från fartyg som använder beständiga oljor för egen framdrift, utan dröjsmål får tillgång till tillräcklig skadeersättning. Konventionen är tillämplig på skador som uppstått på de avtalslutande parternas territorium, inklusive deras territorialhav, och i deras exklusiva ekonomiska zoner. Genom att konventionen omfattar samtliga fartyg kompletterar den ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen. Bunkerkonventionen fyller därför en betydande lucka i det internationella regelverket om ansvarighet för förorening till sjöss.

Enligt bunkerkonventionen är ägaren till ett registrerat fartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 000 skyldig att hålla det försäkrat. Anspråk på ersättning för föroreningsskada får enligt konventionen

riktas direkt mot försäkringsgivaren. Den övre beloppsgränsen för den vållande parten fastställs i enlighet med tillämpliga nationella och internationella begränsningsregler, men ersättningen får inte överskrida det belopp som beräknats enligt begränsningskonventionen i dess senast ändrade lydelse. Bunkerkonventionen träder i kraft tolv månader efter det datum då 18 stater, däribland fem större flaggstater, har anslutit sig till konventionen. Konventionen, som inte har ratificerats av Sverige, har ännu inte trätt i kraft. Den 30 juni 2006 hade elva länder tillträtt konventionen.

5 HNS-konventionen

5.1 Konventionens huvudsakliga innehåll

5.1.1 Allmänt om konventionen

Redan i samband med att man inom IMO inledde arbetet för att utarbeta ansvarighets- och fondkonventionerna stod det klart att arbetet inte skulle begränsas till oljeskador. Målsättningen var att regelverket också skulle omfatta skador i samband med transport av andra HNS-ämnen. Arbetet på detta område gick emellertid av olika orsaker trögt. Ett utkast till en konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av HNS-ämnen behandlades av en internationell konferens år 1984. Konferensen misslyckades dock med att anta en konvention. Därefter dröjde det mer än tio år innan ett nytt utkast hade utarbetats som bedömdes vara färdigberett för en internationell konferens. Denna hölls i London under våren 1996. Förhandlingarna var framgångsrika och resulterade i att 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen) antogs.

HNS-konventionen är tillämplig på en *skada* som har orsakats vid sjötransport av HNS-ämnen. Skadan skall ha uppkommit på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon eller annat område av motsvarande räckvidd. Även skador på de delar av det fria havet som är belägna bortom ett sådant områdes yttre gräns omfattas i vissa fall. Skadebegreppet inkluderar personskador, sakskador, rena förmögenhetsskador och föroreningsskador på miljön. Även kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa skador är i princip ersättningsgilla.

Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG). För att konventionen skall vara tillämplig måste ämnena transporteras

som last på fartyget, men det saknar betydelse om de transporteras i bulk eller i paketerad form. Konventionen omfattar inte förorenings-skador som orsakas av beständig olja. Sådana skador täcks i stället av 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner. Andra skador än förorenings-skador som den beständiga oljan orsakar, till exempel genom brand, omfattas dock av HNS-konventionen. Utanför konventionens tillämpningsområde faller skador som orsakas av radioaktiva ämnen.

Skadeståndsansvaret bärs av fartygets ägare, varmed i första hand avses den registrerade ägaren. Ansvaret är strikt, det vill säga fartygsägaren är ansvarig oberoende av vållande. Fartygsägaren är dock fri från ansvar i vissa särskilda undantagssituationer, exempelvis om skadan beror på en krigshändelse eller i sin helhet orsakas av tredje mans uppsåtliga handlande (sabotagehandlingar och liknande).

Det strikta *ansvaret är begränsat* beloppsmässigt. Beloppsgårnsen beror på fartygets bruttodräktighet. Den högsta ersättning som fartygsägaren kan bli skyldig att betala är 100 miljoner SDR, vilket motsvarar ungefär 1 miljard kr, för en och samma olycka. Har fartygsägaren själv orsakat skadan uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt konventionen.

Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som transporterar HNS-ämnen är skyldig att ha en *försäkring* eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret enligt konventionen. En skadelidande har rätt att kräva ersättning direkt av den som meddelat försäkring eller ställt annan ekonomisk garanti för fartygsägarens ansvar.

Den som inte har kunnat få full ersättning för sin skada av fartygsägaren eller dennes garant kan vända sig till *en internationell fond* (HNS-fonden) för att få ytterligare ersättning. HNS-fonden betalar kompletterande ersättning, bland annat då fartygsägaren inte kan hållas ansvarig eller då skadan överstiger den tillämpliga ansvarsgränsen. Ersättning från HNS-fonden kan betalas också i de fall det inte varit möjligt för den skadelidande att identifiera det fartyg som transporterat de ämnen som förorsakat skadan (den skadelidande har dock bevisbördan för att skadan orsakats av en olycka med ett eller flera fartyg).

Även den ersättning som kan fås från HNS-fonden är begränsad. Den maximala sammanlagda ersättning som i anledning av en och samma olycka kan betalas av fartygsägaren – eller av försäkrings-

givaren – och HNS-fonden uppgår till 250 miljoner SDR, eller omkring 2,7 miljarder kr.

HNS-fonden finansieras av dem som i konventionsstaterna tar emot HNS-ämnen som har transporterats med fartyg (eller såvitt avser LNG den som har äganderätten till lasten omedelbart före lossning). När en olycka har inträffat som aktualiserar ersättning från fonden, får således den som tagit emot sådana ämnen (eller som ägt viss mängd LNG) betala en avgift till fonden. Härmed fördelas det ekonomiska ansvaret för skador efter större olyckor mellan fartygsägarna och lastintressena.

HNS-fonden kommer att bestå av *fyra konton*. Från ett allmänt konto betalas ersättning för skador som orsakas av merparten av de ämnen som omfattas av konventionen. Vid sidan av det allmänna kontot finns tre särskilda konton för skador som orsakas av olja, naturgas (LNG) respektive petroleumgas (LPG). Ersättning som utbetalas för en skada orsakad av ett visst ämne belastar endast det konto som avser detta ämne. Har exempelvis en skada orsakats av petroleumgas, betalas ersättning för skadan från det särskilda kontot för sådan gas. Kostnaden drabbar därmed bara de företag som tar emot petroleumgas. Tanken med detta system är att en viss industriktor inte skall drabbas av kostnader för skador som orsakats av ämnen hänförliga till en annan industrisektor.

HNS-konventionen innehåller vidare bestämmelser om bland annat preskription, behörig domstol samt erkännande och verkställighet av domar.

HNS-konventionen träder i kraft internationellt 18 månader efter det att vissa i konventionen närmare specificerade villkor har uppfyllts. Minst tolv stater, av vilka fyra stater var och en har fartyg med sammanlagd bruttodräktighet om minst två miljoner, skall ha tillträtt konventionen. I övrigt finns vissa villkor om mottagna mängder HNS-ämnen i de stater som tillträtt konventionen. Den 28 juni 2005 hade åtta länder undertecknat konventionen (Danmark, Finland, Kanada, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Sverige och Tyskland) och den 30 juni 2006 hade åtta stater tillträtt konventionen (Angola, Cypern, Marocko, Ryssland, Saint Kitts och Nevis, Samoa, Slovenien och Tonga) (se utredningens direktiv s. 4 ff.).

Vid konferensen antogs fyra resolutioner (om upprättande av HNS-fonden, om behandlingen av fiskmjöl i IMDG-koden och BC-koden, om ansvar och ersättning för skada som orsakats under en transport med radioaktivt material och om förhållandena mellan HNS-konventionen och framtida regleringar rörande ansvar för ska-

dor som har samband med gränsöverskridande transporter av farligt avfall) som det saknas anledning att närmare gå in på här.

5.1.2 Konventionens närmare innehåll

Artikel 1

I artikeln definieras begreppen "fartyg", "person", "ägare", "mottagare", "farliga och skadliga ämnen (HNS)", "skada", "förebyggande åtgärder", "olycka", "sjötransport", "avgiftspliktig last", "HNS-fonden", "beräkningsenhet", "fartygets registreringsstat", "terminal", "direktör", "organisation" och "generalsekreterare".

Med "fartyg" avses enligt konventionen fartyg eller annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

Med "person" avses såväl fysisk som juridisk person. För tydlighetens skull har det lagts till att i begreppet juridisk person inbegrips även en stat samt delstater eller motsvarande.

"Ägare" definieras som den eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den eller de personer som äger fartyget. Om det är fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag som är registrerat som fartygets brukare i den staten skall med "ägare" förstås detta bolag.

Definitionen av "mottagare" har getts två alternativ i konventionen. Det första alternativet anger att mottagare är den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktig last som lossats i landets hamnar eller terminaler. Om den person som fysiskt sett tar emot lasten handlar som mellanman för en annan som är föremål för domsrätt i det landet, skall huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen avslöjar huvudmannens identitet för HNS-fonden. Det andra alternativet är att mottagaren anses vara den person i ett land som enligt dess nationella rätt anses som mottagare av avgiftspliktig last som lossats i partens hamnar eller terminaler, dock under förutsättning att den totala mängden avgiftspliktig last som tas emot enligt nationell rätt i huvudsak är densamma som om mottagandet skett enligt det första alternativet.

Med "farliga och skadliga ämnen (HNS)" avses

- a) varje ämne, material och vara som transporteras ombord på ett fartyg som last och som är något av följande.

- i) Oljor som transporteras i bulk och som anges i bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 1973/78), som det har ändrats,
 - ii) Skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i MARPOL 1973/78, som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller D enligt regel 3.4 i nämnda bilaga II,
 - iii) Farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden), som den har ändrats, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse i paragraf 1.1.3 i koden,
 - iv) Farliga, riskfyllda, och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden), som den har ändrats,
 - v) Gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden), som den har ändrats, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,
 - vi) Flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60° C (uppmätt genom closed cup test),
 - vii) Fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och ingår i bihang B i koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden), som den har ändrats, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i IMDG-koden när godset transporteras i förpackad form, och
- b) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a i-iii och v-vii ovan.

”Skada” delas i konventionen upp i fyra delar;

- a) dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar HNS-ämnena och som orsakats av dessa ämnen,

- b) förlust av eller skada på egendom utanför det fartyg som transporterar HNS-ämnena och som orsakats av dessa ämnen,
- c) förlust eller skada på grund av förorening av miljön som orsakats av HNS-ämnena, förutsatt att ersättning för försämring av miljön, annat än utebliven vinst, är begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planerats, och
- d) kostnader för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Om det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja skada som är orsakad av HNS-ämnena från skada orsakad av andra omständigheter, anger konventionen att all skada skall anses orsakad av HNS-ämnena utom om och i den utsträckning som skadan orsakats av andra omständigheter än en skada av den art som anges i artikel 4.3. Med "orsakad av dessa ämnen" avses vad som har orsakats av farliga och skadliga egenskaper hos dessa ämnen.

Kostnader för att förhindra och begränsa skada omfattas av begreppet "förebyggande åtgärder" i den mån sådana kostnader inte är att anse som direkt skada.

"Olycka" definieras som varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om skada.

I begreppet "sjötransport" avses tiden från det att HNS-ämnena vid lastning kommer till någon del av fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara i någon del av fartygets anordningar. Om inte fartygets anordningar används, börjar respektive slutar tidsperioden när HNS-ämnena korsar fartygets reling.

Med "avgiftspliktig last" avses varje HNS-ämne som transporteras till sjöss som last till en hamn eller terminal i partens territorium och som lossas i den staten. Last i transit som vidarebefordras direkt, eller genom en hamn eller terminal, från ett fartyg till ett annat, antingen helt eller delvis, inom ramen för transport från den ursprungliga lastningshamnen eller terminalen till hamn eller terminal på den slutliga destinationen skall anses som avgiftspliktig last bara i fråga om mottagandet på den slutliga destinationen.

"HNS-fonden" är den internationella fonden för HNS-ämnena.

Definitionen av "beräkningsenhet" avser den särskilda dragningsrätten som den har angetts av Internationella valutafonden, dvs. SDR.

Med "fartygets registreringsstat" avses den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg den stat vars flagga fartyget får föra.

"Terminal" betecknar i konventionen sådan plats för lagring av HNS-ämnen som mottagits efter en sjöburen transport, i vilket ingår även en icke-landbaserad anläggning som genom rörledning eller på något annat sätt är förenad med en sådan plats.

I fråga om definitionerna av "direktör", "organisation" och "generalsekreterare" samt övriga begrepps närmare innehåll hänvisas till konventionstexten.

Artikel 2

Bestämmelsen anger att bilagor till konventionen utgör en integrerad del av konventionen.

Artikel 3

Denna artikel innehåller bestämmelser om konventionens geografiska tillämpningsområde. Konventionen är tillämplig på varje skada som uppkommit inom en parts område, inklusive dess territorialvatten (a). Den gäller även för skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en parts exklusiva ekonomiska zon på sätt som den fastställts enligt folkrättens regler eller, om någon sådan zon inte fastställts, inom det område utanför och angränsande till statens territorialvatten som har bestämts av den staten enligt folkrättens regler och som inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts (b). Även annan skada än genom förorening av miljön som har uppkommit utanför en stats territorium, inklusive territorialvattnet, omfattas av konventionen om skadan orsakats av ett ämne som transporterats ombord på ett fartyg som är registrerat i en stat eller om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra en stats flagga (c). Slutligen är konventionen tillämplig även på förebyggande åtgärder varhelst de vidtagits (d).

Artikel 4

Artikeln anger att konventionen är tillämplig på fordringar för skada som uppkommit vid sjötransport av HNS-ämnen utom i vissa särskilt angivna fall. Fordringar som har sin grund i ett befodringsavtal för gods och passagerare omfattas inte av konventionen. Inte heller gäller konventionen om det finns bestämmelser som är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem. Konventionen är inte heller tillämplig på skador genom förorening som omfattas av ansvarighetskonventionen eller för skada orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 i IMDG-koden eller i bilaga B i BC-koden. Örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg omfattas inte av konventionen, om de ägs och används av landet för statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift, om inte ett land bestämt motsatsen. Slutligen anges i artikeln att talan mot en stat kan väckas vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 38 för fartyg som ägs av staten och används för affärsdrift. Staten skall då avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat.

Artikel 5

Denna artikel innehåller ytterligare bestämmelser om när konventionen inte är tillämplig.

I *första punkten* anges att ett land kan undanta fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 200 och som transporterar HNS-ämnen i förpackad form mellan hamnar eller anläggningar i det landet.

Enligt *andra punkten* kan även två grannländer komma överens om att konventionen inte skall gälla för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 200 och som transporterar HNS-ämnen i förpackad form mellan hamnar och anläggningar i dessa länder.

I *tredje punkten* anges att ett land när som helst får återta en förklaring enligt första eller andra punkten.

Om undantag har gjorts, skall den aktuella lasten inte anses avgiftspliktig enligt *femte punkten*. HNS-fonden är inte heller ersättningskyldig för skador som orsakats inom ifrågavarande lands eller grannländers territorium. Skadebegreppet innefattar även förebyggande åtgärder (*sjätte punkten*).

Artikel 6

Artikeln lägger fast skyldigheten för varje konventionsstat att se till att den har uppfyllt sina åtaganden enligt konventionen och att genomföra den lagstiftning, inkluderande sanktioner, som är nödvändig för att kunna leva upp till dessa förpliktelser.

Artikel 7

I artikeln regleras ägarens ansvar och om de omständigheter som kan befria honom från ansvarighet.

Av *första punkten* framgår att fartygets ägare är ansvarig för skada som är orsakad av HNS-ämnen ombord på fartyget i samband med sjötransport. Ägarens ansvar är strikt, dvs. oberoende av om vållande föreligger från fartygets sida. Om en olycka utgörs av en serie av händelser med samma ursprung, åvilar ansvaret den som var ägare vid tidpunkten för den första händelsen.

I *andra punkten* anges fyra fall i vilka ägaren inte är ansvarig. Han är inte ansvarig för skada som orsakats av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror och inte heller för skada som orsakats av naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följderna inte kunnat förhindras. Vidare är ägaren fri från ansvar om skadan i sin helhet vållats av tredje man i avsikt att orsaka skada. Med detta 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 annan försummelse av en regering eller annan myndighet vid fullgörandet av en av dem åvilad skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Inte heller är ägaren ansvarig om avsändaren eller annan person har underlåtit att informera om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporteras och att detta antingen har orsakat skadan helt eller delvis eller har lett till att ägaren inte tagit en försäkring enligt artikel 12, allt under förutsättning att varken ägaren, hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna hos de transporterade ämnena.

Av *tredje punkten* framgår att ägaren kan befrias helt eller delvis från ansvar mot en skadelidande, om ägaren visar att skadan helt eller delvis orsakades uppsåtligt eller av vårdslöshet av den skadelidande.

Enligt *fjärde punkten* får anspråk på ersättning för skada endast göras gällande mot ägaren enligt denna konvention.

Anspråk på ersättning för skada får enligt *femte punkten* inte göras gällande enligt konventionen eller på annan grund mot a) ägarens anställda eller ställföreträdare eller fartygsbesättningen, b) lotsen eller andra personer som utför tjänster för fartyget utan att vara medlemmar av besättningen, c) befraktare, redare och personer som i redarens ställe handhar fartygets drift, d) den som utför bärgning med ägarens samtycke eller på order av en behörig offentlig myndighet, e) den som vidtar förebyggande åtgärder, f) anställda hos eller ställföreträdare för de personer som nämns i c, d och e, allt under förutsättning att skadan inte orsakades genom deras egna handlingar eller underlåtenhet uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan skulle uppkomma.

Enligt *sjätte punkten* inskränker inte konventionens bestämmelser ägarens regressrätt mot tredje man, inbegripet men inte begränsat till, avsändaren eller mottagaren av de ämnen som orsakar skadan eller de personer som nämns i femte punkten.

Artikel 8

I artikeln behandlas det fall då skada har uppkommit efter en olycka med flera fartyg som transporterar HNS-ämnen. I denna situation är varje ägare, om han inte är befriad från ansvar enligt artikel 7, ansvarig för skadan. Ägarna är solidariskt ansvariga för all sådan skada som inte tillförlitligen kan särskiljas. Var och en har rätt att begränsa sitt ansvar på det sätt som följer av artikel 9. Bestämmelserna i denna artikel inskränker inte någon regressrätt som en ägare har mot en annan ägare.

Artikel 9

I artikeln ges bestämmelser om ansvarsbegränsning.

Enligt *första punkten* har fartygsägaren rätt att begränsa sitt ansvar enligt konventionen för en och samma olycka. Det beräknas enligt följande.

- a) tio miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars dräktighet inte överstiger 2 000, och
- b) för ett fartyg med större dräktighet, följande belopp utöver det som anges i a:
 - för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000, 1 500 beräkningsenheter,
 - och för varje dräktighetstal utöver 50 000, 360 beräkningsenheter.

Det högsta ansvarsbeloppet per olycka uppgår till 100 miljoner beräkningsenheter.

Ägaren har dock enligt *andra punkten* inte rätt till ansvarsbegränsning, om det visas att han genom egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

I *nionde punkten* anges hur ansvarsbeloppen skall beräknas. De belopp som anges i första punkten skall räknas om i inhemsk valuta på grundval av det värde den valutan har i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag då fonden upprättades enligt tredje punkten. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en konventionsstat som är medlem av Internationella valutafonden skall beräknas i enlighet med den värderingsmetod Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en stat som inte är medlem i Internationella valutafonden skall beräknas på det sätt den staten bestämmer (a). Artikeln ger vidare anvisningar hur omräkningen skall genomföras för sådana stater som varken är medlemmar i Internationella valutafonden eller vars lag inte tillåter att bestämmelserna i punkten a) tillämpas.

Av *tionde punkten* framgår att med fartygstonnaget enligt artikeln avses bruttotonnaget beräknat enligt bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

Försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet har enligt *elfte punkten* rätt att upprätta en begränsningsfond med samma verkan och på samma villkor som om den upprättats av fartygsägaren. Detta gäller även om ägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar på grund av att skadan orsakats genom egen handling eller underlåtenhet uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma. I sådana fall får emellertid begränsningsfondens upprättande inte någon inverkan på ägarens ersättningsskyldighet.

Som villkor för att fartygsägaren skall få åtnjuta ansvarsbegränsning enligt konventionen föreskrivs i *tredje punkten* att ägaren skall upprätta en fond som skall uppgå till det totala beloppet för hans ansvarsbegränsning enligt första punkten. Fonden skall upprättas hos domstolen eller annan behörig myndighet i någon av de konventionsstater där talan har väckts enligt artikel 38 eller, om talan inte har väckts, hos en domstol eller behörig myndighet, hos någon av de konventionsstater där talan får väckas enligt artikel 38. Fonden kan upprättas genom att beloppet deponeras eller genom att en sådan bankgaranti eller annan säkerhet ställs som godtas enligt tillämplig lag och som anses tillräcklig enligt domstolen eller den behöriga myndigheten.

I *fjärde punkten* föreskrivs att begränsningsfonden skall fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar med förbehåll för artikel 11. Bestämmelsen har givetvis betydelse endast i de fall då skadorna totalt sett överstiger ägarens ansvarsbegränsning.

Femte och sjätte punkterna innehåller bestämmelser om subrogationsrätt. Fartygsägaren eller någon 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 HNS-ämnen inträder i den skadelidandes rätt mot fonden. Även andra än nu nämnda personer har sådan subrogationsrätt i den utsträckning tillämplig nationell lag medger detta. Frågan om vilken lag som skall tillämpas på en sådan talan behandlas inte i konventionen, utan den frågan får avgöras enligt de internationella privaträttsliga reglerna i den stat där talan mot begränsningsfonden prövas.

I *sjunde punkten* 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 punkterna, får behörig myndighet i den stat där begränsningsfonden upprättats förordna att tillräckliga belopp skall avsättas för att göra det möjligt för honom att senare utöva sin subrogationsrätt.

Enligt *åttonde punkten* 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 dessa har varit skäliga.

Artikel 10

Denna artikel innehåller bestämmelser om verkan av att en begränsningsfond upprättas av fartygsägaren. Som nämnts i det föregående följer det emellertid av artikel 9.11 att bestämmelserna är tillämpliga också när fonden har upprättats av försäkringsgivaren eller någon annan som ställt ekonomisk säkerhet.

Om en fartygsägare som har rätt till ansvarsbegränsning har upprättat en begränsningsfond enligt artikel 9, får enligt *första punkten* a) krav på ersättning för skada med anledning av den ifrågavarande händelsen inte göras gällande mot annan egendom som tillhör honom. I b) föreskrivs vidare att, om en begränsningsfond har upprättats, handräckningsåtgärder som vidtagits mot egendom som tillhör fartygsägaren skall hävas och säkerhet som ställts för att undvika sådana åtgärder friges.

Enligt *andra punkten* gäller bestämmelserna i första punkten endast om fordringsägarna har rätt att föra talan vid den domstol som förvaltar begränsningsfonden och fonden faktiskt är tillgänglig för betalning av deras anspråk.

Artikel 11

Artikeln anger prioriteringen mellan olika ersättningskrav. Denna innebär att anspråk med anledning av dödsfall och personskada har företräde framför andra anspråk utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summan bestämd enligt artikel 9.1.

Artikel 12

Artikeln innehåller bestämmelser om försäkringsskyldighet.

En fartygsägare är enligt *första punkten* skyldig att täcka sitt ansvar enligt konventionen med försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppgående till det belopp som utgör gränsen för hans ansvar. Som exempel på säkerhet nämns garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution. Skyldigheten omfattar fartyg som är registrerade i fördragsslutande stater och som transporterar HNS-ämnen.

Har försäkringsskyldigheten uppfyllts, skall enligt *andra punkten*, ett särskilt certifikat utfärdas eller bestyrkas av en myndighet i

registreringsstaten. Det är alltså enligt konventionen tillåtet att försäkringsgivaren utfärdar certifikatet, men detta måste i så fall bestyrkas av vederbörande myndighet. Om ett fartyg inte är registrerat i någon konventionsstat, får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av behörig myndighet i en stat som tillträtt HNS-konventionen. Certifikatet skall vara utformat i överensstämmelse med ett till konventionen bifogat formulär. Det skall innehålla uppgifter om fartyget, ägaren, IMO-nummer, säkerhetens art, försäkringsgivare samt certifikatets giltighet.

Certifikatet skall enligt *tredje punkten* upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som används inte är engelska, franska eller spanska, skall certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk.

Certifikatet skall enligt *fjärde punkten* medföras ombord på fartyget och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret, eller om fartyget inte är registrerat i någon konventionsstat, till myndigheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet. Varje fördragsslutande stat skall se till att dess fartyg inte går i trafik utan giltigt certifikat och att främmande fartyg som anlöper eller lämnar dess hamnar eller offshore-anläggningar inom dess territorialvatten har försäkring i den omfattning som anges i konventionen (*tionen och elfte punkterna*).

Försäkring får enligt *femte punkten* inte godtas, om den under giltighetstiden kan komma att upphöra att gälla tidigare än tre månader från det meddelande om uppsägning har lämnats till fartygets registreringsmyndighet eller den myndighet som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet. Detta gäller dock inte om certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller nytt certifikat utfärdats inom nämnda frist. Motsvarande gäller i fråga om varje ändring av försäkringen som leder till att den inte längre uppfyller föreskrifterna i artikeln.

Förutom vad som uttryckligen föreskrivs i artikeln, skall enligt *sjätte punkten* registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av certifikat och för dess giltighet.

Certifikat som har utfärdats av eller bestyrkts enligt bemyndigande av fördragsslutande stat skall enligt *sjunde punkten* godtas av andra fördragsslutande stater och skall anses ha samma giltighet som om certifikat hade utfärdats eller bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade i någon konventionsstat. 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 den stat som utfärdat certifikatet.

Talan om ersättning får enligt *åttonde punkten* föras direkt mot försäkringsgivaren eller någon annan som ställt ekonomisk säkerhet. Denne har rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med vad som anges i första punkten, även om ägaren inte har rätt till ansvarsbegränsning. Försäkringsgivaren eller den som har ställt ekonomisk säkerhet får göra gällande samma invändningar – förutom ägarens konkurs eller likvidation – mot den skadelidande som ägaren skulle ha fått göra. Vidare får de åberopa att skadan har orsakats genom uppsåtligt handlande av ägaren själv. Lyckas försäkringsgivaren eller den som ställt ekonomisk säkerhet visa detta, är vederbörande således inte skyldig att utge ersättning. Bortsett från vad som nu har sagts får försäkringsgivaren eller annan inte göra gällande invändningar som han skulle ha varit berättigad att åberopa mot 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 instämnd i det mål i vilket talan om ersättning förs mot honom.

Enligt *nionde punkten* får försäkringsbeloppet eller annan ekonomisk säkerhet endast tas i anspråk för att betala ersättning enligt konventionen.

Om ett fartyg som ägs av en fördragsslutande stat inte är försäkrat eller annan ekonomisk säkerhet inte föreligger, gäller inte bestämmelserna om försäkring eller säkerhet i denna artikel. Fartyget skall dock medföra ett certifikat, utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat. Certifikatet skall innehålla en förklaring om att fartyget ägs av denna stat och att dess ansvar är täckt upp till det belopp som i enlighet med hänvisningen i första punkten följer av artikel 9.1 (*tolfte punkten*).

Artikel 13

I *första punkten* slås fast att genom konventionen upprättas en internationell fond för att ersättning för skada i samband med sjötransporter av HNS-ämnen. Syftet är att betala ersättning när det skydd som följer av kapitel II (artiklarna 7–12), dvs fartygsägarens ansvar, är otillräckligt eller inte tillgängligt. Fonden skall även upprättas för att uppfylla de ändamål som framgår av artikel 15.

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

Artikel 14

I artikeln regleras närmare fondens skyldigheter att betala ersättning till skadelidande som inte har kunnat få full ersättning för sin skada.

Enligt *första punkten* är fonden ersättningsskyldig i tre fall. För det första är fonden skyldig att betala ersättning när det inte föreligger någon ansvarighet för fartygsägaren eller annan enligt kapitel II, dvs. artiklarna 7–12, (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 kapitel II och den ekonomiska säkerhet som kan ha ställts enligt det kapitlet inte gäller för skadan eller inte räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken. Slutligen är fonden skyldig att betala ersättning om fartygsägarens ansvarighet är begränsad och skadorna överstiger hans begränsningsbelopp enligt kapitel II.

Andra punkten innehåller en föreskrift om att skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada omfattas av artikelns skadebegrepp. På så sätt kan även förebyggande åtgärder som vidtas av fartygsägaren själv ersättas av fonden.

Vissa ytterligare undantag från huvudregeln har föreskrivits i *tredje punkten*. Fonden ansvarar således inte för skada som orsakats av krigshandling, fientlighet, inbördeskrig eller uppror. Den är inte heller ansvarig för skada som orsakats av HNS-ämnen som härrör från örlogsfartyg 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 det skäligen är sannolikt att skadan orsakats av en olycka med ett eller flera fartyg.

I *fjärde punkten* finns en regel om jämkning av ersättning vid medvällande från den skadelidandes sida. Har den skadelidande helt eller delvis orsakat skadan genom uppsåtlig handling eller uppsåtlig underlåtenhet eller av vårdslöshet, kan fonden befrias från sin skyldighet att betala ersättning helt eller delvis. Fonden skall i vart fall befrias från denna skyldighet i samma utsträckning som fartygsägaren kan befrias från ansvar mot skadelidande enligt artikel 7.3 vid

dennes medvållande. Detta gäller dock inte i fråga om förebyggande åtgärder. Syftet med bestämmelsen är att den som har möjlighet att vidta åtgärder för att förhindra eller begränsa skada inte skall avhållas därifrån genom vetskap om risken att inte få full ersättning för sina kostnader.

Femte punkten innehåller bestämmelser om begränsning av fondens ansvarighet. För varje olycka uppgår det totala belopp som utges i ersättning till 250 miljoner SDR. I beloppet ingår även ersättning som har utgetts av fartygsägare eller motsvarande. Fondens ansvarighet är således begränsad till skillnaden mellan detta belopp och vad som faktiskt har betalats i ersättning enligt kapitel II (artiklarna 7–12) för skada. Inte heller det belopp som har utgått för skador orsakade av naturhändelser av osedvanlig karaktär, vilka inte kunnat undvikas och vars verkningar inte kunnat förhindras får överstiga 250 miljoner SDR. Vid beräkningen av det högsta belopp som fonden har att betala, skall inte upplupen ränta härrörande från en begränsningsfond medräknas. Beloppen i denna punkt skall räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde som valutan hade i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag HNS-fondens församling bestämt som första dag för utbetalning av ersättning.

Om summan av styrkta fordringar mot HNS-fonden överstiger det sammanlagda ersättningsbeloppet, skall enligt *sjätte punkten* det tillgängliga beloppet fördelas så att förhållandet mellan en styrkt fordran och det ersättningsbelopp som fordringsägaren faktiskt erhåller är detsamma för alla fordringsägare. Anspråk på ersättning för dödsfall och personskada har dock företräde framför andra anspråk, utom i den utsträckning summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summan som fastställts.

Enligt *sjunde punkten* får HNS-fondens församling i undantagsfall besluta om utbetalning av ersättning enligt konventionen även om ägaren inte har upprättat någon begränsningsfond.

Artikel 15

Artikeln anger HNS-fondens uppgifter, vilka är fyra till antalet. För det första har fonden att överväga anspråk som riktas mot den. För det andra skall fonden upprätta en budget för varje kalender år med beräknade utgifter (kostnader och utgifter för fondens förvaltning under året, underskott från verksamheten från föregående år samt utbetalningar från fonden under året) och inkomster (överskott från

verksamheten under föregående år, inbegripet ränta, grundavgifter som skall betalas under året samt årsavgifter om så krävs och andra inkomster). Fonden har för det tredje att – på en konventionsstats begäran – ställa sina tjänster till förfogande i erforderlig omfattning i syfte att säkerställa att stater får tillgång till personal, material och tjänster i nödvändig omfattning för att kunna vidta åtgärder inriktade på att förhindra eller begränsa skada som orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning. Slutligen har fonden att – på villkor som föreskrivs i reglemente – ställa kredit till förfogande för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas mot en skada som har orsakats av en olycka för vilken fonden kan bli ersättningsskyldig.

Artikel 16

Artikeln innehåller allmänna bestämmelser om avgifter.

Enligt *första punkten* skall fonden ha ett allmänt konto som är indelat i sektorer.

Fonden skall enligt *andra punkten* även ha särskilda konton för olja (oljekonto), LNG (LNG-konto) och LPG (LPG-konto).

De avgifter till HNS-fonden som enligt *tredje punkten* kan komma i fråga är grundavgifter och, allt efter behov, årsavgifter. Precis som i fråga om Internationella oljeskadefonden är tanken bakom avgiftssystemet att fonden skall ha ett mindre rörelsekapital som huvudsakligen finansieras genom grundavgifter. De skall betalas av de avgiftsskyldiga i en stat då denna tillträder konventionen. De medel som behövs därutöver för att fonden skall kunna infria sina förpliktelser skall tillskjutas i form av årsavgifter.

Avgifterna till fonden skall enligt *fjärde punkten* betalas till det allmänna kontot respektive till de särskilda kontona. Det allmänna kontot skall betala ersättning för skador orsakade av HNS-ämnen som omfattas av det kontot (med det förbehåll som finns i artikel 19.6) och de särskilda kontona skall betala ersättning för sådana skador som omfattas av de kontona.

I princip skall avgift till fonden endast betalas av den som under ett kalenderår i en fondstat tar emot mer gods än vad som anges i artikel 18, 19.1 a i och ii, 19.1 c, 20 och 21.5. För att förhindra att avgiftsskyldigheten kan komma att kringgåas genom att en importör bildar ett antal formellt fristående enheter som var för sig inte tar emot så stor mängd avgiftspliktigt gods att avgiftsskyldighet upp-

kommer infördes *femte punkten*. Av denna följer att även den som inte har mottagit gods i sådan omfattning att han når upp till gränsen för avgiftsskyldighet kan bli skyldig att betala avgift för den mängd han faktiskt mottagit, nämligen om denna mängd tillsammans med den mängd som under året har tagits emot i samma stat av någon annan ”med vilken han är i intressegemenskap” uppgår till de kvantiteter som anges i nyss nämnda artiklar.

I *sjätte punkten* anges att med ”annan med vilken han är i intressegemenskap” förstås varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om någon omfattas av definitionen får avgöras efter varje lands nationella lag.

Artikel 17

Artikeln behandlar de allmänna bestämmelserna om årsavgifter till fonden.

Årsavgifterna till såväl det allmänna kontot som till de särskilda kontona skall enligt *första punkten* bara tas ut om det behövs för att göra utbetalningar från respektive konto.

Årsavgifterna (se artiklarna 18, 19 och 21.5) fastställs enligt *andra punkten* av församlingen. Dessa beräknas på grundval av den mängd avgiftspliktigt gods som tagits emot, eller om det rör laster som avses i artikel 19.1 b (dvs. LNG) som lossats, under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer.

Det är församlingen som enligt *tredje punkten* skall fastställa den totala årsavgift som skall tas ut till det allmänna kontot och till varje särskilt konto. Därefter skall direktören – på grundval av ett bestämt belopp för varje enhet avgiftspliktigt gods som rapporterats beträffande en avgiftsskyldig för föregående år eller annat år som församlingen bestämt – för varje konventionsstat beräkna storleken på den årsavgift till varje konto som en avgiftsskyldig skall betala enligt artiklarna 18, 19.1 eller 21.5. För det allmänna kontot skall beloppet för varje enhet avgiftspliktigt gods inom respektive sektor beräknas enligt reglerna i bilaga II till konventionen. För varje särskilt konto skall beloppet för varje enhet avgiftspliktigt gods beräknas genom att den totala årsavgiften för detta konto delas med den sammanlagda mängden avgiftspliktigt gods till detta konto.

Enligt *fjärde punkten* får församlingen också ta ut årsavgifter för förvaltningskostnader och besluta om fördelningen av de kostnaderna mellan sektorer i det allmänna kontot och de särskilda kontona.

Av *femte punkten* följer att församlingen skall besluta om fördelningen mellan berörda konton och sektorer av ersättningsbelopp för skada som orsakats av två eller flera ämnen vilka faller inom olika konton eller sektorer, grundat på en uppskattning om i vilken utsträckning varje ämne har bidragit till skadan.

Artikel 18

Artikeln innehåller bestämmelser om vem som är skyldig att betala årsavgifter till fondens allmänna konto.

Enligt *första punkten* skall årsavgifterna – med beaktande av artikel 16.5 – betalas till det allmänna kontot av varje person (fysisk eller juridisk) som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer har tagit emot sammanlagt mer än 20 000 ton avgiftspliktigt gods (undantaget ämnen som anges i artikel 19.1) och som faller under sektorerna fasta ämnen i bulk som avses i artikel 1.5 a vii, ämnen som anges i andra punkten och andra ämnen.

Enligt *andra punkten* skall årsavgifter också betalas till det allmänna kontot av någon som skulle ha varit avgiftsskyldig till ett särskilt konto enligt artikel 19.1 om inte dess verksamhet senarelagts eller upphävts enligt artikel 19. Varje särskilt konto vars verksamhet har senarelagts eller upphävts enligt artikel 19 skall bilda en särskild sektor inom det allmänna kontot.

Artikel 19

Artikeln innehåller bestämmelser om vem som är skyldig att betala årsavgifter till fondens särskilda konton.

Enligt *första punkten* skall årsavgifter – med beaktande av artikel 16.5 – betalas till de särskilda kontona av varje person (fysisk eller juridisk) till de tre olika kontona; oljekontot, LNG-kontot och LPG-kontot.

Skyldigheten att betala årsavgifter till oljekontot föreligger för den som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer har tagit emot mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja (såsom den är definierad i artikel 1.3 i 1971 års fondkonvention i dess ändrade lydelse) och som är avgiftsskyldig enligt den internationella oljeskadefondens artikel 10 (a i) och av dem som var mottagare i staten under föregående kalenderår eller annat år som församlingen be-

stämmer av sammanlagt mer än 20 000 ton av andra oljor som transporterats i bulk och som anges i bilag I till bilaga I i MARPOL 1973/78 (a ii).

Avgiftsskyldighet till LNG-kontot föreligger för den som under föregående år eller annat år som församlingen bestämmer omedelbart före lossningen hade äganderätten till den LNG-last som lossats i en hamn eller terminal i den staten (b).

Slutligen skall avgift erläggas till LPG-kontot för envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer var mottagare i den staten av sammanlagt mer än 20 000 ton LPG (c).

Av *andra punkten* framgår att de särskilda kontona som nu nämnts skall träda i kraft vid samma tid som det allmänna kontot, med de förbehåll som anges i tredje punkten.

I *tredje punkten* sägs att den inledande verksamheten hos ett särskilt konto (som anges i artikel 16.2) skall senareläggas intill dess mängden avgiftspliktig last för varje konto under föregående år eller annat år som församlingen bestämmer uppgår till 350 miljoner ton avgiftspliktig last för oljekontot, 20 miljoner ton avgiftspliktig last för LNG-kontot och 15 miljoner ton avgiftspliktig last för LPG-kontot.

Om mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående år understeg de gränser som nämns i tredje punkten eller om sex månader har förflutit från förfallodagen för avgifterna och de obetalda avgifterna överstiger tio procent av det senaste beslutet om avgift till detta konto enligt första punkten, får församlingen enligt *fjärde punkten* ”upphäva ett särskilt kontos verksamhet”, dvs. tillfälligt stänga kontot. Församlingen kan dock enligt *femte punkten* ”återställa” ett sådant konto, dvs. öppna det på nytt.

Den som är skyldig att betala avgifter till ett särskilt konto vars verksamhet har senarelagts eller upphävts, skall betala förfallna avgifter avseende det kontot till det allmänna kontot enligt *sjätte punkten*. Senarelagda och upphävda konton skall bilda en ny sektor i det allmänna kontot och skall vara underkastade HNS-punktsystemet i bilaga II för beräkning av årsavgifter till det allmänna kontot.

Artikel 20

Grundavgifter skall betalas av de personer som är avgiftsskyldiga (se artiklarna 16.5, 18, 19 och 21.5). Avgiften skall för varje person beräknas på grundval av ett bestämt belopp, lika för det allmänna

kontot och varje särskilt konto, per enhet avgiftspliktig last som mottagits, eller för LNG som lossats, under kalenderåret närmast före det då konventionen trädde i kraft för landet. Avgiftsbelopp och enheter för de olika sektorerna bestäms av församlingen. Grundavgiften skall betalas inom tre månader från den dag HNS-fonden skickar ut fakturor till avgiftsskyldiga personer.

Artikel 21

Artikeln reglerar de fördragsslutande ländernas skyldighet att till fonden lämna vissa uppgifter till grund för beräkning av avgifterna.

En stat som tillträtt konventionen är sålunda skyldig att lämna uppgifter om alla avgiftsskyldiga i den staten och den mängd avgiftspliktig last som de mottagit under föregående år. Uppgifterna skall införas i en förteckning som förs av fondens direktör (*första och andra punkterna*). Vid avgörande av vem som är avgiftsskyldig och vid fastställande av mängden avgiftspliktig last som skall läggas till grund för avgiftsberäkningen skall uppgifterna i denna förteckning anses vara riktiga till dess annat visats (*tredje punkten*). Ett land som inte fullgör sin skyldighet att meddela direktören uppgifter kan bli ersättningskyldigt mot fonden för dess ekonomiska förlust på grund av underlåtenheten (*fjärde punkten*). För avgiftspliktigt gods som transporteras från en hamn eller terminal i ett land till en annan hamn eller terminal i samma land och lossats där har parterna enligt *femte punkten* möjlighet att lämna fonden uppgifter om den samlade årliga kvantiteten avgiftspliktigt gods för varje konto, innefattande sådant gods för vilket avgiftsskyldighet föreligger enligt artikel 16.5. Parterna kan då antingen underrätta fonden om att staten betalar den sammanlagda avgiften för varje konto för året i ett sammanhang till fonden (a) eller anvisa fonden att ta ut den samlade avgiften för varje konto genom att fakturera enskilda mottagare, eller för LNG den ägare som lossar inom partens område, den avgift som skall betalas av envar av dem. Vilka som är avgiftsskyldiga i detta sammanhang skall bedömas enligt tillämplig nationell lag.

Artikel 22

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

Enligt *första punkten* skall icke betalda avgifter löpa med ränta. Räntefoten skall fastställas enligt HNS-fondens interna reglemente. Olika räntesatser får fastställas för olika förhållanden.

I *andra punkten* föreskrivs att direktören på HNS-fondens vägnar skall vidta alla erforderliga åtgärder för att driva in beloppet mot den som är skyldig att betala avgift och som är helt eller delvis i dröjsmål med betalningen. Församlingen kan på förslag av direktören avskrika fordran mot den avgiftsskyldige.

Artikel 23

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

Konventionens grundläggande princip är att de stater som tillträder konventionen inte tar på sig något ansvar för avgiftsbetalningen. Varje avgiftsskyldig person svarar således för betalningen av den avgift som påförs honom. Enligt *första punkten* kan emellertid en stat genom att avge en särskild förklaring därom åta sig de förpliktelser som åligger de avgiftsskyldiga i denna stat. En sådan förklaring får enligt *fjärde punkten* återkallas.

Artiklarna 24–34

Dessa artiklar innehåller bestämmelser om fondens organisation och förvaltning.

Fonden skall ha en församling och ett sekretariat vilka skall ledas av dess direktör.

I församlingen, som är fondens högsta organ, är alla medlemsstater representerade och den är beslutsför när majoriteten av dess medlemmar är närvarande. Församlingen skall upprätta en kommitté för prövning av anspråk på ersättning. Denna kommitté skall bestå av minst sju men inte mer än 15 medlemmar och andra tillfälliga eller ständiga underorgan som den anser erforderliga. När dessa medlemmar utses skall församlingen sträva efter att säkerställa en rättvis geografisk fördelning och att de är ”lämpligt representerade”. För-

samlingens förfaranderegler skall tillämpas för ett sådant organ (se nedan).

Församlingen skall vidare bl.a. anta fondens arbetsordning, utarbeta, tillämpa och ha översyn av de interna och finansiella regler som behövs för fondens syfte, utnämna direktör, anta budget och överväga och godkänna en rekommendation från direktören om definitionen av avgiftspliktig last, godkänna räkenskaperna samt godkänna uppgörelser om ersättningsanspråk mot fonden. Församlingen skall sammanträda årligen.

Sedan kommittén för prövning av anspråk har upprättats övergår vissa funktioner från församlingen till kommittén.

Fondens förvaltning sköts av sekretariatet som förestås av direktören. I dennes uppgifter ingår bl.a. att anställa personal, driva in avgifter, ansvara för fondens tillgångar, handlägga ersättningsanspråk samt upprätta förslag på budget och bokslut. Om reglementet tillåter det, kan direktören träffa slutliga uppgörelser om anspråk 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 om omröstning i församlingen. Bl.a. föreskrivs att vissa viktigare beslut kräver kvalificerad majoritet. Till exempel fordras tre fjärdedelars majoritet vid utnämning av en ny direktör.

Beträffande fondens organisation och förvaltning hänvisas i övrigt till konventionen.

Artikel 35

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 ha som betalar avgifter till fonden eller tar emot ersättning från den. Vidare föreskrivs att överföring av avgifter och utbetalningar skall ske utan hinder av valutalagstiftningen i de fördragsslutande staterna.

Artikel 36

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

Artikel 37

Denna artikel innehåller preskriptionsbestämmelser.

Talan om ersättning enligt kapitel II (artiklarna 7–12) måste enligt *första punkten* väckas inom tre år från den dag som den skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet.

Talan om ersättning enligt kapitel III (artiklarna 13–36) måste enligt *andra punkten* väckas eller en underrättelse lämnas (se artikel 39.7) inom tre år från den dag som skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan.

Talan får inte väckas senare än tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan. Bestod olyckan av en serie av händelser, skall den tioårsfristen räknas från den senaste händelsen (*tredje och fjärde punkterna*).

Artiklarna 38–39

Artiklarna innehåller tvingande jurisdiktionsbestämmelser.

I *artikel 38* regleras vid vilken domstol talan mot ägaren skall väckas. Enligt *första punkten* får talan om ersättning för skada på vilken konventionen är tillämplig endast väckas vid domstol i en konventionsstat där skada har uppkommit eller förebyggande åtgärder har vidtagits.

Om sådana skador som avses i artikel 3 c har uppkommit eller förebyggande åtgärder har vidtagits helt utanför någon konventionsstats område, får talan endast föras i domstolarna i den stat där fartyget är registrerat eller, om det är ett oregistrerat fartyg, den stat vars flagga fartyget har rätt att föra, eller den stat där ägaren har sitt vanliga hemvist eller där ägarens huvudsakliga verksamhetsort är belägen, eller den stat där en fond enligt artikel 9.3 har upprättats (*andra punkten*). Enligt *tredje punkten* skall svaranden underrättas inom skälig tid sedan talan har väckts. I *fjärde punkten* föreskrivs att en för-

dragsslutande stat skall se till att domstolarna är behöriga att pröva en talan om ersättning.

Jurisdiktionsreglerna innebär således att talan om ersättning för viss skada skall väckas i den stat där skadan har 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 ett sådant fall väcks i flera stater.

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

I *artikel 39* regleras vid vilken domstol talan mot HNS-fonden får väckas eller talan får föras av fonden.

Enligt *första punkten* får talan mot fonden om ersättning enligt artikel 14 endast väckas vid en domstol som enligt artikel 38 är behörig att pröva en talan mot den ägare som är ansvarig för den skada som orsakats av olyckan eller vid en domstol som skulle ha varit behörig om en ägare hade varit ansvarig.

Om det fartyg som transporterade HNS-gods och som orsakade skada inte har kunnat identifieras skall enligt *andra punkten* bestämmelserna i artikel 38.1 tillämpas vid talan som förs mot fonden.

Varje fördragsslutande stat skall enligt *tredje punkten* se till att dess domstolar har behörighet att pröva en sådan talan mot fonden som sägs i första punkten.

Om en talan om ersättning för skada har väckts mot ägaren eller dennes garant vid en domstol, är den domstolen enligt *fyjärde punkten* ensam behörig att pröva talan mot fonden om ersättning enligt artikel 14.

Varje fördragsslutande land skall enligt *femte punkten* se till att fonden har rätt att träda in som part i en rättegång som enligt konventionen förs mot ägaren eller dennes garant vid behörig domstol i den staten.

HNS-fonden är enligt *sjätte punkten* inte bunden av en dom eller ett beslut i en rättegång i vilken fonden inte har varit part eller av en förlikning i vilken fonden inte har deltagit. Undantag härifrån finns i sjunde punkten.

Enligt *sjunde punkten* skall varje part i ett mål där talan om ersättning för skada har väckts enligt konventionen mot en ägare eller dennes garant vid en behörig domstol hos en fördragsslutande stat vara berättigad enligt sin nationella lag att underrätta fonden om

rättegången utan att det får medföra inskränkning av vad som anges i femte punkten. I enlighet med de föreskrifter som ställs upp i lagen i formellt avseende i den stat där talan väckts inom sådan tid och på sådant sätt att fonden har kunnat träda in som part i rättegången skall en dom som meddelas av domstolen i en sådan rättegång, sedan den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelats, vara bindande för fonden. Domstolens avgörande i sak får då inte ifrågasättas av fonden även om den inte har trätt in i rättegången.

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 40

Denna artikel innehåller bestämmelser om verkställighet av domar.

En dom som har meddelats av behörig domstol i en 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 förutsättningarna för verkställighet som gäller i den stat där verkställighet begärs har blivit uppfyllda. Ny prövning i sak får inte äga rum. En fördragsslutande stat får dock vägra verkställighet, om domen erhållits genom svikligt förfarande eller om en svarande mot vilken domen har meddelats inte haft skäligena möjligheter att föra sin talan (*första och andra punkterna*).

I *tredje punkten* lämnas motsvarande regler som finns i första och andra punkterna när en dom har meddelats mot HNS-fonden (enligt artikel 39.1–2) om domen kan verkställas i den stat där den meddelats och inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel. Domen skall erkännas och verkställas av alla fördragsslutande stater med iakttagande av ett beslut om fördelning enligt artikel 14.6.

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.

Artikel 41

Artikeln innehåller bestämmelser om regressrätt och subrogation.

Enligt *första punkten* inträder fonden såvitt avser belopp som den har betalat i ersättning enligt artikel 14.1 i den rätt som den har fått ersättning kan ha mot ägaren eller dennes garant. Bestämmelsen är således tillämplig bara när ansvarighet för ägaren eller garanten föreligger enligt konventionen.

I *andra punkten* föreskrivs, att konventionen inte inskränker fondens regressrätt mot eller subrogationsrätt i förhållande till någon annan person, inbegripet de som anges i artikel 7.2 d, än som avses i föregående punkt i den utsträckning dessa personer kan begränsa sitt ansvar. HNS-fondens subrogationsrätt får inte vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare gentemot den som har fått ersättning.

Har en fördragsslutande stat eller myndighet i den staten betalat ersättning för skada orsakad av HNS-gods enligt bestämmelser i nationell lag, inträder staten eller myndigheten enligt *tredje punkten* i den rätt mot fonden som enligt konventionen tillkommer den som har fått ersättning. Det får dock inte hindra att andra subrogations- eller regressrätter som finns kan göras gällande mot HNS-fonden.

Artikel 42

Denna artikel reglerar HNS-konventionens förhållande till andra konventioner.

I artikeln föreskrivs att HNS-konventionen ersätter alla äldre internationella konventioner i den utsträckning de strider mot HNS-konventionen. 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 HNS-konventionen.

Artiklarna 43–54

Artiklarna 43–44 innehåller vad som benämnts övergångsbestämmelser och artiklarna 45–54 sedvanliga slutbestämmelser.

Vad gäller övergångsbestämmelserna föreskrivs i *artikel 43* att en stat är skyldig att lämna uppgifter till generalsekreteraren om den mängd avgiftspliktig last som tagits emot, eller om det avser LNG

som lossats, under föregående år, dels när staten deponerar ett instrument som anges i artikel 45.3, dels årligen därefter till dess konventionen träder i kraft. I *artikel 44* föreskrivs att församlingens första möte skall äga rum senast 30 dagar efter konventionens ikraftträdande.

Av slutbestämmelserna berörs här endast *artiklarna 46–48*.

Artikel 46 reglerar konventionens ikraftträdande. Konventionen träder i kraft 18 månader efter det att vissa i konventionen närmare specificerade villkor har uppfyllts. Minst tolv stater, av vilka fyra stater var och en med en sammanlagd bruttodräktighet om minst två miljoner enheter, skall ha gett sina samtycken till att vara bundna av den. I övrigt finns vissa villkor om mottagna mängder HNS-ämnen som skall lämnas till generalsekreteraren.

I *artikel 47* regleras frågor om översyn och ändring av konventionen. För att sammankalla en konferens med något av dessa syften krävs att en viss andel av konventionsstaterna begär det.

I *artikel 48* finns särskilda bestämmelser om ändring av konventionens begränsningsbelopp som gör det möjligt att ändra beloppen i framtiden på ett smidigare sätt än genom ett traditionellt ändringsförfarande av konventioner (jfr. vad som föreskrivs i fråga om ett förenklat ändringsförfarande av beloppen i 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner; se avsnitt 4.3).

Bestämmelsen förutsätter att hälften, men inte mindre än sex, av konventionsstaterna begär att IMO:s juridiska kommitté skall behandla ett förslag till ändringar av begränsningsbeloppen. Ändringarna kan antas med två tredjedels majoritet av närvarande stater vid beslutstillfället, dock under den förutsättningen att minst hälften av konventionsstaterna är närvarande. När de nya beloppen bestäms skall hänsyn tas till erfarenheter i fråga om inträffade olyckor och storleken på de ersättningsbelopp som har betalats. Vidare skall inflationen beaktas och den effekt ändringen kan få i fråga om försäkringskostnaderna.

Vidare har det i bestämmelsen tagits in vissa spärrar mot en alltför stor höjning av beloppen. Dessa spärrar innebär att det förenklade ändringsförfarandet inte kan inledas förrän fem år har gått från det att konventionen öppnades för undertecknande. Det måste också gå fem år från det att en sådan ändring har trätt i kraft till dess förfarandet kan sättas igång på nytt. Härutöver kan beloppen inte ökas med mer än sex procent per år räknat från den dag konventionen öppnades för undertecknande. Slutligen har det satts en absolut gräns för hur stor ändring som kan göras inom ramen för det förenklade

ändringsförfarandet. Beloppen får sålunda aldrig överstrida tre gånger de belopp som ursprungligen har bestämts i konventionen.

IMO skall skriftligen underrätta konventionsstaterna om de ändringar som har beslutats av juridiska kommittén. Kommitténs beslut är inte direkt bindande för staterna. Det får ingen verkan om minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna inom 18 månader från underrättelsen meddelar att de inte godtar ändringen. I annat fall anses däremot ändringen ha godtagits vid utgången av 18-månadersperioden. Ändringen träder i kraft ytterligare 18 månader senare. Ändringen binder vid sitt ikraftträdande alla fördragsslutande stater, alltså även de stater som har röstat emot förslaget. För att inte bli bunden av ändringen måste en stat säga upp konventionen senast sex månader innan den träder i kraft.

Beträffande övriga slutartiklar hänvisas till konventionstexten.

5.2 Internationellt samarbete för ikraftträdande

Sedan HNS-konventionen antogs har det visat sig finnas behov av internationellt samarbete för att underlätta arbetet för intresserade stater med att tillträda och införliva konventionen i nationell rätt. IMO:s juridiska kommitté har för detta ändamål inrättat en särskild beredningsgrupp. Gruppens arbete har bland annat resulterat i en skriftlig vägledning till konventionen. I beredningsgruppens regi har det också hållits möten med företrädare för intresserade staters regeringskanslier. Även konferenser och seminarier har anordnats med deltagare också från olika berörda branscher. Beredningsgruppen har fortlöpande rapporterat till IMO:s juridiska kommitté om dessa åtgärder och hur arbetet med genomförandet av konventionen fortskrider i IMO:s medlemsstater. Av andra insatser som har gjorts för att underlätta tillträdet till och tillämpningen av HNS-konventionen kan särskilt nämnas att sekretariatet vid Internationella oljeskadefonden har utarbetat en guide för implementering av HNS-fonden (Guide to the implementation of the HNS Convention), utvecklat en särskild programvara som skall göra det enklare att lämna uppgifter om mängden mottagna HNS-ämnen enligt konventionen samt stått till förfogande vid konferenser, seminarier m.m. för att informera om HNS-konventionen.

Frågor som rör tillträdet till HNS-konventionen har också behandlats vid nordiska departementsöverläggningar.

5.3 En EG-rättslig aspekt på tillträdesfrågan

HNS-konventionen innehåller, som redan har nämnts, bestämmelser om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av domar. På detta område har EG exklusiv behörighet genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, Bryssel I-förordningen. Övriga frågor som regleras av konventionen ligger under medlemsstaternas behörighet.

Konventionen är alltså ett så kallat blandat avtal. En följd av detta är att medlemsstaterna inte utan EG:s medverkan kan tillträda konventionen. Rådet har emellertid beslutat att bemyndiga medlemsstaterna att i gemenskapens intresse underteckna, ratificera eller ansluta sig till konventionen (Rådets beslut 2002/971/EG av den 18 november 2002 om bemyndigande för medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen). Detta beslut gör det möjligt för medlemsstaterna att tillträda konventionen med beaktande av EG:s behörighet i vissa frågor.

I rådsbeslutet anges att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att inom rimlig tid och om möjligt före den 30 juni 2006 tillträda konventionen. Beslutet innebär ingen skyldighet för medlemsstaterna att tillträda konventionen. Beslutanderätten i tillträdesfrågan tillkommer varje enskild medlemsstat. För Sveriges del måste ett tillträde till konventionen följa reglerna i 10 kap. regeringsformen. Detta innebär att konventionen först måste godkännas av riksdagen eftersom ett svenskt tillträde förutsätter lagändringar (se 10 kap. 2 § regeringsformen).

5.4 Konventionen och andra länder

5.4.1 Danmark

I Danmark antog folketinget i juni 2005 ett förslag till kapitel 11 om ansvar för skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen (599/2005). Lagändringen innebar att man införlivade HNS-konventionen i dansk rätt genom att transformera konventionens bestämmelser i 11 kapitlet utom såvitt avsåg bestämmelserna om HNS-fonden vilka inkorporerades genom hänvisning till relevanta artiklar

(angående transformering och inkorporering, se avsnitt 7. För Danmarks del återstår nu endast att till HNS-fonden ange de kvantiteter HNS-ämnen som de danska mottagarna erhållit (eller såvitt avser LNG ägt) för att lagen skall kunna tillämpas när konventionens träder i kraft.

5.4.2 Norge

Norge har i betänkandet Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods (NOU 2004:21) föreslagit att HNS-konventionen skall implementeras i norsk rätt. Förslaget innebär att man i sjøloven inför ett nytt kapitel 11 om ansvar for skade voldt av farlig gods där HNS-konventionen införlivas i norsk rätt genom transformering utom såvitt avser bestämmelserna om HNS-fonden som inkorporeras i sjøloven på motsvarande sätt som i Danmark. Betänkandet ligger till grund för utarbetandet av en proposition. Man räknar med att lagändringen kommer att träda i kraft under år 2007.

5.4.3 Finland

Finland bereder för tillfället lagstiftningen rörande det finska tillträdet till HNS-konventionen. Man planerar att lägga fram ett lagförslag under år 2007 med intentionen att författningsförslagen skall kunna träda i kraft samma år.

5.4.4 Andra länder

Vid European Maritime Safety Agencys (EMSA) möte om HNS-konventionen i Bryssel den 21 februari 2006 framkom att många medlemsstater i EU arbetade med att införliva konventionen i sina respektive rättordningar. Det var emellertid endast ett fåtal länder som hade genomfört implementeringen fullt ut. Irland, Polen och Storbritannien (samt även Australien, Kanada och Nya Zeeland) förklarade att deras avsikt var att lägga fram nödvändig lagstiftning under innevarande år. Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Spanien och Tyskland uppgav att de räknade med att kunna implementera konventionen under år 2007.

6 Frågan om Sveriges tillträde till HNS-konventionen

Den fråga utredningen först har att ta ställning till är – som tidigare sagts – huruvida Sverige bör tillträda HNS-konventionen eller inte. För att få en fullständig överblick av konsekvenserna av vad ett tillträde till konventionen eller ett avstående härifrån innebär, har utredningen valt att göra en riskanalys, en redovisning av möjliga alternativ samt en kostnadsanalys. Utredningen redovisar avsnitten nedan.

6.1 Riskanalys

Kemikalietransporterna med fartyg ökar för närvarande bl.a. till följd av att behovet av kemikalier växer i takt med att industrierna i öststatsländerna expanderar. Det innebär en utvecklingsfaktor, men även en generell ökning av riskerna för olyckor med sådant gods på en global nivå.

Av avsnitten 2.2.1 och 2.2.2 framgår att det förekommit olyckor med HNS-ämnen som gods från fartyg i såväl svenska som utländska vatten. Det har t.ex. inträffat att fartyg läckt ut kemikalier och att bränder uppstått ombord på fartyg som transporterat kemikalier i förpackad form.

Av inträffade olyckor världen över har några endast förorsakat mindre skador, medan andra har inneburit risker för allvarliga katastrofer. Utifrån antalet inträffade olyckor har man kunnat beräkna en genomsnittlig olycksfrekvens med 18 olyckor per år världen över (se www.hnsconvention.org). Det är högst sannolikt att dylika olyckor kommer att ske även i framtiden, däribland i Sverige. Ökad kunskap, bättre information om produkternas egenskaper, säkrare hantering av parterna på marknaden inklusive bättre fartyg minskar dock olycksrisken och konsekvenserna av den. Även om risken för att en olycka som förorsakar höga kostnader är relativt liten är HNS-konventionen skapad för att lösa de problem som kan inträffa i just de fallen.

6.2 Alternativa förslag

För att kunna ta ställning till huruvida Sverige bör tillträda HNS-konventionen eller inte måste en närmare analys göras av vad ett sådant åtagande skulle innebära. Utredningen har därför valt att redovisa de båda alternativen nedan; Alternativ 1 – Inte tillträda konventionen respektive Alternativ 2 – Tillträda konventionen.

6.2.1 Alternativ 1 – Inte tillträda konventionen

Fördelar

Eftersom det inte har inträffat några allvarigare olyckor med HNS-gods på svenskt vatten kan det ifrågasättas om det finns skäl för Sverige att tillträda HNS-konventionen. De skadelidande har dessutom redan i dag goda möjligheter att genom redarens P&I-försäkring erhålla ersättning upp till fartygets begränsningsbelopp enligt 9 kap. sjölagen, även om dessa belopp understiger de som skulle kunna utges vid ett tillträde till konventionen. Det finns inte heller någon anledning att anta att avsaknaden av en särskild ansvarsgrund skulle i sig få några större konsekvenser. Vid transporter av detta slag förefaller det rimligt att räkna med att domstolarna skulle ålägga den som driver verksamheten ett i princip strikt ansvar.

Vidare omfattar HNS-konventionen cirka 6 000 ämnen, vilket kan tyckas så vidlyftigt att den är svår att överblicka. Många av dessa ämnen är dessutom flyktiga varför det sällan uppstår något behov av att sanera sedan de väl läckt ut (i motsats till ett utsläpp med olja). Som en konsekvens av det saknas det därför behov av en konvention på området.

Genom att avstå från att tillträda HNS-konventionen kan man generellt säga att administrativa kostnader kommer att sparas. Mottagare av HNS-gods i Sverige kommer inte att drabbas av ökade kostnader genom att behöva betala avgifter till HNS-fonden för att kompensera skadelidande i länder där konventionen gäller. De kommer i stället att komma i en konkurrensfördel gentemot kollegor i länder som tillträder konventionen. Myndigheter och andra berörda kommer inte att få ökade kostnader för exempelvis att ställa ut certifikat.

Nackdelar

Om alla andra Östersjöländer tillträder konventionen, torde det knappast vara politiskt möjligt för Sverige att avstå härifrån. Har många länder anslutit sig till konventionen, kan befraktning av HNS-gods bli dyrare och svårare att genomföra för Sveriges del. Vid ett sådant val kommer också Sverige att avstå från möjligheten att kunna påverka utvecklingen på området. EG-kommissionen uppmärksammade i höstas – inför ett möte i IMO:s generalförsamling – att en rad IMO-konventioner inte tillträtts av medlemsstaterna. Däribland noterades att HNS-konventionen, som anses mycket viktig för gemenskapen, inte kommit att träda i kraft. Om inte medlemsstater ansluter sig till konventionen kan EG-kommissionen i stället komma att initiera frågan om ett genomförande av konventionen inom gemensapsrätten. Det innebär att man bryter en lång tradition av globala regleringar på sjörettens område.

De nuvarande ersättningsnivåerna kan innebära att skadelidande på svenska vatten inte kommer att erhålla full ersättning för den skada de drabbats av. För skadelidande kan det medföra såväl administrativa som juridiska svårigheter att få ersättning för kostnader som inträffat i samband med en HNS-olycka på svenskt vatten, trots de nuvarande ersättningsnivåerna. Ett skäl härtill kan vara att fartygsägaren har sin stationering utanför svensk jurisdiktion. Vidare skulle uppenbarligen inte HNS-fonden stå till förfogande för att ersätta skador som överstiger redarens ansvarsbelopp. Under dessa omständigheter kan effekten således bli – förutom att skadelidande inte får ersättning – att svenska staten och kommuner, dvs. i slutänden skattebetalarna, får stå för saneringskostnader och andra HNS-skador.

6.2.2 Alternativ 2 – Tillträda konventionen

Fördelar

Rådsbeslutet i EU från hösten 2002 om medlemsstaternas tillträde till HNS-konventionen innebär ingen skyldighet för Sverige att tillträda konventionen. Det finns emellertid skäl för Sverige att göra det. Sverige har rent allmänt sett vanligen anslutit sig till olika internationella konventioner och har ofta aktivt medverkat vid deras tillkomst. Detta gäller inte minst inom sjörettens område. Sverige har tillträtt såväl 1969/1971 års som 1992 års ansvarighets-

och fondkonventioner för oljeskador. Konventionerna har införlivats i svensk rätt i 10 kap. sjölagen och i lagen om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. De nu nämnda konventionerna har stora likheter med HNS-konventionen varför den sistnämnda konventionen är en logisk fortsättning på det regelsystem som byggts upp inom sjörätten. Om man skulle avstå från att tillträda HNS-konventionen skulle det innebära en ”lucka” i regelsystemet.

Sjöfartsnäringen har en utpräglad internationell karaktär. En internationell reglering av de frågor som HNS-konventionen omfattar är därför att föredra framför en regional eller nationell reglering. Även för konkurrensneutraliteten och förutsebarheten inom sjöfartsnäringen är det angeläget med internationellt enhetliga regler inom sjörätten. Det är naturligtvis en fördel om såväl de nordiska länderna som andra medlemsstater i EU väljer att tillträda konventionen. På så sätt kommer en gemensam miljöpolitik att bedrivas av samtliga länder.

Ur de skadelidandes perspektiv måste konventionen betraktas som en avsevärd förbättring i jämförelse med nuvarande ordning. Det strikta ansvaret, försäkringsplikten med direktkravs rätt och det från oljeskadeområdet väl beprövade systemet med en uppdelning av ersättningsansvaret mellan fartygsägaren och en internationell fond finansierad av lastintressena, borgar för att de skadelidande får fullgod och snabb ersättning i de flesta fall. Den skadelidande slipper på så sätt att tillämpa de nuvarande svenska reglerna med krav på att bevisa att fartygsägaren eller annan vållat skadan genom uppsåtligt eller vårdslöst handlande.

Försäkringsplikten innebär att de som transporterar HNS-gods kommer att få ett ökat ansvar genom höjda ersättningsnivåer. Det innebär att förutsättningarna för att få full ersättning vid en olycka ökar och att dessa kostnader inte kommer att belasta stat och kommun.

Kostnaderna till HNS-fonden kommer att fördelas globalt mellan dem som tar emot HNS-gods (eller som har äganderätten till LNG-last omedelbart före lossning) i de fördragsslutande staterna. Detta innebär att de industrier som är avgiftspliktiga för HNS-gods kommer att bidra vid olyckor med sådant gods.

Vid ett utflöde i vatten av olja eller andra skadliga ämnen har kommunen rätt till ersättning av staten för den del av saneringskostnaderna som överstiger hälften av ett prisbasbelopp för det år då kostnaden uppstod (se 7 kap. 1 § i förordningen om skydd mot

olyckor). Detta kan jämföras med att staten kan få ersättning primärt från skadevållaren, dvs. fartygets ägare, eller sekundärt av Internationella oljeskadefonden vid ett oljeutsläpp. Ett införande av HNS-konventionen innebär att staten ges möjlighet att när en olycka har inträffat på motsvarande sätt erhålla ersättning för sina utgifter och andra kostnader för förebyggande åtgärder från en försäkring kompletterad av en internationell fond. Möjligheterna för svenska staten att få ersättning för uppkomna kostnader för en miljöräddningsoperation och för övriga skador till följd av ett HNS-utsläpp ökar således om Sverige tillträder konventionen jämfört med om Sverige inte gör det. Kostnaderna belastar annars skattemedel/skattebetalarna och torde på sikt därför indirekt även kunna medföra att resurserna för miljöräddning/miljöräddningsberedskap blir sämre än om en stor del av kostnaderna föranledda av en större olycka/ett större utsläpp kan täckas enligt HNS-konventionens ersättningssystem.

Konventionen i sig innehåller inga bestämmelser som reglerar staternas respektive en stats myndigheters ansvar för miljöräddning inom statens territorium och ekonomiska zon eller staternas samarbete inom miljöräddningen. Myndigheternas ansvar och uppdrag för förebyggande åtgärder samt för sjö- och miljöräddning regleras istället i författning (lagen respektive förordningen om skydd mot olyckor) samt myndighets regleringsbrev. Kraven på beredskap för miljöräddning avseende kemikalier kan självklart komma att ändras/ökas på sikt – med ökade kemikalietransporter och/eller med anledning av en olycka. Det är dock mycket tveksamt om själva HNS-konventionen och ett tillträde till den får en sådan effekt.

Det internationella samarbetet inom miljöräddningen för Sveriges del sker främst inom ramen för Bonnavalet, Helsingforskommissionen (Helcom) och Köpenhamnsavtalet. Visst samarbete äger också rum inom EU genom t.ex. EMSA som enligt uppgift håller på att ta fram en manual för miljöräddningsoperationer vid oljeutsläpp. Inom gemenskapen finns också en databas över medlemsstaternas respektive resurser för miljöräddning. Det framstår inte som sannolikt att dessa samverkansformer skulle förändras särskilt av just ett tillträde till konventionen.

Det nya systemet kommer att innebära ett krav på rapportering av HNS-gods till en behörig myndighet i Sverige. På så sätt kommer det finnas en ökad kontroll av vilka HNS-ämnen som transporteras till sjöss.

Nackdelar

Det är svårt att ange vilka ekonomiska konsekvenser ett tillträde till HNS-konventionen skulle innebära. Klart är att mottagare av HNS-gods och den som har äganderätten till LNG-last omedelbart före lossning, kommer att få bidra ekonomiskt till HNS-fonden. Eftersom olyckorna med HNS-ämnen har varit få, kan man dock tänka sig att också avgifterna kommer att kunna hållas på en relativt låg nivå. Ett tillträde till konventionen kan dock innebära vissa kostnader för redarna ur administrativt hänseende såsom inhämtande av HNS-certifikat. Ur konkurrenssynpunkt kan en svensk anslutning innebära en nackdel för ägare av svenskregistrerade fartyg jämfört med dem vars länder inte tillträtt konventionen. Den svenska industrin kommer att få en ökad administration genom kravet på att rapportera mängder mottaget HNS-gods eller äganderätten till LNG-last omedelbart före lossning, och i syfte att kunna göra det, fortlöpande registrera mottagandet av respektive äganderätten till sådant gods. Med tanke på det stora antal kemikalier som innefattas av fonden, kan en rapportering bli svår att genomföra på ett konkurrensneutralt sätt. Risken finns att rapporteringskraven kommer att tillämpas olika i olika länder vilket kan leda till olika konkurrensförutsättningar mellan företag på samma marknad. Rapporteringsvägar och efterlevnadskontroll måste därför vara trovärdiga och transparenta, vilket i sin tur ytterligare ökar administrationen för berörda företag och ansvariga myndigheter.

Vidare kan den svenska industrin hamna i konkurrensnackdel i stora mått, om en anslutning inte sker uniformt inom EU. Man kan komma att få betala löpande avgifter till HNS-fonden tidigare än sina europeiska konkurrenter samt riskera att få bidra ekonomiskt vid olyckor där konkurrenterna inte behöver göra det.

Ett tillträde till konventionen skulle innebära att någon myndighet måste åläggas att utfärda/kontrollera de obligatoriska HNS-certifikaten. Vidare måste det finnas möjlighet att genom stickprov kontrollera att reglerna efterföljs. Det nu sagda innebär kostnader för samhället.

6.3 Kostnadsanalys

Vid bedömningen av om Sverige bör tillträda HNS-konventionen måste en närmare analys – utöver vad som redovisats i föregående avsnitt – göras av de kostnader tillträdet kan medföra samt hur dessa fördelas. I samband härmed kommer även en kostnadsanalys att göras av vad ett icke-tillträde till konventionen innebär för Sveriges del.

6.3.1 Alternativ 1 – Inte tillträda konventionen

Om Sverige inte tillträder konventionen kommer inga omedelbara kostnader att uppkomma. Skulle det inträffa en olycka i svenska farvatten kan det dock tänkas att de skadelidande inte kan få full ersättning enligt nuvarande lagstiftning. En följd härav kan då bli att Sverige (dvs. stat, kommuner eller myndigheter) får stå för saneringskostnader och andra kostnader.

EG-kommissionen har framhållit vikten av att medlemsstaterna tillträder HNS-konventionen. Om så inte sker, kan det tänkas att gemenskapsrätten istället upprättar liknande regler inom EU. Det skulle innebära i vart fall samma kostnader som under alternativ 2 (se avsnitt 6.2.2).

6.3.2 Alternativ 2 – Tillträda konventionen

Om Sverige väljer att tillträda HNS-konventionen kommer det att innebära ökade kostnader (se avsnitt 6.2.2). Utredningen har valt att nedan nämna något särskilt för varje grupp som kan tänkas komma att få merkostnader om konventionen införlivas i svensk rätt.

Ägare till svenskregistrerade fartyg

Ett tillträde till konventionen ökar ansvaret för ägarna till svenskregistrerade fartyg. De kommer att bli skyldiga att ha försäkringar som täcker de beloppsgränser som konventionen föreskriver. Initialt torde detta inte innebära att dessa får höjda försäkringspremier eftersom dessa baseras till stor del på erfarenheter av inträffade olyckor.

Industrin som tar emot HNS-gods

De som tar emot HNS-gods eller som har äganderätten till LNG-last omedelbart före lossning i Sverige kommer att vara skyldiga att upprätta en årlig rapport till en behörig svensk myndighet av allt gods som hanteras (med mottagare avses nedan även de som är ägare av LNG-last omedelbart före lossning). Inte endast den traditionella kemikalieindustrin kommer att omfattas av rapporteringsskyldigheten. Även branscher som skogs- och verkstadsindustri direkt-importerar kemikalier i sådan omfattning att de troligen kommer att omfattas av kraven. Det kommer att innebära administrativa kostnader för industrin.

I de fall myndigheten inte får tillräckliga uppgifter från industrin av skäl som bristande information från avsändaren (i Sverige eller annat land), kommer industrins transportörer att få rapportera in kompletterande uppgifter till myndigheten. Det ligger nära till hands att tro att dessa nödgas till att ta ut avgifter för att klara sitt ansvar mot myndigheten. Industrin kan därigenom komma att drabbas av dubbla administrativa avgifter.

Mottagarna kommer också att bli skyldiga att betala en viss summa för att täcka HNS-fondens administrativa kostnader (motsvarande gäller i fråga om Internationella oljeskadefonden). Kostnaderna kommer att fördelas mellan alla mottagare i fördragsslutande stater.

Slutligen är mottagarna skyldiga att stå för HNS-fondens kostnader vid en eventuell olycka. Det är emellertid svårt att göra någon kostnadsuppskattning i denna del. Medel kommer inte att samlas in förrän efter det att en olycka har inträffat och då det står klart att fartygets försäkring inte täcker godkända skadeanspråk. Preskriptionstiden är i regel tre år. Inte i något fall får krav framställas för olyckor som förorsakat skador som uppkommit för mer än tio år sedan. HNS-fonden betalar maximalt ut 250 miljoner SDR (motsvarar cirka 2,7 miljarder kr) per olycka. Det kommer dock att finnas möjlighet att dela upp avgifterna på flera år (jfr. Internationella oljeskadefondens system). Avgifterna vid Internationella oljeskadefonden har under ett och samma år, år 2001, som mest uppgått till 42 miljoner SDR (motsvarar cirka 450 miljoner kr). De hade sin grund i två stora oljeolyckor med fartygen Nakhodka (år 1997) och Erika (år 1999).

Kustbevakningen

Miljöräddningstjänst och miljöräddningsberedskap

Miljöräddningen till sjöss utgör en av huvuduppgifterna för Kustbevakningen. Inga särskilda kostnader förväntas uppkomma för Kustbevakningen till följd av ett tillträde till konventionen. Vid myndigheten finns redan beredskap, resurser, organisation och rutiner för miljöräddningstjänst.

Handläggning av "HNS-ärenden"

Av förordningen (1993:1138) om hanteringen av statliga fordringar följer att Kustbevakningen skall kräva in statens fordringar på ersättning från en skadevållare till följd av miljöräddningsoperationer omfattande nyttjandet av myndighetens resurser avseende fartyg och drift av fartyg, luftfartyg, personal och förbrukat materiel jämte sanering av fartyg och materiel efter genomförd operation. Rättsligt sett rör det sig om skadestånd för oljeskada enligt 10 kap. sjölagen med de begränsningar som följer därav. Debiteringen följer beräkningsgrunder som årligen fastställs i samråd med Ekonomistyrningsverket (jfr. avgiftsförordningen [1992:191]). Detta är en uppgift för myndigheten oavsett om Sverige tillträder HNS-konventionen eller inte, även om krav – med hänsyn till det strikta ansvar som följer med konventionen – kan komma att förekomma något mer ofta än för närvarande. Ett tillträde till konventionen kan dock inte på grund av detta beräknas medföra någon väsentlig kostnadsökning för Kustbevakningen.

Vid myndigheten finns redan rutiner för handläggning av oljeskadeärenden och yrkanden om ersättning från försäkringsgivarna och Internationella oljeskadefonden till följd av oljeutsläpp. Regelmässigt har ersättningsfrågor lösts genom överenskommelser utom rätta och endast i ett litet fåtal ärenden har det varit nödvändigt att stämma skadevållaren inför svensk domstol. Samma rutiner kan utan övergripande merkostnader användas för handläggning av HNS-skadeärenden och yrkanden om ersättning från P&I-klubbarna och HNS-fonden.

Genom ett tillträde skulle statens möjligheter att få ersättning för kostnader för miljöräddningsoperationer öka. Belastningen på skattemedel för miljöräddningen och övriga skador till följd av ett

HNS-utsläpp bör alltså bli mindre om Sverige tillträder konventionen än om Sverige väljer att stå utanför.

Kostnader för myndigheter

Sverige är skyldigt att se till att det finns en myndighet som kan ta emot de årliga HNS-rapporterna samt att tillse att dessa dokument kommer sekretariatet på HNS-fonden tillhanda. Motsvarande system finns redan i dag när det gäller rapportering till Internationella oljeskadefonden och torde därför inte innebära en alltför tung börda för staten.

Vidare måste det finnas en myndighet som kan utfärda certifikat för fartyg som transporterar HNS-gods som intygar att fartyget har föreskriven försäkring eller motsvarande ekonomisk säkerhet. Även här finns ett motsvarande system på oljeskadesidan och torde inte heller det innebära en särskilt tung börda för staten.

Initiala kostnader

När konventionen trätt i kraft kommer det att bestämmas var fonden skall ha sitt huvudkontor. Internationella oljeskadefonden har sitt huvudkontor i London varför det ligger nära till hands att placera även HNS-fondens kontor där. Härigenom skapas förutsättningar för en i praktiken gemensam administration av de båda fonderna. Detta skulle givetvis bidra till att hålla nere kostnaderna.

6.4 Överväganden och förslag

| |
|---|
| Förslag: Sverige skall tillträda HNS-konventionen. |
|---|

I avsnitten 6.1–6.3 ovan har utredningen ingående försökt beskriva de för- respektive nackdelar som ett svenskt tillträde till HNS-konventionen kan komma att innebära. Utredningen har även behandlat för- och nackdelar om Sverige skulle välja att avstå från att tillträda konventionen.

Den första fråga utredningen har ställt sig är om det behövs någon lagstiftning på området. Har inte redan gällande rätt inneburit att de som drabbats av HNS-skador har kunnat tillförsäkras

ersättning fullt ut? Det är visserligen riktigt. HNS-konventionen får dock sägas främst innebära den förändringen att den skapar ett system som skulle förmå att möta olyckor av betydligt större omfattning än de som hittills inträffat. Det faktum att världen tills nu har varit förskonad från HNS-olyckor av katastrofmagnitud kan knappast tas till intäkt att de inte kan eller kommer att inträffa i framtiden. Om detta vittnar erfarenheterna från transporter av HNS-gods på väg och järnväg. Det förefaller inte heller rimligt att vänta och se. Skulle det inträffa en olycka av större omfattning kommer det att uppstå ett stort tryck på lagstiftaren, internationellt och nationellt, att snabbt genomföra en lagstiftning som förmår uppnå just vad HNS-konventionen syftar till. Det är givetvis inte ovanligt att liknande "brandkårsuttryckningar" ibland är nödvändiga och hänger inte sällan samman med att det som föranlett uttryckningen inte har kunnat förutses. Här är emellertid situationen en annan; här har det internationella samfundet tidigt inriktat sitt arbete på att skapa ett heltäckande system för ersättning för sådana skador som kan uppkomma vid sjötransport av olika slags farligt gods. Systemet har genomförts i etapper. Det internationella arbetet koncentrerades till en början på skador orsakade vid transport av råolja. Härefter har regelverket byggts ut med en konvention som behandlar skador orsakade av sådan olja som används som drivmedel för fartyget i fråga, vad som kallas bunkeroljor. HNS-konventionen är det sista ledet i arbetet på att skapa ett heltäckande regelverk. Lagstiftaren har med andra ord ett unikt tillfälle att i god tid, innan den oundvikliga katastrofen har inträffat, se till att ha en väl genomtänkt och internationellt väl spridd lagstiftning på plats. Redan detta förhållande talar starkt för att Sverige inte bör ställa sig utanför systemet.

Frågan är ändå om systemet inte blir alltför komplicerat och att det också kan bli kostsamt för dem som gemensamt skall bära ersättningsansvaret. När det till en början gäller fartygsägarens ansvar torde, som redovisats i det föregående, det ökade ansvar som HNS-konventionen för med sig i förhållande till de belopp till vilka i dag redaren kan begränsa sitt ansvar, vara helt marginellt. Vad härefter angår industrins kostnader är det betydligt svårare, för att inte säga näst intill omöjligt, att göra några bestämda förutsägelser. Det beror nämligen på så många okända faktorer; hur omfattande är olyckan och hur stor mängd avgiftspliktigt gods har tagits emot i de olika stater som är anslutna till konventionen. I det internationella perspektivet torde emellertid inte Sveriges industri behöva

räkna med att bära ett större ansvar än motsvarande industrier i konkurrentländer, snarare tvärtom. Inte heller den administrativa bördan och därmed förenade kostnader framstår som någon hindrande faktor. Rapporteringsskyldigheten torde utan alltför stora komplikationer kunna genomföras genom att befintliga system anpassas till de krav HNS-konventionen för med sig. Inte minst torde den programvara som utarbetats inom Internationella oljeskadefondens sekretariat kunna bidra till förenklingar och kostnadsbesparingar.

Slutligen är det nödvändigt att se hur det internationella samfundet i övrigt ställer sig till konventionen. Av särskilt intresse är givetvis inställningen i våra nordiska grannländer och övriga medlemsstater i EU. Vi vet att Danmark och Norge har för avsikt att ansluta sig till konventionen inom en snar framtid. Enligt vad utredningen inhämtat är planerna desamma för Finlands del. I rådets beslut från år 2002 uppmanas samtliga medlemsstater att tillträda HNS-konventionen. Som utredningen framhållit är detta beslut inte formellt bindande för medlemsländerna men det har i praktiken – med hänsyn till de konsekvenser en splittrad bild inom EU torde föra med sig – ansetts inte ge medlemsländerna något egentligt val. Vad utredningen inhämtat pågår arbete i många medlemsstater med att genomföra den lagstiftning som är nödvändig för ett tillträde. Med hänsyn härtill förefaller det varken rimligt eller lämpligt att Sverige ställer sig utanför det internationella regelsystemet. En sådan åtgärd skulle på ett markant sätt bryta en mer än hundraårig tradition av nordisk rättslighet på sjörettsområdet. Genom att tillträda konventionen deltar Sverige aktivt i det internationella arbetet på området och har på så sätt också en möjlighet att påverka utvecklingen. Det kan här nämnas att Sverige medvetet spelat en aktiv roll vid utvecklingen av det nu aktuella regelsystemet.

Sammantaget har utredningen funnit att fördelarna med att tillträda HNS-konventionen är så omfattande att de med överväldigande styrka talar för att Sverige bör ansluta sig till detta regelverk.

Utredningens experter har enhälligt ställt sig bakom denna rekommendation. Från industrins sida har emellertid strukits under vikten av att en svensk anslutning bör anstå till dess våra främsta konkurrentländer har tillträtt konventionen. Annars skulle konkurrensen på marknaden riskera att snedvridas. Utredningen kan för sin del ansluta sig till dessa tankar; det är angeläget att undvika att HNS-konventionen och de avgifter som konventionen kan komma att generera så långt möjligt blir konkurrensneutrala, inte bara

mellan olika slag av ämnen utan också mellan länder vars kemiska industrier tävlar om samma marknader. Det är emellertid just av nu angivna skäl som HNS-konventionens bestämmelser om ikraftträdande har utformats. De syftar till att se till att konventionen inte träder i kraft förrän en tillräckligt stor andel av de länder som importerar HNS-gods har anslutit sig. Vidare verkar EU:s rådsbeslut i samma riktning. Det torde för övrigt från ett EU-perspektiv vara fullständigt oacceptabelt att låta HNS-avgifter bli ett konkurrensmedel mellan medlemsstaterna. Nu angivna förhållanden bör enligt utredningen på ett tillfredsställande sätt möta de farhågor den svenska industrin har uttryckt. Utredningen utgår vidare från att detta är en fråga som uppmärksammas av regeringen när det gäller att bestämma tidpunkten för ett svenskt tillträde till HNS-konventionen. Från utredningens perspektiv framstår det dock som om det av nu angivna skäl inte skulle finnas anledning att förhålla sig avvaktande utan att det tvärtom kan vara angeläget att ansluta sig så snart ske kan och att därigenom bidra till att konventionen och de fördelar den introducerar snarast möjligt kommer på plats.

7 Metoden för HNS-konventionens införlivande i svensk rätt

Förslag: Bestämmelserna i HNS-konventionens artiklar 1–12, 21, 23–37.1, 38 och 42–54 införlivas i svensk rätt genom transformering medan artiklarna 13–20, 22, 37.2–4, 39–41 inkorporeras med svensk rätt.

I svensk rätt finns det inte några föreskrifter om hur bestämmelserna i en internationell överenskommelse som Sverige tillträder skall införlivas med den svenska rättsordningen. Om det gäller en överenskommelse vars bestämmelser rör myndigheters eller enskildas handlande, kan två olika metoder komma i fråga. Överenskommelsens bestämmelser kan införlivas med svensk rätt antingen genom s.k. *transformering* eller genom s.k. *inkorporering*.

Vid *transformering* omarbetas de delar av den internationella överenskommelsen som behöver införlivas med svensk rätt till svensk författningstext. Därvid används den teknik i fråga om systematik och språkbruk som normalt används vid rent inhemsk lagstiftning. En annan form av transformering är att en konventionstext, som är avfattad enbart på främmande språk, i en mer eller mindre ordagrann översättning till svenska tas in i den svenska författningen. I detta fall är det den svenska versionen som blir gällande svensk lag.

Inkorporering innebär att det i en lag eller annan författning föreskrivs att konventionens bestämmelser direkt gäller i Sverige och skall ha tillämpning här i landet. När inkorporeringsmetoden används blir den autentiska konventionstexten – på ett eller flera språk – gällande författningstext i svensk rätt. Beträffande konventioner som saknar svensk autentisk text brukar som ett hjälpmedel en översättning till svenska publiceras vid sidan av de autentiska texterna.

Ansvarighetskonventionerna från år 1969 och 1992 transformerades till svensk rätt (se 10 kap. sjölagen) medan fondkonventio-

nerna från år 1971 och 1992 samt 2003 års fondprotokoll inkorporerades med den svenska rättsordningen (se lagen om ersättning från de internationella oljeskadefonderna). Samma lagtekniska lösning har även valts av Danmark och Norge då de tillträdde konventionerna. De har emellertid valt att inkorporera bestämmelserna om Internationella oljeskadefonden i søloven respektive sjøloven och inte i en särskild lag (se 10 kapitlena i danska søloven 538/2004 respektive norska sjøloven 1994-06-24 nr. 39).

Danmark har införlivat HNS-konventionen i dansk rätt genom att transformera HNS-konventionens bestämmelser utom såvitt avser bestämmelserna om HNS-fonden vilka har inkorporerats (se 11 kapitlet søloven 599/2005). Norge har i sitt betänkande förespråkat samma lagtekniska lösning. Liksom vid implementeringen av ansvarighetskonventionen har de inkorporerat bestämmelserna i søloven respektive sjøloven.

Vid införlivandet av HNS-konventionen i svensk rätt är det angeläget att denna lagstiftning liknar oljeskadebestämmelserna i så stor utsträckning som möjligt. Det är även av stor vikt att de nordiska länderna bibehåller den rättslikhet som de har utvecklat på sjörättens område. Bestämmelserna i HNS-konventionens artiklar 1–12, 21, 23–37.1, 38 och 42–54 bör därför transformeras till svensk rätt och tas in i sjölagen medan artiklarna 13–20, 22, 37.2–4, 39–41 inkorporeras i svensk rätt genom en särskild lag.

8 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

8.1 Allmänna synpunkter

I avsnitt 7 föreslår utredningen att konventionens regler – utom såvitt avser reglerna om HNS-fonden – införlivas med svensk rätt genom att konventionens innehåll transformeras till svensk rätt med användning av traditionell lagstiftningsteknik. Konventionens bestämmelser är tvingande. Det innebär att huvuddelen av innehållet i den kommande lagstiftningen är förutbestämd. I författningen bör i saklig överensstämmelse med konventionens regler tas upp bestämmelser om lagens tillämpningsområde, fartygsägarens ansvarighet, begränsning av ansvaret, begränsningsfond, preskription, försäkringsskyldighet, svensk domstols kompetens samt verkställighet av dom meddelad i en annan fördragsslutande stat. Beträffande det sakliga innehållet i dessa bestämmelser hänvisas till den redogörelse för konventionens innehåll som har lämnats i avsnitt 5.1.2. Dessa bestämmelser bör, i likhet med vad som skett i Danmark och Norge, tas in i sjölagens 11 kap. som därigenom får en helt ny lydelse: 11 kap., Om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

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

I samband med att lagstiftningen genomförs måste vissa särskilda frågor uppmärksammas. Det gäller till en början frågan om lagens tillämpningsområde. Det är nämligen möjligt att i vissa avseenden ge den svenska lagen ett snävare tillämpningsområde genom att undanta vissa mindre fartyg som används i nationell trafik och statsfartyg. Vidare måste ställning tas till vilket av de alternativa mottagarbegreppen som skall väljas.

I fråga om konventionens bestämmelser om HNS-fonden har utredningen föreslagit (se avsnitt 7) att den görs direkt tillämplig som svensk lag.

På grund av vad som nu anförts föreslår utredningen att det i en särskild lag tas in en bestämmelse av innebörd att artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 om HNS-fonden 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 konventionsbestämmelserna. Det behövs bl.a. interna svenska forumregler och bestämmelser om verkställighet av dom i Sverige.

Konventionen innehåller bestämmelser (artikel 35) om viss skattefrihet för den internationella HNS-fonden. Med anledning av det bör en ändring göras i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

I det följande behandlas de frågor där konventionen lämnar utrymme för nationella särlösningar m.m. (avsnitt 8.2–8.5). I avsnitt 8.6 behandlas forumfrågor, i avsnitt 8.7 frågor om straffbestämmelser m.m. och i avsnitt 8.8 frågor rörande avgifter till HNS-fonden.

8.2 Lagstiftningens tillämpningsområde

8.2.1 Nationell trafik med mindre fartyg

Förslag: Sverige skall inte utnyttja möjligheten att undanta vissa mindre fartyg från konventionens/lagstiftningens tillämpningsområde.

I avsnitt 5.1.2 behandlas närmare vilka fartyg som omfattas av HNS-konventionen (och därigenom även svensk lagstiftning).

Enligt artikel 5.1 får en stat vid tiden för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till konventionen, eller när som helst därefter, förklara att konventionen inte gäller för fartyg vars bruttodräktighet inte överstiger 200 och som transporterar HNS-ämnen i förpackad form när de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i den staten. Artikelns tillkom särskilt på begäran av de små ö-staterna i Stilla havet.

Någon motsvarande bestämmelse finns inte i 1992 års ansvarighetskonvention. Av konventionen (artikel VII) följer dock att

fartygsägare som befordrar mindre än 2 000 ton olja som gods i bulk inte är skyldig att ha försäkring eller motsvarande eller certifikat (jfr. 10 kap. 12 § sjölagen). Därutöver finns vissa särbestämmelser om statsfartyg; se avsnitt 8.2.2 nedan.

Danmark har inte gjort något undantag för mindre fartyg eller infört några särbestämmelser för fartyg av viss storlek. Norge uttalade i sitt förslag NOU 2004:21 s. 34 att utgångspunkten var att alla fartyg skulle ha sitt ansvar enligt § 211 sjøloven försäkrat. En sådan bestämmelse ansågs inte ha någon nämnvärd betydelse för de stora fartygen. För de små fartygen kunde en sådan regel emellertid innebära en ekonomisk belastning. Man föreslog därför att fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 500 och som inte transporterar farligt gods som last inte skall vara skyldiga att ha försäkring eller certifikat (se förslaget till § 219 i sjøloven). Norges förslag omfattar enbart fartyg som inte transporterar farligt gods. Man har således inte heller använt sig av konventionens möjlighet för enskilda länder att meddela undantag. Om ett fartyg transporterar farligt gods i Norge och detta understiger en bruttodräktighet om 200 finns således ett krav på försäkring och certifikat.

För svenskt vidkommande är det då frågan om fartyg som understiger det i artikeln föreskrivna tonnaget skall tvingas ombesörja att ha försäkring eller liknande som täcker ett i förhållande till tonnaget högt ansvar. Den omständigheten att övriga europeiska länder inte har eller synes komma att införa ett dylikt undantag talar enligt utredningens mening emot att Sverige skulle göra det. Ur konkurrenshänseende bör de europeiska länderna sträva efter att ha samma regelverk. Det är även svårt att motivera ett undantag med hänvisning till fartygets tonnage. Ett mindre fartyg på inhemskt vatten kan – liksom ett större fartyg på internationellt vatten – förorsaka omfattande HNS-skador. Att de mindre fartygen omfattas av konventionen innebär vidare en fördel eftersom HNS-fonden därigenom står som en garant för att skadelidande verkligen får ersättning. Rent principiellt framstår det också som angeläget att inte motverka en av de grundläggande tankarna bakom HNS-konventionen, nämligen att skapa ett regelverk som både i sig och i förening med annan lagstiftning på området är heltäckande. Med hänsyn till vad som nu sagts anser utredningen inte att Sverige bör införa något undantag i fråga om det mindre tonnaget.

8.2.2 Statsfartyg m.m.

Förslag: Örlogsfartyg och andra fartyg som ägs och brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift omfattas inte av bestämmelserna om ansvarighet för HNS-skada till sjöss. Om ett sådant fartyg har orsakat en HNS-skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, skall dock vissa bestämmelser i kapitlet tillämpas.

Statsfartyg

I artikel 4.4 i HNS-konventionen anges att bestämmelserna i konventionen inte gäller för örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och brukas av en stat, som vid tillfället endast används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift. En fördragsslutande stat kan emellertid enligt artikelns punkt 5 bestämma att konventionen även skall gälla för de nu nämnda fartygen.

I artikel XI punkt 1 i 1992 års ansvarighetskonvention stadgas att konventionen inte gäller i fråga om krigsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och som vid det aktuella tillfället används endast för statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift.

Ansvarighetskonventionen hindrade emellertid inte en fördragsslutande stat att även införa nationella bestämmelser om ansvar för skada som orsakats av sådana statsfartyg. Bestämmelserna får dock inte ges en sådan utformning att de kommer att strida mot de förpliktelser som kan åvila en stat enligt andra konventioner eller enligt allmän folkrätt. Så ansågs inte vara fallet när Sverige införlivade 1969 års ansvarighetskonvention och genomförde den ifrågavarande regleringen i 22 § oljeskadelagen, numera 10 kap. 19 § första stycket andra meningen sjölagen (se vidare i prop. 1973:140 s. 131 ff.). Av det nuvarande lagrummet följer att 1 §, 2 § fjärde punkten och 3–5 §§ i kapitlet samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas för ett sådant fartyg som orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller som har vidtagit förebyggande åtgärder för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Syftet med lagstiftningen var att i största möjliga mån säkerställa att de som lidit skada orsakad av förorening genom olja får ersättning. Man ansåg därvid att reglerna även borde tillämpas för statsfartyg. Bestämmelserna är i första hand avsedd för svenska statsfartyg. Om utländska statsfartyg förorsakar skada i Sverige, kan talan inte väckas här och det ansågs därför tveksamt om reglerna borde gälla även för dem. I ett sådant fall torde ersättningsfrågorna komma att regleras genom förhandlingar med den främmande staten. För svenska skadelidande ansågs det dock vara en fördel att kunna hänvisa till en uttrycklig regel om att även utländska statsfartyg var underkastade lagens regler om strikt ansvarighet för oljeskador i Sverige. Det är nämligen en allmän internationellt privaträttslig princip att anspråk på skadeersättning regleras enligt lagen i det land där skadan uppkom (*lex loci delicti*). Ansvarighetsreglerna gjordes därför tillämpliga på såväl svenska som utländska krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg (a. prop. s. 132).

Bestämmelsens utformning innebär att lagens tillämpningsområde även omfattar oljeskada orsakad av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg såvitt avser bestämmelserna om strikt ansvar, grunder för ansvarsfrihet och inverkan av medvållande på den skadelidandes sida, kanalisering av ansvaret, ansvarsbegränsning, preskription och laga domstol. Däremot är inte bestämmelserna om begränsningsfond, försäkringsskyldighet, svensk domstols behörighet och verkställighet av domar samt ansvarsbestämmelserna tillämpliga. På grund av undantaget i ansvarighetskonventionen föreligger inte heller rätt till ersättning av Internationella oljeskadefonden (se bilaga A till ovan anförd proposition s. 177).

Såväl Danmark som Norge har liknande regler för örlogsfartyg och andra statsfartyg i fråga om ansvar vid oljeskador (se § 207 søloven respektive § 206.3 och § 207 i sjøloven).

Vid införlivandet av HNS-konventionen i Danmark och Norge har man som en princip uttalat att reglerna om ansvarighet för skada med HNS-ämnen till sjöss inte skall tillämpas på örlogsfartyg eller andra fartyg som ägs och brukas av en stat som vid tillfället endast används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift (se § 228 i søloven respektive förslaget till § 227.2 i sjøloven). Härifrån har båda länderna emellertid gjort undantag av innebörden att respektive sjölags §§ 211–215 (dvs. strikt ansvar, grunder för ansvarsfrihet och inverkan av medvållande från skadelidandes sida, kanalisering av ansvaret samt ansvarsbegränsning) skall tillämpas om det inträffat en olycka med HNS-ämnen i deras

respektive lands territorium eller ekonomiska zon eller om det vidtagits åtgärder för att förhindra eller begränsa en sådan skada. I Norge har frågan närmare behandlats i sjölovkomiteens betänkande (se s. 41) och där har i huvudsak anförts samma skäl som Sverige gjorde när 1969 års ansvarighetskonvention genomfördes.

Utredningen anser att Sverige – i likhet med Danmark och Norge – bör ha ett regelverk av samma principiella omfattning när nu aktuella fartyg orsakar en HNS-skada som när de orsakar en oljeskada. Det nu sagda innebär att örlogsfartyg och andra statsfartyg enligt huvudregeln bör undantas från bestämmelserna i svensk rätt om ansvarighet för HNS-skada till sjöss. Skador som orsakats av sådana fartyg bör emellertid omfattas av bestämmelserna i samma utsträckning som gäller för oljeskador om skadorna uppkommit här i landet, i den ekonomiska zonen eller om förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller vår ekonomiska zon. Regeln bör inte begränsas till svenska statsfartyg utan omfatta även utländska.

Fartyg med HNS-ämnen som inte utgör last

På ett mycket sent stadium under utredningsarbetet har väckts frågan om inte den svenska lagstiftningen borde gälla också för skador som har orsakats av HNS-ämnen som funnits ombord på ett fartyg men som inte direkt kan sägas utgöra last. Härmed har främst åsyftats lättare oljor eller bensin som antingen använts som drivmedel eller som medförts ombord för underhåll och service. Det har i sammanhanget pekats på den utvidgning av fartygsbegreppet som gjordes i samband med att 1969 års ansvarighetskonvention införlivades i den svenska rättsordningen och som i huvudsak innebar att lagens regler om strikt ansvar gjordes tillämplig på torrlastfartyg och oljetankers i barlast som orsakar oljeskador i Sverige.

Någon motsvarande utvidgning av HNS-lagstiftningen har inte föreslagits i Danmark eller Norge. Kontakter under hand har gett vid handen att man inte funnit något behov av en sådan utvidgning.

Utredningen kan för sin del se det logiska i tanken; på samma sätt som bunkeroljor kan åstadkomma samma slags oljeskador som ansvarighetskonventionen avser att reglera, kan bensindrivna fartyg åstadkomma skador av samma slag som de fartyg som befordrar bensin som last. Utredningen menar dock att det finns skäl att

närmare överväga frågan och att göra det i samarbete med de nordiska grannländerna. En ordning av det slag som ifrågasatts skulle framför allt få betydelse och fylla ett verkligt behov framför allt för större fritidsbåtar. Med tanke på fritidsbåttrafikens omfattning och inslagen i svenska vatten av fritidsbåtar från de nordiska länderna framstår det som uppenbart att Sverige inte bör införa några särregler på området utan att frågan dessförinnan tas upp vid nordiska överläggningar på departementsnivå. Frågan framstår inte som mer angelägen än att den bör få avvakta en sådan handläggning. Utredningen har därför valt att fästa uppmärksamheten på frågan men att inte nu lägga fram något eget förslag.

8.3 Mottagarbegreppet

Förslag: Den person som fysiskt tar emot avgiftspliktigt gods som lossats i svenska hamnar eller terminaler anses vara mottagare. Om den person som tar emot godset handlar som mellanman för någon annan som lyder under svensk jurisdiktion skall huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen underrättar HNS-fonden om huvudmannens identitet.

8.3.1 Mottagare i allmänhet

Om det inträffar en olycka med HNS-gods som omfattas av HNS-konventionen och som vållar skador utöver fartygsägarens begränsningsbelopp kan det bli aktuellt för skadelidande att begära ersättning från HNS-fonden. Dess kostnader skall finansieras av sådana mottagare av HNS-gods som uppfyller konventionens krav på avgiftsplikt (och de som hade äganderätten till LNG-last omedelbart före lossning – i fortsättningen inkluderad i begreppet ”mottagare”). Avgiften beräknas på grundval av den mängd gods som varje mottagare erhåller under ett kalenderår. För att fonden skall ha möjlighet att bestämma hur mycket varje mottagare har att utge krävs det därför att fonden får kännedom om vem som är mottagare, vilket gods som tas emot och dess kvantitet. Mottagarbegreppet är därför centralt i HNS-konventionen.

De fördragsslutande staterna har i konventionen getts frihet att välja mellan två alternativ av definitionen mottagare (se artikel 1.4). Det *första alternativet* innebär att mottagaren skall anses vara den

person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktigt gods som lossats i en fördragsslutande stats hamnar eller terminaler. Om den person som tar emot godset handlar som mellanman för någon annan som är föremål för ett lands domsrätt, skall huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen uppger för fonden vem som är huvudman. Det *andra alternativet* innebär en möjlighet för den fördragsslutande staten att enligt dess nationella rätt ge mottagarbegreppet en annan innebörd, allt under förutsättning att den totala kvantiteten bidragspliktigt gods är densamma.

IMO:s juridiska kommitté antog vid ett möte i oktober 2003 en rekommendation om att alla länder skulle välja det första alternativet vid införlivandet av konventionen i deras respektive rättsordningar. Samma ståndpunkt förespråkades även vid ett möte med medlemmarna i EMSA i Bryssel den 21 februari 2006. Danmark har för sitt vidkommande valt den nu nämnda lösningen (se § 223.2 i søloven). Även i det norska betänkandet har föreslagits samma ordning (se förslaget till § 223.2 i sjøloven).

Utredningen finner – med hänsyn till vad som ovan anförts – att det första alternativet bör väljas också för Sveriges del. Det nu sagda innebär att den som fysiskt sett tar emot HNS-gods i svenska hamnar och terminaler är att anse som mottagare. Om personen tar emot godset som mellanman för någon annan som lyder under svensk jurisdiktion, skall dock huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen underrättar HNS-fonden om huvudmannens identitet. Det nu sagda innebär att det ankommer på den som faktiskt tagit emot godset och som anser att mottagaren i HNS-fondens mening är någon annan, att informera denne om att han är avgiftsskyldig till HNS-fonden. På så sätt kommer de aktuella aktörerna i industrin att bli underrättade om att de tagit emot HNS-gods som anlöpt med sjötransport till Sverige. Om uppdragsgivaren kommer från en icke-konventionsstat kommer den som befullmäktigats att ta emot godset att anses som mottagare.

Det kan här anmärkas att mottagare av sådan olja som definieras i artikel 1.3 i 1971 års fondkonvention är den som är avgiftsskyldig enligt artikel 10 i den konventionen, dvs. den som tar emot viss mängd olja (se artikel 19.1 a i i HNS-konventionen).

Utredningen har inte lyckats få klarhet i hur många potentiella avgiftspliktiga mottagare av allmänt HNS-gods det finns i landet eftersom det saknas statistik på området. I det norska betänkandet (s. 21) har man uttalat att det antagligen inte rör sig om mer än 10–15 mottagare för Norges del. Finland har vid underhandskon-

takter med utredningen förklarar att de räknar med att de har omkring 15 mottagare och Danmark 20–25 stycken. Med hänsyn till industrins omfattning och struktur här i landet finns det anledning att räkna med att antalet mottagare är fler till antalet här än i våra nordiska grannländer. Utredningen uppskattar att de uppgår till cirka 40 stycken.

Under utredningens arbete har från industrins representanter uttryckts farhågor att rapporteringssystemet kan befaras bli komplicerat, inte helt tillförlitligt och även kostnadskrävande. Utredningen har dock funnit att så inte behöver bli fallet. Sjöfartsverket har redan i dag en databas som bl.a. innehåller uppgifter om transport av HNS-ämnen. I databasen kan det införas ett krav på att även ange vem som är slutlig mottagare av HNS-gods (undantag från omedelbar rapporteringsplikt finns för färjor som endast lämnar uppgifter en gång per år). Även en av Internationella oljeskadefonden upprättad databas för rapportering av HNS-gods kan vara till hjälp för mottagarna. Förutom de nu nämnda verktygen kommer sannolikt nya system att utvecklas i framtiden. Utredningen utgår därför ifrån att mottagarna inte kommer att drabbas av en alltför betungande uppgift varken ur kostnads- eller personhänseende.

8.3.2 Transit

I konventionens artikel 1.10 anges vem som skall anses som mottagare när gods med HNS-ämnen befinner sig i transit. Gods i transit som vidarebefordras direkt eller genom en hamn eller terminal från ett fartyg till ett annat antingen helt eller delvis inom ramen för en transport från den ursprungliga lastningshamnen eller terminalen till hamn eller terminal på den slutliga destinationen skall inte anses som avgiftspliktigt gods enligt konventionens mening förrän det når den slutliga destinationen. Den fysiska person som först tar emot godset såsom mottagare gör det således endast i avsikt att inom kort föra det vidare till någon annan. Det kan då vara fråga om överföring av gods mellan två skepp utanför hamnen eller lossningsplatsen. Det kan även gälla gods som överförs i hamnen eller på lossningsplatsen från ett skepp till ett annat som ett led i sjötransporten från den ursprungliga lastningshamnen till den slutliga beställaren. En förutsättning för att det skall vara fråga om transit är emellertid att godset förs över från ett skepp till ett annat utan att godset förs över till ett annat transportmedel,

t.ex. lastbil, som mellantransport. Om det sker en sådan mellanliggande transport anses det således finnas en mottagare som är avgiftspliktig både vid den första och den andra sjötransporten.

Frågan uppkommer då vilka tidsramar som gäller för HNS-gods i transit, dvs. hur länge gods skall kunna anses vara i transit. Enligt vad utredningen inhämtat vid underhandskontakter med företrädare för ett antal medlemsstater i EU räknar man allmänt med att det kommer att bli nödvändigt för HNS-fondens församling att lägga fast riktlinjer för detta när konventionen väl har trätt i kraft. För tiden dessförinnan finns det emellertid inga rekommendationer hur man skall förfara.

Storbritannien har i sin rapport behandlat transitfrågan och mot den angivna bakgrunden förordat vissa tidsramar. Man har särskilt pekat på behovet av ett regelverk så snart konventionen har trätt i kraft, eftersom rapporteringsskyldigheten för mottagare av HNS-gods uppkommer omedelbart och att man därför inte kan avvakta eventuella rekommendationer eller riktlinjer från HNS-fondens beslutande organ. Man har föreslagit att godset skall kunna befinna sig i transit i maximalt tio dagar. Avsikten är sedan att vid behov anpassa sig till det HNS-fondens församling beslutar i frågan (se den brittiska rapporten Consultation on UK Implementation and Ratification of the Hazardous and Noxious Substances [HNS] Convention, april 2005, s. 50 f.).

Utredningen anser för sin del att det inte bör lämnas till varje fördragsslutande land att bestämma vilka tidsramar som skall gälla för HNS-gods i transit. Om så blir fallet, finns det en överhängande risk för att olika tider kommer att gälla. Det förhållandet att de fördragsslutande länderna under dessa omständigheter tvingas avvakta församlingens beslut i frågan ändrar inte utredningens uppfattning. Det är osäkert i vilken omfattning det kommer att uppstå problem i nu berört hänseende. Utredningen gör för sitt vidkommande den bedömningen att problemen inte behöver förutsättas vara mer frekventa eller komplicerade än att de kan lösas efter hand de uppkommer.

8.4 Vissa frågor om begränsningsfond

| |
|--|
| <p>Förslag: Regler om begränsningsfond tas in i 11 kap. sjölagen. I kapitlet hänvisas även till andra lagrum i sjölagen som skall äga tillämpning vid begränsningsfond.</p> |
|--|

Upprättande av begränsningsfond

Som villkor för att fartygsägaren skall få begränsa sin ansvarighet gäller enligt artikel 9 i HNS-konventionen att han skall upprätta en särskild begränsningsfond. Enligt tredje punkten skall begränsningsfonden upprättas vid domstol eller annan behörig myndighet hos någon av de fördragsslutande stater där talan väckts eller om talan inte har väckts hos en domstol eller behörig myndighet hos någon av de stater där talan får väckas (artikel 38). Frågan om vid vilken myndighet begränsningsfonden skall upprättas avgörs enligt respektive lands lagstiftning.

I artikel V i 1992 års ansvarighetskonvention finns en motsvarande bestämmelse. Man uttalade i förarbetena till 1969 års ansvarighetskonvention (prop. 1973:140 s. 137 f.) att svenska domstolar visserligen i allmänhet inte sysslade med medelsförvaltning men att begränsningsfonden i praktiken oftast skulle utgöras av bankgarantier. Det ansågs mot den bakgrunden att en domstol utan större svårigheter kunde fullgöra uppgiften att förvalta fonden. Fonden skulle lämpligen upprättas vid den domstol vid vilken talan om ersättning hade väckts. En bestämmelse om det togs därför in i den ifrågavarande lagstiftningen. Vidare infördes bestämmelser som svarade mot konventionens regler om begränsningsfonden samt om fondens upprättande och dess förvaltning (se nuvarande 9 kap. 8 §, 10 kap. 6–9 §§, 12 kap. 3–15 §§, 21 kap. 5 § och 22 kap. 3 § sjölagen).

Subrogation

Om ägaren eller någon som är anställd hos eller företrädare för honom eller ägarens försäkringsgivare före begränsningsfondens fördelning har utgett ersättning för oljeskada, inträder han enligt artikel V punkt 5 i ansvarighetskonventionen upp till det belopp som han har betalat i den rätt den skadelidande skulle ha haft enligt konventionen. Enligt sjätte punkten är det tillåtet att i nationell lag även ge den som inte omfattas av bestämmelsen i femte punkten sådan subrogationsrätt.

Som nämnts i det föregående (avsnitt 2.3) förekommer det att staten ersätter kommuner för kostnader som de haft för bekämpnings- och saneringsåtgärder i anledning av en oljeskada. Det torde särskilt vara aktuellt vid skador av mycket stor omfattning. Det

ansågs finnas goda skäl att ge staten – i likhet med andra som har betalat ut ersättning för oljeskada – rätt att i sådant fall vända sig till begränsningsfonden. En bestämmelse togs därför in i sedermera 10 kap. 8 § sjölagen som ger envar som har utgivit ersättning för oljeskada subrogationsrätt mot fonden. Denna lagstiftning har sin motsvarighet i den danska och den norska sjölagen (se § 195 och 12 kap. om begränsningsfonde i søloven respektive § 195 och 12 kap. om begränsningsfond og begrænsningssøksmål i sjøloven).

I Danmark och Norge har liknande regler för begränsningsfond som upprättats med anledning av HNS-skador införts respektive föreslagits (se § 217 i søloven respektive förslaget till ändringar i sjøloven).

Utredningen anser att Sverige i likhet med Danmark och Norge bör ha samma regelverk som det som finns för oljeskador. Det innebär att reglerna om begränsningsfond i 12 kap. sjölagen i tillämpliga delar skall gälla även i fråga om begränsningsfond vid HNS-skada.

8.5 Försäkringar och certifikat

8.5.1 Försäkringar i praktiken

Omkring 95 procent av det havsgående tonnage har en ansvarsförsäkring i de ömsesidiga P&I-klubbarna som ingår i The International Group of P&I Clubs. P&I-klubbarna är ömsesidiga sammanslutningar, försäkringsbolag, som tecknar ansvarsförsäkring. De drivs utan vinstsyfte och är representanter för de försäkrade rederierna (medlemmarna) som sitter i klubbarnas styrelser. En förskottspremie tas ut, och om den premien inte räcker till att täcka de under försäkringsåret uppkomna skadorna, kan styrelsen i efterhand besluta om s.k. tilläggspremie. Den svenska P&I-klubben, The Swedish Club, har inte debiterat tilläggspremie sedan år 1991. Alla fartygstyper finns representerade bland de som är försäkrade i P&I-klubbarna, t.ex. tankers, ro-ro-, container-, stycke gods- och passagerarfartyg, större och mindre färjor, bogserbåtar m.m.

Redaren har i de flesta fall ingen skyldighet att hålla sig med ansvarsförsäkring. Verkligheten är dock sådan att det skulle vara mycket svårt för fartyg att bedriva kommersiell sjöfart utan någon form av ansvarsförsäkring. Dessutom måste tankfartyg kunna visa upp ett intyg att de har tillräcklig finansiell uppbackning för att

kunna uppfylla sitt ansvar enligt 1992 års ansvarighetskonvention. Utan ett sådant intyg får de inte det certifikat (CLC-certifikat) som föreskrivs i den konventionen.

Intyg om dylik finansiell uppbackning är alltså ett intyg från en P&I-klubb eller annan ansvarsförsäkringsgivare. Rent teoretiskt skulle även en bank kunna utfärda en sådan garanti även om den sannolikt skulle rekommendera redaren att teckna en P&I-försäkring.

De ungefär fem procent av världshandelsflottan som inte har ansvarsförsäkring i någon P&I-klubb har i stället en ansvarsförsäkring hos ett kommersiellt, vinstdrivande, försäkringsbolag med fast premie (utan möjlighet att ta ytterligare premie i efterhand) samt med begränsat försäkringsbelopp.

8.5.2 1992 års ansvarighetskonvention

Av 1992 års ansvarighetskonvention följer att endast ägare av fartyg som befordrar mer än 2 000 ton olja som last i bulk är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Försäkringen eller säkerheten skall täcka ägarens ansvarighet enligt konventionen upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Har denna skyldighet uppfyllts i fråga om ett visst fartyg, skall ett CLC-certifikat som intygar detta utfärdas eller bestyrkas av myndighet i fartygets registreringsstat. För fartyg som inte är registrerat i någon fördragsslutande stat, får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon av de fördragsslutande staterna (artikel VII).

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 se till att försäkring eller säkerhet finns för varje fartyg som anlöper eller lämnar dess hamnar, oavsett var detta fartyg är registrerat (prop. 1973:140 s. 137).

Ansvarighetskonventionens bestämmelser om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet samt certifikat har implementerats i svensk rätt bl.a. i 10 kap. 12 och 13 §§ sjölagen samt 3–17 §§ förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen.

Ägare till svenska fartyg

Av 10 kap. 12 § sjölagen följer att ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast skall ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 10 kapitlet eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat upp till föreskrivet ansvarsbelopp. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

Försäkringen eller säkerheten för ett svenskt fartyg godkänns av Finansinspektionen. Uppgiften fullgörs genom inspektionens tillsyn över försäkringsbolagen samt genom att det ger bolagen tillstånd att driva försäkringsverksamhet. Därefter utfärdar inspektionen ett certifikat som visar att fartygsägaren uppfyllt sina skyldigheter. För fartyg som ägs av svenska staten utfärdar Finansinspektionen ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt upp till det aktuella ansvarsbeloppet (10 kap. 12 § sjölagen och 3 § förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen). Ansökan skall ske på ett av inspektionen fastställt formulär (4 § i ovan nämnd förordning). När det är fråga om ett fartyg som inte ägs av svenska staten och ansvaret således skall täckas av en försäkring skall till ansökan om certifikat även fogas ett intyg av försäkringsgivaren (5 §). Certifikat skall utfärdas på ett formulär enligt en bilaga till förordningen. När Finansinspektionen utfärdat ett certifikat skall detta skickas till fartygets ägare (7 §).

Enligt förordningens 14 § skall Finansinspektionen sända kopior till Sjöfartsverket av de certifikat som den har utfärdat. Om Finansinspektionen mottar en anmälan om att en försäkring eller annan säkerhet har upphört att gälla, skall inspektionen omedelbart underrätta Sjöfartsverket om det (15 §). Det ankommer sedan på Sjöfartsverket att – i samarbete med Tullverket och Kustbevakningen – kontrollera att skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa säkerhet enligt 10 kap. sjölagen fullgörs samt att certifikat medförs ombord på fartyget (16 §).

Utländska fartyg

I 10 kap. 13 § sjölagen regleras motsvarande skyldighet för utländska fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium att inneha en fullgod för-

säkring eller säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt 10 kap. och som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för fartyget. Fartyg som ägs av främmande stat är undantaget från försäkringsplikten (motsvarar vad som sägs i 12 §).

För utländska fartyg som är registrerade i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat skall certifikatet vara utfärdat eller bestyrkt av en behörig myndighet i registreringsstaten och innehålla de uppgifter som återfinns i ett till förordningen bifogat formulär (10 kap. 13 § sjölagen och 8 § förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen).

Finansinspektionen utfärdar certifikat för utländska fartyg som inte är registrerade i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat. En ansökan om ett sådant certifikat skall göras hos inspektionen senast 30 dagar innan fartyget förväntas komma till en svensk hamn eller till en annan tilläggsplats belägen inom svenskt sjöterritorium och skall innehålla de i förordningen föreskrivna uppgifterna. Om fartygsägaren har en ansvarsförsäkring, skall ett intyg från försäkringsgivaren fogas till ansökan (10 kap. 13 § sjölagen och 9 § i ovan nämnd förordning). Om betryggande försäkring eller säkerhet har ställts, skall Finansinspektionen utfärda certifikatet på formulär som fastställts av inspektionen. Certifikatet skall sedan sändas till fartygets ägare (11 § i ovan nämnda förordning). Ett certifikat som utfärdats i en annan konventionsstat skall jämföras med ett certifikat som har utställts av Finansinspektionen (12 §). Fartyg som ägs av en främmande stat skall inneha ett certifikat som är utfärdat av en behörig myndighet i den staten och som visar att det ägs av den staten och att för fartyget gällande ansvarsbelopp är täckt (13 §).

Reglerna i 14–16 §§ i förordningen som nämnts under rubriken *Ägare till svenska fartyg* ovan gäller även för utländska fartyg. Kontrollen av utländska fartygs certifikatsinnehav görs dock av Sjöfartsverket i samband med hamnstatskontroller enligt rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), som är under omarbetning, samt inom hamnstatskontrollöverenskommelsen Paris memorandum of understanding on port state control, Paris MoU, 1982 (jfr. även 16 § förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen, 5 kap. 9 § och 7 kap. 6 § andra punkten fartygssäkerhetslagen [2003:364],

6 kap. 4 § fartygssäkerhetsförordningen [2003:438] och 6 § Sjöfartsverkets föreskrifter om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation [SJÖFS 1999:17]).

Statsfartyg

Örlogsfartyg eller annat fartyg som ägs eller brukas av en stat för uteslutande statsändamål är undantaget kraven på försäkring och certifikat (10 kap. 19 § sjölagen).

Danmark och Norge

Danmark och Norge har liknande regleringar i fråga om försäkring och certifikat (se §§ 197–198 och § 207 i søloven respektive §§ 197–198, § 206.3 och § 207 i sjøloven).

8.5.3 HNS-konventionen

Förslag: De övergripande reglerna om krav på försäkring eller annan ekonomisk säkerhet och certifikat tas in i nya 11 kap. sjölagen medan mer detaljerade bestämmelser ges i en förordning med verkställighetsföreskrifter till 11 kap. sjölagen.

Finansinspektionen får till uppgift att utfärda certifikat för ägare av svenska fartyg samt för fartyg som inte är registrerat i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat. För ett utländskt fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat skall en behörig myndighet i den registreringsstaten utfärda certifikat.

Sjöfartsverket ges ansvaret att kontrollera att skyldigheten att ta och vidmakthålla försäkring eller ställd säkerhet fullgörs samt att certifikat medförs ombord på fartyg.

8.5.3.1 Allmänt

Reglerna om obligatorisk ansvarsförsäkring och certifikat för fartyg som transporterar HNS-ämnen enligt HNS-konventionen återfinns i artikel 12.

Av bestämmelsen framgår att ägaren av ett sådant fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat, är skyldig att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet såsom garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution på det belopp som gäller enligt artikel 9.1 för att täcka sitt ansvar enligt konventionen.

Av artikel 12 framgår vidare att det för varje fartyg skall utfärdas ett certifikat om obligatorisk försäkring som bevis om att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns, allt under förutsättning att fartyget uppfyllt de i konventionen föreskrivna kraven. För ett fartyg som är registrerat i en fördragsslutande stat skall en behörig myndighet där utfärda och bestyrka detta. Om fartyget inte är registrerat hos någon fördragsslutande stat, får certifikat utfärdas och bestyrkas av en behörig myndighet hos någon sådan stat. Certifikatet skall vara uppställt enligt det formulär som är bifogat till konventionen och innehålla följande uppgifter: fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort; ägarens namn och den ort där hans huvudsakliga verksamhet bedrivs; IMO-nummer; säkerhetens art; försäkringsgivarens, eller annan som ställt säkerhet, namn och ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts samt certifikatets giltighetstid, vilken inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten. Certifikatet skall medföras ombord på fartyget och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregister eller, om fartyget inte är registrerat i någon fördragsslutande stat, till myndigheten i det land som har utfärdat och bestyrkt certifikatet.

Enligt artikelns punkt 11 föreskrivs att varje fördragsslutande stat – med tillämpning av sin nationella lag – skall se till att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som föreskrivs i konventionen gäller för varje fartyg, var det än är registrerat, som anlöper eller lämnar en hamn inom dess område eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

8.5.3.2 Danmark och Norge

Danmark och Norge har införlivat konventionens bestämmelser om försäkring och certifikat genom motsvarande reglering i § 219 i søloven respektive förslaget i sjøloven. Som redovisats i avsnitt 8.2.1 har Norge gjort ett undantag från kravet på försäkring och certifikat

för fartyg som har en bruttodräktighet understigande 500 och som inte transporterar HNS-ämnen.

8.5.3.3 Försäkringsplikt

Fartyg med P&I-försäkring

Förutom de oljetankers som omfattas av ansvarighetskonventionens krav på obligatorisk ansvarsförsäkring torde även andra fartyg som transporterar HNS-ämnen redan i dag undantagslöst ha frivilliga ansvarsförsäkringar i någon form. HNS-konventionens regler om försäkringsplikt innebär således endast den förändringen att det införs ett obligatoriskt krav att inneha försäkring. Utredningen räknar därför med att konventionens ikraftträdande inte kommer att få några omedelbara ekonomiska konsekvenser för fartyg med P&I-försäkring, även om det inte kan uteslutas att konventionen på sikt kan komma att påverka premierna.

The International Group of P&I Clubs har ställt sig positiv till ett tillträde till HNS-konventionen. The Swedish Club har förklarat sig inte ha någon annan uppfattning.

Fartyg utan P&I-försäkring

Fritidsbåtar har ingen försäkring hos P&I-klubbarna. De får i stället söka sig till andra försäkringsbolag på marknaden såsom exempelvis Atlantica, Folksam, If, Länsförsäkringar och Trygg Hansa. De större försäkringsbolagen har begränsade försäkringsbelopp. En del har gränsen två miljoner kr för sakskador och fem miljoner för personskador. Andra har fem miljoner kr för båda typer av skador. Något bolag har en gräns om fem miljoner kr totalt utan någon inbördes fördelning. För de fritidsbåtar som kommer att omfattas av HNS-konventionen, kommer det nuvarande återförsäkringskyddet sannolikt – enligt bedömningar från försäkringsbranschen – inte att räcka. Det finns därför en risk att premierna kommer att höjas.

Fartyg som används i kommunal regi, i räddningstjänst och liknande har i dag vanligtvis en försäkring med ett högsta belopp om sex miljoner kr i ansvarsdelen. Samma villkor gäller för fiskefartyg. HNS-konventionens krav på ansvarsförsäkring innebär med andra ord att de försäkringar som dylika fartyg har i dag inte räcker till

för att uppfylla konventionens krav. Försäkringstagarna skulle i ett sådant fall vara hänvisade till en P&I-klubb. Det skulle innebära avsevärt högre premier.

Sammanfattande slutsatser

Enligt vad utredningen inhämtat från försäkringsmarknaden har händelserna den 11 september 2001 inte haft någon inverkan på möjligheten att uppfylla HNS-konventionens bestämmelser om försäkringsplikt. Utredningen vågar därför utgå ifrån att det är möjligt att teckna föreskrivna försäkringar.

Utredningen räknar med att konventionens ikraftträdande inte kommer att få några omedelbara konsekvenser för fartyg med P&I-försäkring, även om det på sikt inte kan uteslutas att premierna kan komma att påverkas, allt beroende på förekomsten av olyckor. Fartyg som i dag inte har någon P&I-försäkring utan har försäkringar genom andra försäkringsbolag på marknaden kan vid ett svenskt tillträde till konventionen komma att få höjda premier eller bli hänvisade till en P&I-klubb och därigenom få kraftigt höjda premier som följd.

The Swedish Club har som angetts ställt sig positiv till ett svenskt tillträde till konventionen. Utredningen delar – trots eventuella farhågor om höjda premier för vissa fartygsgrupper – dess bedömning av de försäkringsmässiga och ekonomiska konsekvenserna. Fartygsägarna får således anses ha möjlighet att uppfylla föreskrivna krav på försäkring eller ställande av säkerhet. De flesta torde inte komma att märka några påtagliga ekonomiska förändringar. Enligt utredningens mening är det därtill kanske rimligt att den fartygsägare som inte har ekonomisk möjlighet att fullgöra sin försäkringsplikt inte heller bör transportera HNS-gods.

De övergripande reglerna om försäkringsplikt bör tas in i 11 kap. sjölagen och de närmare verkställighetsföreskrifterna i en förordning till 11 kap. sjölagen (motsvarande förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen).

8.5.3.4 Certifikat

Slutsatser

1992 års ansvarighetskonventions bestämmelser om CLC-certifikat infördes i svensk rätt genom bestämmelser dels i 10 kap. i sjölagen, dels i förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen. I sjölagen har de allmänna ramarna för certifikatets utformning och tillämpning angivits och i förordningen har tagits in föreskrifter av verkställighetskaraktär. Såväl Danmark som Norge har valt samma principiella utformning.

Utredningen konstaterar att systemet för CLC-certifikat fungerar mycket väl. Utfärdandet av certifikat för HNS-gods bör därför i största möjliga utsträckning efterlikna detta förfarande (se närmare i avsnitten 8.5.2). De allmänna reglerna för certifikaten bör införas i 11 kap. sjölagen och mer detaljerade föreskrifter ges i en förordning till 11 kap. sjölagen (motsvarande förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen).

Vem skall utfärda certifikat?

Finansinspektionen utfärdar CLC-certifikat för ägare av svenska fartyg om denne uppfyllt sina skyldigheter att ha en försäkring. För fartyg som ägs av svenska staten utfärdar Finansinspektionen ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt upp till föreskrivet ansvarsbelopp. Inspektionen utfärdar även certifikat för ett utländskt fartyg som inte är registrerat i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat. För ett sådant fartyg skall en ansökan om certifikat göras hos inspektionen senast 30 dagar innan fartyget förväntas komma till en svensk hamn eller till en annan tilläggsplats som är belägen inom svenskt sjöterritorium och innehålla de i förordningen föreskrivna uppgifterna. Det är även den myndigheten som utövar tillsyn över försäkringsbolagen och som ger bolagen tillstånd att driva försäkringsverksamhet. Enligt utredningens mening bör samma ordning väljas för fartyg som transporterar HNS-gods. Det förefaller nämligen helt orimligt om certifikat för oljetankers skulle utfärdas av en myndighet och HNS-certifikat av en annan. Uppgiften att utfärda HNS-certifikat bör därför anförtros Finansinspektionen.

För ett utländskt fartyg, som är registrerat i en konventionsstat och som inte ägs av en främmande stat, skall CLC-certifikat vara

utfärdat eller bestyrkt av en behörig myndighet i registreringsstaten och innehålla de uppgifter som framgår av ett fastställt formulär i ovan nämnd förordning. För utländska fartyg som transporterar HNS-gods bör motsvarande regel införas.

Användningen av elektronisk registrering

Registrering av certifikat bör på sikt kunna göras elektroniskt. Underhandskontakter med sjöfartsnäringsen visar emellertid att tiden ännu inte är mogen för att medföra certifikat i elektronisk form ombord utan behovet av pappersdokument kan beräknas kvarstå under en tid framöver.

8.5.3.5 Myndighetsansvar

Med det ansvar Finansinspektionen har i fråga om CLC-certifikat följer en skyldighet att förse Sjöfartsverket med information om utfärdade certifikat och om försäkringar eller andra säkerheter upphört att gälla. Det saknas anledning att välja någon annan ordning i fråga om HNS-certifikaten. Motsvarande regler bör därför införas för deras vidkommande.

Sjöfartsverket är ansvarigt att – tillsammans med Tullverket och Kustbevakningen – kontrollera att skyldigheten att ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet fullgörs på oljeskadesidan samt att CLC-certifikat medförs ombord på fartyg som är svenskägt (se avsnitt 8.5.2). Det har inte framkommit något skäl att ändra regleringen på området. Det får därför anses lämpligt att använda samma ansvarsfördelning när det gäller kontroll av HNS-transporter.

Sjöfartsverket utför även kontroller att föreskriven försäkring eller ställd säkerhet finns samt att CLC-certifikat utfärdats för utländska fartyg på oljeskadesidan. Detta sker genom hamnstatskontroller enligt rådets direktiv 95/21/EG samt inom ramen för hamnstatskontrollöverenskommelsen Paris MoU 1982. Samma ordning bör gälla för sådana fartyg som transporterar HNS-ämnen (se vidare i avsnitt 8.5.2).

8.6 Forumregler

Förslag: Talan om ersättning för HNS-skada får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en HNS-skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en annan HNS-skada än föroreningskada har inträffat uteslutande utanför Sverige eller om förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada, får talan väckas vid svensk domstol endast om;

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

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

begränsningsfond enligt 11 kap. 8 § sjölagen har upprättats här.

Reglerna om jurisdiktion finns i artiklarna 38–39 i HNS-konventionen. Bestämmelserna som har redovisats närmare under avsnitt 5.1.2 innehåller regler om vilken stats domstolar som är behöriga att pröva anspråk vid HNS-skada eller om förebyggande åtgärder som vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada. Frågan om vilken domstol inom jurisdiktionslandet som är behörig regleras däremot inte av konventionen utan får avgöras enligt konventionsstatens nationella lagstiftning.

Motsvarande regler finns i 1992 års ansvarighets- och fondkonventioner (artikel IX respektive artikel 7). Bestämmelser härom har införts i 21 kap. sjölagen. Det finns sju tingsrätter som är behöriga att handlägga sjörättsliga tvistemål, däribland mål om ersättning för oljeskada. Talan om ersättning för oljeskada enligt 10 kap. sjölagen får väckas i Sverige endast om oljeskadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon och skall väckas vid den domstol som är närmast den ort där skadan uppkom. När en oljeskada berör flera av dessa domstolars jurisdiktionsområden och talan har väckts vid mer än en av dessa domstolar skall regeringen bestämma att en av sjörättsdomstolarna skall handlägga samtliga mål.

Forumreglerna i HNS-konventionen följer i huvudsak samma principiella uppbyggnad som i 1992 års konventioner. Det saknas

därför anledning att när det gäller anspråk på ersättning för HNS-skador avvika från utformningen av forumbestämmelserna i 10 kap. sjölagen. Eftersom HNS-konventionens artikel 38 även i vissa fall medger att talan får väckas på grund av en HNS-olycka som inträffat utanför en stats område om skadan, förutsatt att det inte är en föroreningskada, har orsakats av gods ombord på ett fartyg (som är registrerat i fördragsslutande land eller på fartyg som får föra parts flagga) eller om förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada, blir det nödvändigt att komplettera med en bestämmelse med detta innehåll. Talan skall i dessa fall få väckas vid svensk domstol om fartyget är registrerat här eller, om det inte är registrerat, har rätt att föra svensk flagg, eller ägaren har sitt hemvist eller sin huvudsakliga verksamhetsort i Sverige eller begränsningsfond enligt 11 kap. 8 § sjölagen har upprättats här.

8.7 Straffbestämmelser m.m.

8.7.1 1992 års ansvarighetskonvention

Enligt ansvarighetskonventionen får en 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 en stat se till 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. Det gäller även om fartyget är registrerat i en stat som inte har tillträtt konventionen (artikel VII).

Sverige har genomfört dessa bestämmelser i 20 kap. 15 § sjölagen. Av lagrummet framgår att en fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter reglerna om försäkringsplikt eller om att ställa säkerhet döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Samma straff kan även redare dömas till, om han låter använda ett fartyg för sjöfart trots att han insett eller borde ha insett att de föreskrivna reglerna inte uppfyllts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Medförs inte certifikat ombord på fartyget när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter (jfr. Danmarks och Norges regler om förbud att anlöpa eller lämna hamn eller dylikt i § 199 i søloven respektive sjøloven. Danmark har genom föreskrifter infört en bestämmelse om böter).

8.7.2 HNS-konventionen

Förslag: Om en fartygsägare som transporterar HNS-gods omfattas av kravet på försäkring eller att ställa säkerhet, men inte uppfyller de kraven kan han – om han handlat uppsåtligen eller av oaktsamhet – dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Redare som låter använda ett fartyg för sjöfart trots att han insett eller bort inse att reglerna om försäkringsplikt eller ställande av säkerhet inte har fullgjorts döms till samma straff. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om en befälhavare på ett fartyg som transporterar HNS-gods är skyldig att medföra föreskrivet certifikat men underlåter att göra det kan böter följa.

Av konventionens artikel 12.10 följer att en fördragsslutande stat inte får tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och som omfattas av konventionens föreskrifter om obligatorisk ansvarsförsäkring, om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkt 2 eller 12.

Reglerna är med andra ord mycket snarlika reglerna i ansvarighetskonventionen.

Om en fartygsägare som transporterar olja i sådan mängd att han skall ha försäkring eller säkerhet men inte fullgör den skyldigheten kan han – om han handlat uppsåtligen eller av oaktsamhet – dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Redare som låter använda ett fartyg för sjöfart trots att han insett eller bort inse att reglerna om försäkringsplikt eller ställande av säkerhet inte uppfyllts döms till samma straff. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Det är givetvis av stor vikt att kraven på försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet uppfylls också när det gäller HNS-transporter. För att se till att så sker är det därför rimligt att det införs en påföljd – motsvarande den som finns på oljeskadesidan – som drabbar den som har möjlighet att se till att dessa regler efterlevs men underlåter att göra det.

Om en befälhavaren på ett fartyg som transporterar olja i sådan mängd att han är skyldig att medföra föreskrivet certifikat underlåter att göra det kan böter följa. En motsvarande straffsanktionerad regel bör införas vid underlåtenhet att medföra ett HNS-certifikat.

(Jfr. Danmarks och Norges regler om förbud att anlöpa eller lämna en hamn eller dylikt, se härom i § 220 i søloven och i förslaget i sjøloven. Danmark kommer sannolikt även att införa en föreskrift om att böter kan följa, se avsnitt 8.7.1).

8.8 Avgifter till fonden

8.8.1 1992 års fondkonvention

Som nämnts i avsnitt 4.2.3 utgår avgifter till 1971 års oljeskadefond, numera ersatt av 1992 års oljeskadefond, i form av årsavgifter, vilka beräknas med hänsyn till fondens behov under löpande kalenderår och fastställs på grundval av ett visst belopp per ton mottagen olja. Till grund för avgiftsberäkningen skall fondstaterna årligen lämna vissa uppgifter till fonden. En fondstat har inte något ansvar för avgiftsbetalningen, om den inte särskilt tar på sig ett sådant ansvar. Så har inte skett för Sveriges del. Om fonden inte erhåller nödvändig information och det medför kostnader för fonden är dock den fördragsslutande staten ansvarig för den ekonomiska förlusten (artikel 15).

En stat som tillträtt fondkonventionen är enligt artikel 15 skyldig att årligen till fonden meddela vilka i den staten som, med utgångspunkt i de under föregående år mottagna oljemängderna, är avgiftsskyldiga samt att lämna uppgift om den mängd avgiftspliktig olja som envar av dem har tagit emot under året.

I syfte att kunna fullgöra konventionens krav har Sverige infört lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja. Av dess 2 § följer att den som under ett visst kalenderår i en svensk hamn eller i en annan i Sverige belägen anläggning har tagit emot sammanlagt mer än 150 000 ton olja som har transporterats sjöledes senast den 1 mars året därpå skall lämna Sjöfartsverket uppgifter om den mottagna oljemängden. Uppgiftsskyldighet föreligger även för den som under samma tid har tagit emot högst 150 000 ton om denna mängd tillsammans med vad dotterbolag eller annan gemensamt kontrollerad enhet har tagit emot uppgår till mer än 150 000 ton (3 §).

Vidare skall den som under ett visst kalenderår tagit emot olja på anmaning från Sjöfartsverket lämna uppgift om den oljemängd som han har tagit emot under året (4 §).

Den som fysiskt tagit emot oljan anses av Sjöfartsverket som mottagare, oberoende av om det skett för egen eller annans räkning.

Den som underlåter att fullgöra sin uppgiftsskyldighet eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff enligt brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från Sjöfartsverket. Verket får även förelägga en uppgiftsskyldig vid vite att inom en viss tid inkomma med uppgiften (5 §).

Uppgifterna som rapporterats till Sjöfartsverket vidarebefordras till Internationella oljeskadefonden för att ligga till grund för avgiftsberäkningen till fonden.

8.8.2 HNS-konventionen

Förslag: Avgifter till HNS-fonden erläggs av den som under ett kalenderår har tagit emot HNS-gods som överstiger följande gränser:

- 150 000 ton för beständig olja,
- 20 000 ton för icke-beständig olja, LPG och andra HNS-ämnen.

Därutöver erläggs avgift av den som omedelbart före lossningen i svensk hamn eller terminal hade äganderätten till LNG-last, oavsett lastens storlek.

Avgift betalas även av den som tagit emot en kvantitet av högst nämnda gränser men som tillsammans med annan som han är i intressegemenskap med tagit emot gods som överstiger gränserna. Mottagaren betalar då avgift för den kvantitet han faktiskt har mottagit.

Mottagare av avgiftspliktigt HNS-gods skall lämna uppgifter om detta till Sjöfartsverket. Den som underlåter att fullgöra den skyldigheten kan dömas till böter eller föreläggas vid vite att komma in med uppgifterna.

Allmänt

Reglerna om hur HNS-fonden skall upprättas finns i HNS-konventionen. Fondens huvudändamål är att betala ytterligare ersättning för skador i samband med sjötransporter av HNS-ämnen i den utsträckning som ersättning enligt konventionens artiklar 7–12, dvs. enligt fartygsägarens ansvar, inte är tillräcklig eller möjlig (artikel 13). Regelverket är uppbyggt på samma sätt som 1992 års fondkonvention.

Avgift till HNS-fonden skall enligt artiklarna 18–19 betalas av den som under ett kalenderår tagit emot HNS-gods som överstiger följande gränser (såvitt avser LNG-last den som omedelbart före lossningen hade äganderätten till godset):

| | |
|-----------------------|-------------------|
| – Beständig olja | 150 000 ton |
| – Icke-beständig olja | 20 000 ton |
| – LNG | ingen nedre gräns |
| – LPG | 20 000 ton |
| – Andra HNS-ämnen | 20 000 ton |

Avgift skall också utges av den som har tagit emot en kvantitet uppgående högst till nu nämnda gränser men som tillsammans med annan som han är i intressegemenskap med tagit emot gods som överstiger gränserna. Mottagaren skall då betala avgift för den kvantitet som han faktiskt mottagit (artikel 16.5).

Avgift till fonden utgår i form av grundavgifter och årsavgifter (artiklarna 16–20).

Grundavgiften är en engångsavgift som skall betalas av varje avgiftsskyldig i samband med att konventionen träder i kraft för vederbörande stat och avser avgiftspliktigt gods som mottagits kalenderåret före konventionen trätt i kraft i det fördragsslutande landet. Den bestäms enligt en formel som knyter an till den totala mängden HNS-ämnen som transporteras till sjöss i världen.

Årsavgifterna beräknas med hänsyn till fondens behov under löpande kalenderår och fastställs på grundval av ett visst belopp per enhet mottaget eller, i fråga om LNG, lossat gods (se artikel 19.1 b) under föregående kalenderår. Till grund för avgiftsberäkningen skall fondstaterna årligen lämna vissa uppgifter till fonden. Alla som tar emot avgiftspliktigt gods skall därför rapportera till sin nationella myndighet vilken slags gods det är, dess volym och vem som är mottagare. Om avgift skall erläggas kommer sedan fonden att fakturera de enskilda mottagarna. Om fonden inte erhåller nödvändig

information och det medför kostnader för fonden är den fördragslutande staten ansvarig för den ekonomiska förlusten. När det gäller de samlade avgifterna som skall betalas för nationella transporter kan en stat välja att antingen betala direkt till fonden eller låta fonden fakturera de enskilda mottagarna (artikel 21).

För att kunna uppfylla kravet på rapporteringsskyldighet måste ett nationellt rapporteringssystem införas senast ett år innan konventionen träder i kraft.

Överväganden

Hur rapporteringsplikten skall ske har uppmärksammats i det internationella samarbetet inriktat på att genomföra konventionen. Ett väl fungerande system har setts som en väsentlig förutsättning för att konventionen skall fungera i praktiken och, som en konsekvens, ha stor betydelse för att attrahera stater i sådan utsträckning att förutsättningarna för ikraftträdande kan uppfyllas. Det har setts som angeläget att rapporteringsplikten görs praktiskt genomförbar och ekonomiskt försvarbar för industri och myndigheter. Mot den bakgrunden har Internationella oljeskadefondens sekretariat utarbetat en programvara som kan användas av mottagarna för att enkelt kunna utröna om visst gods är avgiftspliktigt enligt HNS-konventionen och, om så är fallet, kunna registrera godset och dess mottagare. Systemet registrerar och lagrar även uppgifter om den totala mängden gods som mottagits under ett kalenderår och systematiserar det enligt de olika avgiftskategorier som regleras i konventionen. Registreringen kan ske avgiftsfritt via internet. Mottagarna av avgiftspliktiga HNS-ämnen skall sedan kunna använda systemet för att kalenderårsvis, till vederbörande myndighet, rapportera in uppgifter om vem som har tagit emot godset, vilken typ av gods det är fråga om och hur mycket de tagit emot.

Som angetts i det föregående föreligger för de flesta typer av HNS-ämnen avgiftsplikt vid mottagandet av mer än 20 000 ton under ett kalenderår. För beständig olja inträder avgiftsskyldigheten först vid volymer över 150 000 ton. Vid LNG-last saknas det någon nedre gräns. Norge har i sitt betänkande (s. 22) föreslagit att mottagare av HNS-ämnen som har en avgiftsskyldighet på 20 000 ton skall rapportera redan när de mottagit 15 000 ton dylikt gods.

Ett införande av en rapporteringsskyldighet för HNS-gods som understiger de gränser som föreskrivs i konventionen kan i förstone förefalla rimligt om man därigenom avser att fånga upp också potentiella mottagare. Utredningen har emellertid kommit fram till att en sådan ordning inte fyller något påtagligt behov och inte heller kan eliminera de eventuella problem som uppkommer, oavsett vilka gränser som sätts. En sådan reglering skulle snarast öka den administrativa och ekonomiska bördan för såväl enskilda som det allmänna. Med hänsyn härtill anser utredningen att de gränser som föreskrivs i konventionen bör ligga till grund för mottagarnas uppgiftsskyldighet.

De som tagit emot avgiftspliktigt HNS-gods kommer att faktureras direkt av HNS-fonden. Varje enskild mottagare bör därför rapportera alla nödvändiga uppgifter som krävs för att bestämma avgifter enligt ersättningsystemet. För nationella transporter kan – som redovisats i det föregående – myndigheterna antingen rapportera på samma sätt som gäller vid import eller rapportera den totala mängden avgiftspliktigt gods som transporteras inom riket (se artikel 21.5). Om den förstnämnda lösningen väljs kan myndigheten be fonden att fakturera de enskilda mottagarna direkt. IMO:s juridiska kommitté antog i oktober 2003 en rekommendation som innebar att medlemsstaterna inte skulle använda sig av det alternativ som föreskrivs i artikel 21.5. Utredningen anser att Sverige bör följa IMO:s rekommendation. Därtill synes det vara den mest praktiska lösningen att också de avgiftspliktiga mottagarna vid inrikestransporterna faktureras direkt av HNS-fonden.

Sjöfartsverket är den myndighet som tar emot motsvarande upplysningar i fråga om avgiftspliktig olja enligt 1992 års fondkonvention. Mottagarna av olja skall till Sjöfartsverket lämna de uppgifter som föreskrivs i lagen om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja (se avsnitt 8.8.1). Med hänsyn härtill faller det sig naturligt att även rapportering av HNS-gods görs till Sjöfartsverket. Utredningen föreslår därför att mottagare av HNS-gods åläggs en sådan skyldighet i en ny lag; Lagen om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen. I lagen bör även föreskrivas att den som underlåter att fullgöra sin uppgiftsskyldighet eller den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift kan dömas till böter, om gärningen inte är belagd med straff enligt brottsbalken. Sjöfartsverket bör vidare ges möjlighet att förelägga en uppgiftsskyldig vid vite att inom en viss tid komma in med uppgiften. Lagen bör i övrigt ges ett innehåll som motsvarar

de bestämmelser som återfinns i lagen om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja. Det ankommer sedan på Sjöfartsverket att vidarebefordra uppgifterna till HNS-fonden. Med hänsyn till skyldigheten att i samband med tillträde till konventionen informera depositarien, dvs. IMO:s generalsekreterare, om de kvantiteter HNS-gods som tagits emot under föregående kalenderår (artikel 43) bör reglerna om rapporteringsskyldighet träda i kraft ett kalenderår innan konventionen träder i kraft i Sverige.

Det kan tilläggas att ett fartyg som transporterar HNS-ämnen redan i dag skall rapportera till Sjöfartsverket vilka ämnen och kvantiteter det har ombord (se 2 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen, 7 kap. 2 § 5 fartygssäkerhetslagen samt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om anmälningsplikt, informationskyldighet och rapporteringsskyldighet i vissa fall [SJÖFS 2005:19]). Det finns dock inte något krav på att ange vem som är mottagare. Sjöfartsverket har emellertid förklarat att uppgiften om detta kan läggas till som ett krav i det nuvarande systemet. Genom att göra ett dylikt tillägg kan Sjöfartsverket få möjlighet att kontrollera att mottagare av avgiftspliktigt HNS-gods lämnat korrekta uppgifter till verket.

Vidare är Sjöfartsverket ansvarigt för att driva och utveckla det nya trafikövervaknings- och informationssystemet för sjötrafiken (SafeSeaNet eller SSN) för Sveriges del. SSN är ett elektroniskt nätverk som knyter ihop medlemsländerna inom EU (inklusive Island och Norge) enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen i syfte att effektivisera sjötrafikövervakningen. Härigenom skapas ett system för att veta vart ett fartyg är på väg, var fartyget är och information om farligt gods. Sveriges nationella SSN är benämnt Fartygsrapporteringssystemet/FRS och driftsattes år 2005. En ny version av systemet är för närvarande under utarbetande och kommer att kompletteras med krav på rapportering av förpackat gods (IMDG-koden), flytande ämnen (IBC-koden), kondenserade gaser i bulk (IGC-koden), fasta ämnen i bulk (BC-koden) och oljor i bulk (MARPOL). En utveckling av det nuvarande systemet kan, utöver ovan nämnda databas, komma att användas för att kontrollera att mottagare av avgiftspliktigt HNS-gods lämnat korrekta uppgifter till Sjöfartsverket.

9 Konsekvenser och genomförande

9.1 Allmänt

I detta avsnitt redovisas utredningens bedömningar av vilka ekonomiska konsekvenser förslagen kan få.

En utredning skall även redovisa konsekvensbeskrivningar när ett förslag har betydelse för den kommunala självstyrelsen, för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Utredningens bedömning är dock att förslagen inte har några konsekvenser i dessa avseenden.

9.2 Ekonomiska konsekvenser

Utredningen har, för det fall dess förslag påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, att redovisa en beräkning av dessa konsekvenser. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall de redovisas. Vad gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting skall utredningen föreslå en finansiering.

Genom utredningens förslag införs ett krav på att ägare av svenskt fartyg, som fraktar HNS-gods, skall ha fullgod försäkring och certifikat. Samma regel gäller även för utländskt fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn eller liknande och som transporterar HNS-gods. Undantag från kravet på försäkringsplikt har gjorts för fartyg som ägs av svenska staten eller av en främmande stat.

För fartyg som redan i dag innehar P&I-försäkring har utredningen gjort den bedömningen att det inte finns skäl att befara att det innebär några nämnvärda kostnadsökningar i försäkringshänseende. Med hänsyn till att eventuella höjningar kommer att baseras på frekvensen av inträffade olyckor – som hitintills varit låg – behöver inte höjningarna bli särskilt stora. För fartyg som saknar en dylik försäkring kan utredningens krav härom dock innebära ökade försäkringskostnader. Det är enligt utredningens mening inte möjligt att närmare precisera hur stora höjningarna kan tänkas bli.

Enligt utredningens förslag skall fartygsägare medföra ett certifikat som visar att man uppfyllt kravet på att inneha fullgod försäkring. Certifikatet, som i Sverige huvudsakligen kommer att upprättas för ägare av svenska fartyg, skall enligt utredningens förslag utfärdas av Finansinspektionen mot en administrativ avgift. Avgiften för certifikat på oljeskadesidan uppgår till 900 kr.

Utredningens förslag kommer också att innebära att de som tar emot viss mängd HNS-gods eller som omedelbart före lossningen har äganderätten till LNG-last som lossas i en hamn eller terminal i Sverige, kommer att åläggas att betala en avgift till HNS-fonden beräknat efter fondens behov. Avgiftens storlek kommer att baseras på den mängd HNS-gods som är föremål för transport. HNS-fondens administration kommer att uppgå till vissa årliga kostnader. Därutöver är avgiften beroende av antalet inträffade HNS-olyckor, som kommer att kräva att HNS-fonden träder in och utger ersättning.

Utredningens förslag att Finansinspektionen skall utfärda certifikat för fartygsägare som transporterar HNS-gods innebär att inspektionen tillförs nya arbetsuppgifter. Även Sjöfartsverket tillförs genom utredningens förslag nya arbetsuppgifter. Sjöfartsverket kommer bl.a. att bevaka att mottagare av HNS-gods och ägare av LNG-last kommer att rapportera detta till verket och att uppgifterna lämnas till HNS-fonden. Båda myndigheterna kommer därför att få ökade kostnader. Med hänsyn till att utfärdandet av certifikaten kommer att avgiftsbeläggas, lämpligen på samma sätt som på oljeskadesidan, torde det inte medföra några ökade kostnader för Finansinspektionens verksamhet. Sjöfartsverkets kostnader har beräknats öka med cirka 60 000 kr per år. Kostnaderna torde kunna finansieras inom ramen för verkets befintliga anslag.

Förvaltningsdomstolarna kan med utredningens förslag komma att tillföras mål rörande beslut om vite som överklagats från

Sjöfartsverket. Det torde emellertid bli fråga om en så liten mängd mål att det inte får några ekonomiska konsekvenser. Mål om ersättning för HNS-skador kan uppkomma redan i dag vid de allmänna domstolarna. Ett nytt regelverk behöver inte betyda ökat antal mål. Tvärtom kan förbättrade ersättningsmöjligheter få motsatt effekt genom att krav kan hanteras utom rätta av försäkringsgivare och HNS-fonden. Det är inte heller sannolikt att antalet mål rörande underlåten uppgiftsskyldighet till Sjöfartsverket kommer att belasta domstolarna i någon nämnvärd omfattning.

9.3 Ikraftträdande

Tidpunkten för när författningsförslagen skall börja gälla är beroende av när HNS-konventionen träder i kraft. Regeringen bör därför bemyndigas att bestämma tidpunkten för när lagstiftningen skall träda i kraft. Vid ett svenskt tillträde till konventionen åläggs vidare staten att till IMO:s generalsekreterare rapportera den mängd avgiftspliktigt HNS-gods som tagits emot eller, om det avser LNG-last, lossats i Sverige året dessförinnan (se artikel 43 i konventionen). För att Sverige skall kunna uppfylla det kravet bör lagen om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen träda i kraft före lagstiftningen i övrigt.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Det nya 11 kap. och övriga författningsförslag har utformats efter HNS-konventionens text. En närmare redogörelse för konventionens innehåll återfinns under avsnitt 5.1.2. Nedan anges förtydliganden och tillägg som ansetts erforderliga.

Inom parantes under respektive lagrum anges i förekommande fall motsvarande bestämmelse i konventionen och jämförbar bestämmelse i 10 kap. sjölagen om ansvar för oljeskada.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

- 1. en fordran på bärgarlön, sådan särskild ersättning som avses i 16 kap. 9 §, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,*
- 2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 10 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena,*
- 3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,*
- 4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,*
- 5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldighet står i samband med fartygets drift eller med bärgningen,*
- 6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader, och*

7. en fordran med anledning av skada orsakad av farliga och skadliga ämnen som omfattas av 11 kap. 1 § och 2 § första och andra styckena.

Till stycket har en ny punkt, punkt 7, förts in med innebörden att ansvarsbegränsning enligt 9 kap. inte gäller för HNS-skador.

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

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

farliga och skadliga ämnen:

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

b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller D enligt 3.4 i nämnda bilaga II,

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

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

e) gaser i vätskeform som är angivna i kapitel 19 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transpor-

terar gas i vätskeform i bulk (IGC-koden), som den har ändrats, och de produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

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

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

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

skada:

dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen och som orsakats av dessa,

dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen och som orsakats av dessa,

dels skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga och skadliga ämnen, dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller som planeras,

dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,

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

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

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

mottagare: den som fysiskt tar emot avgiftspliktig last i en hamn eller terminal i Sverige. Om den som fysiskt tar emot lasten gör det som mellanman för annan som omfattas av en konventionsstats jurisdiktion, skall huvudmannen anses som mottagare om HNS-fonden underrättas om huvudmannens identitet,

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

transit: gods i transit som vidarebefordras direkt i en hamn eller terminal från ett fartyg till ett annat fartyg som led i sjötransport från den ursprungshamnen till den slutliga destinationen är inte avgiftspliktig last. Godset skall då anses mottaget på den slutliga destinationen,

HNS-konventionen: 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,

konventionsstat: en stat som tillträtt HNS-konventionen.

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

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

(artikel 1 HNS-konventionen och 10 kap. 1 § sjölagen)

Paragrafen innehåller definitioner av de centrala begreppen i kapitlet.

Första stycket inleds med en definition av vad som ingår i begreppet "farliga och skadliga ämnen". Eftersom konventionen omfattar över 6 000 sådana ämnen är en uppräkningslista i lagtexten inte möjlig. Genom att i stället hänvisa till relevanta konventioner och protokoll säkerställs att lagens tillämpningsområde på denna punkt är korrekt angivet även om de nämnda internationella instrumenten skulle komma att ändras. Någon lagändring behöver alltså inte göras med anledning av sådana förändringar.

I konventionens artikel 1.5 a (ii) hänvisas till bilaga II till MARPOL 73/78 (motsvarar detta kapitel 1 § första stycke b). Internationella oljeskadefonden har uppmärksammat att bilaga II sannolikt kommer att upphöra att gälla den 1 januari 2007, men att

de ämnen som tas upp där alltså kommer att omfattas av MARPOL genom bestämmelsen 1.10 i den reviderade bilagan II. För att ämnena skall kunna omfattas av HNS-konventionen krävs det emellertid en ändring i konventionen eller en hänvisning till den nya bestämmelsen. IMO:s juridiska kommitté har med anledning därav antagit en resolution i april 2006 (LEG 91/7) med innebörden att ”skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk” i artikel 1.5 a (ii) i konventionen från den 1 januari 2007 hänvisar till HNS-ämnen som den definieras i bestämmelsen 1.10 i den reviderade bilaga II i MARPOL 73/78 som transporteras i bulk.

I bestämmelsen har ”mottagare” definierats till att avse den som fysiskt tar emot avgiftspliktig last i en hamn eller terminal i Sverige. Vidare stadgas att, om den som fysiskt tar emot lasten gör det som mellanman för någon annan som omfattas av en konventionsstats jurisdiktion, huvudmannen skall anses som mottagare förutsatt att HNS-fonden underrättas om huvudmannens identitet. På så sätt kommer huvudmannen att få information om att det gods han tagit emot faller under reglerna i 11 kap. (och således HNS-konventionens bestämmelser) och att det är avgiftspliktigt om det överstiger de där angivna gränserna (13 § i detta kapitel med hänvisning till artikel 16–20 i konventionen).

Uttrycket ”transit” avser gods som vidarebefordras direkt i en hamn eller terminal från ett fartyg till ett annat som ett led i sjötransport från ursprungshamnen till den slutliga destinationen. Godset skall inte anses som avgiftspliktigt förrän det har nått mottagaren på den slutliga destinationen. Utredningen har valt att inte ange några tidsramar för när gods skall anses befinna sig i transit. Skälet härtill är att den frågan lämpligen löses av HNS-fondens församling och inte enskilt av varje fördragsslutande land. Frågan har behandlats närmare under avsnitt 8.3.2.

I syfte att förenkla kapitlets lagtext innehåller lagrummet definitioner av uttrycken ”HNS-konventionen”, ”HNS-fonden” och ”konventionsstat”.

Med definitionerna ”skada”, ”olycka”, ”förebyggande åtgärd”, ”ägare av fartyg” och ”sjötransport”, hänvisas till vad som har anförts i redogörelsen för konventionens närmare innehåll (avsnitt 5.1.2).

Det har inte ansetts nödvändigt att i bestämmelsen föra in definitioner motsvarande i konventionen upptagna ”beräkningsenhet”, ”fartygets registreringsstat”, ”terminal”, ”direktör”, ”organisation” och ”generalsekreterare”. Det kan härvid anmärkas att definitionen

av beräkningsenhet återfinns i 22 kap. 3 § sjölagen (se även kommentaren under 11 kap. 7 § sjölagen nedan).

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på skador som vid sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelsen tillämpas även på andra skador än föroreningskadorna som uppkommit utanför Sverige om skadorna har orsakats av ett ämne som transporterats som last ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra svenskt flagg. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

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

Ifråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 21 §.

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

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

(artikel 3 HNS-konventionen samt 10 kap. 2 § sjölagen)

Paragrafen innehåller vissa bestämmelser om lagens tillämpningsområde. Frågan har behandlats närmare under avsnitt 8.2.

I konventionen har de fördragsslutande staterna getts möjlighet att själva bestämma om örlogsfartyg och därmed jämställda statsfartyg skall omfattas av konventionens regler. Av tredje stycket

framgår att vissa av lagens bestämmelser skall göras tillämpliga på sådana fartyg (se 11 kap. 21 § sjölagen). På så sätt blir reglerna identiska med de som gäller för oljeskador (se 10 kap. 19 § sjölagen). I *femte stycket* föreskrivs, att kapitlet skall tillämpas utan hinder av andra gällande regler om tillämplig lag som leder till ett annat resultat. Det innebär att kapitlets bestämmelser skall gälla i alla de fall då svensk domstol är behörig att pröva talan om anspråk på ersättning för HNS-skada, även om enligt allmänna privaträttsliga regler utländsk lag skulle ha tillämpats. Skälet till det är att bestämmelserna grundar sig på en internationell konvention vars bestämmelser är indispositiva och som inte heller medger konventionsstaterna att reservera sig mot någon av konventionens bestämmelser.

Talan vid svensk domstol kommer i regel enbart att gälla HNS-skada eller kostnad för förebyggande åtgärder vidtagna i syfte att förhindra eller begränsa skada inom svenskt territorium. Har sådan talan väckts, kan också talan väckas som avser skada som har uppkommit i en annan konventionsstat på grund av samma olycka.

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte

1. på sådan skada som avses i 10 kap. 1 § första stycket 2,
2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulklaster, som den har ändrats,
3. på fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare,
4. i den omfattning de är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem, eller
5. i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

(artikel 4 HNS-konventionen och 10 kap. 2 § sjätte stycket sjölagen)

Lagrummet anger när bestämmelserna i kapitlet inte är tillämpliga.

I *första punkten* anges att sådana skador som avses i 10 kap. 1 § första stycket 2 inte omfattas av bestämmelserna i detta kapitel. Det bör här noteras att det endast är föroreningsskador som

undantas. Beständig olja som sådan omfattas av definitionen av HNS och frågan om ersättning för skador förorsakade i samband med brand och explosion orsakad av sådant gods faller inom 11 kapitlets tillämpningsområde.

Skadestånd

Ansvaret för en skada orsakad av farliga och skadliga ämnen

4 §

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

Ägaren är dock fri från ansvar om han visar att skadan

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

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

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

4. orsakats genom underlåtenhet av avsändaren eller annan person att informera om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och att detta helt eller delvis förorsakat skadan, eller har lett till att ägaren inte tagit en försäkring som nämns i 14 eller 15 §. Detta gäller bara om varken ägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna.

(artikel 7.1–3 HNS-konventionen och 10 kap. 3 § sjölagen)

I paragrafen regleras grunden för ägarens ansvar och de omständigheter som kan befria honom från ansvarighet.

Av huvudregeln i första stycket framgår att ägarens ansvar är strikt, dvs. oberoende av om vållande föreligger på fartygets sida.

I *andra stycket* anges de fall då ägaren är fri från ansvar. Under punkterna ett och fyra krävs det att fartygsägaren visar att skadan orsakats på där angivet sätt medan det i punkterna två och tre däremot krävs att skadan i sin helhet orsakats i de där uppräknade situationerna. Det sistnämnda innebär att om skadan endast delvis orsakats av sabotage eller sådan försummelse av myndighet som avses i konventionen, ansvarar ägaren för hela skadan. Om skadan däremot delvis orsakats genom uppsåtlig skadegörelse men i övrigt genom sådan försummelse av myndighet som nu nämnts, går ägaren fri från ansvarighet. Samma sak gäller om skadan delvis orsakats genom sabotage men i övrigt av krigshandling.

5 §

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

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

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

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

(artikel 7.5–6 HNS-konventionen och 10 kap. 4 § sjölagen)

Bestämmelsen behandlar frågan när någon annan än fartygsägaren kan bli skadeståndsskyldig.

I *andra stycket* anges vilka grupper av personer mot vilken en direkt talan i princip inte får riktas.

I förhållande till konventionen innehåller d) vissa ytterligare personer mot vilka direkt talan inte får riktas (jfr. 10 kap. 4 § andra stycket d sjölagen).

Av e) framgår att undantaget omfattar en bärgare, inte bara om samtycke till bärgning har getts av fartygsägaren, utan också om samtycke har getts av vissa andra personer. Bestämmelsen, som är en utvidgning i förhållande till konventionen, har utformats i överensstämmelse med motsvarande reglering i 10 kap. sjölagen 4 § andra stycket e och HNS-lagstiftningen i Danmark och Norge.

Av g) följer att undantaget från direkt talan omfattar anställda också hos personer som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlemmar. Också detta är en utvidgning i förhållande till konventionen (jfr. 10 kap. 4 § andra stycket g).

Olyckor med två eller flera fartyg

6 §

Om en skada uppstått vid en olycka med två eller flera fartyg som vart och ett transporterar farliga och skadliga ämnen är varje ägare, om inte annat följer av 5 §, ansvarig för skadan. Ägarna är solidariskt ansvariga för all sådan skada som inte tillförlitligen kan särskiljas.

Varje ägare har rätt till den ansvarsbegränsning som följer av 7 §. Om regress mellan ägarna gäller allmänna ersättningsregler.

(artikel 8 HNS-konventionen)

Bestämmelsen innehåller regler om ansvar när flera fartyg orsakat en skada.

Ansvarsbegränsning

7 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel till ett belopp motsvarande 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret skall dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR. Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

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

(artikel 1.12 och 9.1–2 HNS-konventionen samt 10 kap. 5 § sjölagen)

Paragrafen innehåller bestämmelser om beräkningen av de begränsningsbelopp som gäller för fartygsägarens ansvar. Den innehåller också en föreskrift om att ägaren under vissa omständigheter inte har rätt att begränsa sitt ansvar.

I första stycket hänvisas såvitt avser särskilda dragningsrätter, SDR, till 22 kap. 3 § sjölagen. Av det sistnämnda lagrummet framgår att man med SDR avser de beräkningsenheter som används av Internationella valutafonden. Vid omräkning till svenska kronor skall beräkningen ske efter kursen den dag då betalningen äger rum eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

SDR är således varken en valuta eller en fordran på Internationella valutafonden. Snarare är det en möjlig fordran på fritt användbara valutor hos fonden. SDR definieras i termer av ett antal större valutor som används i internationell handel och finans. De nuvarande valutorna är euro, brittiska pund, yen samt amerikanska dollar. Växelkursen per den 1 augusti 2006 var 1 SDR=10 svenska kr 74 öre.

Andra stycket innehåller regler om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Samma regler gäller här som de som gäller begränsningen av redarens ansvarighet i allmänhet enligt 9 kap. sjölagen.

Begränsningsfond

8 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 7 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond, som uppgår till det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

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

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

I fråga om förfarandet när en begränsningsfond enligt bestämmelserna i detta kapitel upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ tillämpas. Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess att fonden upprättas. Vad som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § skall i stället gälla verkan som avses i 11 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, skall i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

(artikel 9.3, 9 och 11 HNS-konventionen samt 10 kap. 6 § sjölagen)

Lagrummet innehåller bestämmelser om upprättande av en begränsningsfond.

Av första stycket följer att rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte bara om begränsningsfond har upprättats i Sverige utan även om fonden har upprättats i en annan konventionsstat enligt motsvarande lagstiftning i den staten. Om en olycka har 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 kan väckas i den staten.

Enligt *andra stycket* skall ansvarsbeloppet räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket (se kommentaren till 11 kap. 7 § ovan).

Av *fjärde stycket* följer att bestämmelserna i 12 kap. 3–15 §§ om upprättande av begränsningsfond och begränsningsmål skall tillämpas också i fråga om en begränsningsfond för HNS-skador. Vissa särskilda regler gäller dock för en begränsningsfond för en HNS-skada.

Betalning eller säkerhet som avses i 12 kap. 4 § andra stycket får krävas också för ränta för tiden till dess att fonden upprättats.

Den hänvisning till 9 kap. 8 § som finns i 12 kap. 4 § fjärde stycket skall i stället avse bestämmelserna i 11 kap. 11 § om rättsverkningar av en begränsningsfond för HNS-skador.

Om ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket om att ytterligare belopp skall betalas till fonden eller att ytterligare säkerhet skall ställas inte iakttas, skall det i ett beslut från domstolen sägas att rätten till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.

Fördelning av en begränsningsfond

9 §

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

Vid fördelning av fonden har anspråk i anledning av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av den totala summan som bestämts enligt 8 §.

(artikel 9.4 och artikel 11 HNS-konventionen samt 10 kap. 7 § sjölagen)

Paragrafen innehåller regler om nedsättning av skadestånd när ansvarighetsbeloppet inte räcker till full ersättning åt samtliga skadelidande.

Enligt *andra stycket* har vissa fordringar företräde – med viss begränsning – framför andra.

Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

10 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga och skadlig ämnen inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

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

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

(artikel 9.5–8 HNS-konventionen och 10 kap. 8 § sjölagen)

Paragrafen innehåller bestämmelser om regressrätt mot begränsningsfonden.

Av första stycket framgår att den som innan begränsningsfonden fördelats har betalat ersättning för HNS-skada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel. Detta gäller också när ersättning har utgetts enligt lagstiftningen i en annan konventionsstat som svarar mot den svenska lagen. Det kan nämligen förekomma att en skadelidande enligt en annan konventionsstats lagstiftning har en mer vidsträckt rätt till ersättning än han skulle tillerkännas enligt detta kapitel. Den som utgett ersättning till den skadelidande enligt en sådan konventionsstats lag får då från begränsningsfonden kräva tillbaka vad han utgett, även om och i den mån ersättning till den skadelidande inte skulle ha utgått enligt detta kapitel.

I tredje stycket regleras fartygsägarens regressrätt mot begränsningsfonden såvitt avser utgifter eller förluster som han frivilligt 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 kapitlets 1 § endast omfattar åtgärder

som har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en skada med HNS-ämnen och som vidtagits sedan en olycka inträffat.

Verkan av en begränsningsfond

11 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 8 § och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar, får inte någon annan egendom som tillhör ägaren tas i anspråk för att tillgodose krav på ersättning som kan göras gällande mot fonden.

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

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

(artikel 10 HNS-konventionen och 10 kap. 9 § sjölagen)

Lagrummet innehåller regler om verkan av att begränsningsfond har upprättats.

Enligt *andra stycket* skall kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd hävas i vissa fall. Om förutsättningar för hävande är för handen i Sverige skall så ske även om begränsningsfonden har upprättats i en annan konventionsstat.

Preskription

12 §

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

(artikel 37 HNS-konventionen och 10 kap. 10 § sjölagen)

Paragrafen innehåller en upplysning om att det finns särskilda bestämmelser om preskription av en fordran på ersättning för HNS-skada.

Ersättning från HNS-fonden

13 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

(10 kap. 11 § sjölagen)

Paragrafen innehåller en upplysning om att det finns särskilda bestämmelser om rätt till ersättning från HNS-fonden.

Försäkring

Försäkringsplikt för svenska fartyg

14 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga och skadliga ämnen, skall ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten skall den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket.

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

(artikel 12.1–2, 4, 6–7 och 11–12 HNS-konventionen samt 10 kap. 12 § sjölagen)

I lagrummet behandlas försäkringsskyldigheten såvitt avser svenska fartyg.

Enligt paragrafen *första stycke* åläggs alla ägare av svenska fartyg att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sin ansvarighet enligt detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill det belopp som anges i 7 § första stycket. Staten har dock inte någon sådan skyldighet.

Försäkringen skall täcka all ansvarighet som omfattas av konventionen upp till det för fartyget gällande begränsningsbeloppet. Försäkringsskyldigheten gäller oavsett var fartyget befinner sig, alltså även om det är utanför svenskt sjöterritorium.

Försäkringen eller säkerheten skall enligt *andra stycket* godkännas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer. Det är Finansinspektionen som fullgör detta genom att utöva tillsyn över försäkringsbolagen och ge dem tillstånd att driva försäkringsverksamhet. Närmare föreskrifter om vilka krav en försäkring eller säkerhet skall uppfylla för att godkännas bör utfärdas av regeringen. Föreskrifter bör i första hand grundas på bestämmelserna i artikel 12.5 i konventionen.

Paragrafens *tredje stycke* innehåller föreskrifter om utfärdande av sådant certifikat som föreskrivs i konventionen.

Enligt *fjärde stycket* skall certifikat utfärdas på formulär som fastställts av regeringen. Vad det skall innehålla framgår av artikel 12.2–3 i konventionen. Det skall vidare utformas i enlighet med ett till konventionen fogat formulär.

Försäkringsplikt för utländska fartyg

15 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga och skadliga ämnen skall det finnas en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 7 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget skall ombord medföra ett certifikat som visar att en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket finns. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, skall det ombord medföra ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att dess ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket.

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

(artikel 12.1–2, 4, 6–7 och 11–12 HNS-konventionen samt 10 kap. 13 § sjölagen)

I paragrafen ges bestämmelser om försäkringsskyldighet för utländska fartyg och vissa därmed sammanhängande frågor.

I första stycket föreskrivs att ett utländskt fartyg, som befordrar HNS-ämnen, skall ha försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i kapitlet eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarighetsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket. Till skillnad från vad som gäller enligt kapitlets 14 § i fråga om svenska fartyg föreligger emellertid denna skyldighet för utländska fartyg endast då de anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Försäkringen eller annan säkerhet för utländskt fartyg skall täcka ägarens ansvarighet.

Lagtexten grundas på artikel 12.11 i HNS-konventionen. Enligt punkt 1 i nämnda artikel gäller försäkringsskyldigheten för fartyg som är registrerat i fördragsslutande land oavsett var det befinner

sig. Utom i de avseenden som avses i artikelns punkt 11 ankommer det dock endast på den stat, vars flagga fartyget för, att se till att denna skyldighet uppfylls.

I lagrummet görs undantag från försäkringsplikten för fartyg som ägs av främmande stat.

Enligt *andra stycket* skall ett utländskt fartyg ombord medföra ett certifikat som uppfyller kraven i första stycket. Regeln gäller oavsett fartygets nationalitet. En svensk myndighet får utfärda certifikat också för fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat. Såvitt avser certifikat för fartyg som ägs av främmande stat ges en bestämmelse av samma innebörd som den i kapitlets 14 § tredje stycket angående fartyg som ägs av svenska staten.

I avsnitt 8.5.2 har berörts hur försäkringsskyldigheten för utländska fartyg som transporterar olja kontrolleras. Kontrollen regleras i internationella överenskommelser. Motsvarande regler kommer att gälla vid sjötransport av HNS-gods. *Tredje stycket* innehåller därför en regel med innebörd att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall meddela närmare bestämmelser om certifikat för utländska fartyg.

Krav mot försäkringsgivaren

16 §

En försäkring som avses i 14 eller 15 § skall för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare är fri från ansvar eller om denne själv har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar skall inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 7 § första stycket.

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

(artikel 12.8 HNS-konventionen och 10 kap. 14 § sjölagen)

Paragrafen innehåller föreskrifter om rätt för ersättningsberättigade att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren samt om vilka invändningar försäkringsgivaren i sådana fall får åberopa.

Av lagrummets *första stycke* framgår att en skadelidande kan begära ersättning direkt av försäkringsgivaren genom att väcka talan direkt mot honom utan att behöva föra talan mot fartygsägaren. Det 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 vid en 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 ansvar om fartygets ägare är fri från ansvar för skadan. Försäkringsgivaren får alltså göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som sägs i kapitlets 4 § andra stycket. Försäkringsgivaren är också fri från ansvar, om fartygets ägare själv uppsåtligen har 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 alltså åberopa ansvarsbegränsning, även om fartygets ägare enligt kapitlets 7 § andra stycket inte skulle ha rätt till ansvarsbegränsning (dvs. när fartygsägaren har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma).

Tredje stycket innehåller en bestämmelse som är nödvändig med hänsyn till att direkt talan tillåts mot försäkringsgivaren. Bortsett från fall av uppsåtlig skadegörelse av fartygsägaren själv får försäkringsgivaren 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. 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 som faller under regleringen i 12 kap.

HNS-konventionen innehåller i artikel 12.8 sista meningen en föreskrift om att svaranden, dvs. försäkringsgivaren, har rätt att få ägaren instämnd i målet. Bestämmelsen torde innebära att, om svaranden vid viss utgång i fråga om den mot honom förda talan vill framställa återgångskrav eller annat krav mot fartygsägaren, han har rätt att få talan härom mot fartygsägaren handlagd i den rätte-

gång i vilken målet mot honom handläggs. Sådan rätt finns redan enligt 14 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken. Någon särskild bestämmelse i anledning av föreskriften i konventionen behövs därför inte.

17 §

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

(10 kap. 15 § sjölagen)

Paragrafen, som saknar motsvarighet i HNS-konventionen, innehåller en tolkningsregel i fråga om försäkringsgivarens rätt att av fartygsägaren kräva åter vad han utgett i ersättning. Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. Bestämmelsen är dock dispositiv, varför försäkringsgivaren i försäkringsavtalet kan förhålla sig regressrätt i förhållande till fartygsägaren. På grund av bestämmelsen i kapitlets 2 § femte stycke gäller förevarande paragraf även för försäkring som tecknats hos utländsk försäkringsgivare.

Annan säkerhet

18 §

Vad som föreskrivs i 16 och 17 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om sådan säkerhet av annat slag som avses i 14 eller 15 §.

(10 kap. 16 § sjölagen)

I paragrafen anges att vad som sägs i kapitlets 16 och 17 §§ om försäkring skall gälla även för sådan säkerhet av annat slag som avses i kapitlets 14 eller 15 §.

Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

19 §

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

(artikel 12.11 HNS-konventionen och 10 kap. 17 § sjölagen)

I paragrafen finns en erinran om att den som åsidosätter försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter enligt 11 kap. kan dömas till ansvar för detta enligt en särskild bestämmelse i sjölagen. I fråga om de överväganden som ligger till grund för förslaget i denna del hänvisas till avsnitt 8.7.2.

Om laga domstol m.m.

20 §

Om laga domstol och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador orsakade av farliga och skadliga ämnen finns bestämmelser i 21 kap. 5 a–7 §§.

(10 kap. 18 § sjölagen)

Paragrafen innehåller en hänvisning till vissa processuella regler i 21 kap., främst om svensk domstols behörighet att pröva en talan om ersättning för HNS-skada och om verkställighet av domar meddelade i andra konventionsstater.

Övriga bestämmelser

21 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om en skada som har orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i

Sverige eller dess ekonomiska zon, skall dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 4–7 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

(artikel 4.4–5 HNS-konventionen och 10 kap. 19 § sjölagen)

Lagrummet innehåller bestämmelser om ansvarsreglernas tillämplighet på statsfartyg. Dessa gäller för såväl svenska som utländska fartyg.

I fråga om de närmare överväganden hänvisas till avsnitt 8.2.2.

Av bestämmelsen följer att lagen inte gäller för HNS-skada som orsakats av ett örlogsfartyg eller ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. I andra meningen föreskrivs emellertid att, om ett sådant fartyg orsakat HNS-skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, vissa bestämmelser i sjölagen skall tillämpas.

Paragrafen innebär att i fråga om HNS-skada orsakad av krigsfartyg och därmed jämställda statsfartyg kommer kapitlet att vara tillämpligt såvitt avser dess bestämmelser om strikt ansvar och grunder för ansvarsfrihet (4 §), kanalisering av ansvaret (5 §), olyckor med två eller flera fartyg (6 §) samt ansvarsbegränsning (7 §). Vidare skall reglerna i 19 kap. 1 § första stycket 10 om preskription och 21 kap. 5 a § om laga domstol äga tillämpning. Däremot blir bestämmelserna om begränsningsfond (8–11 §§), försäkringsskyldighet (14–19 §§), verkställighet av domar (21 kap. 6–7 §§) samt ansvarsbestämmelserna (20 kap. 15 §) inte tillämpliga. Detsamma gäller rätten till ersättning från HNS-fonden (11 kap. 13 §).

12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 §

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

Bestämmelserna i 3–15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 10 kap. 6 § och 11 kap. 8 §.

Andra stycket

Genom ändringen i andra stycket görs vissa bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål tillämpliga på en sådan begränsningsfond som upprättas med anledning av HNS-skador. Reglerna följer därmed vad som i dag gäller i fråga om sådana begränsningsfonder som upprättats med anledning av oljeskador.

19 kap. Om preskription av vissa fordringar*1 §*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redarens ansvar eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

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

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

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

andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

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

(artikel 37 HNS-konventionen)

Första stycket

Till stycket har som en ny punkt, punkt 10, förts in regler om preskription av anspråk på ersättning för en HNS-skada. Under punkten finns en regel om treårspreskription. Utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning är dagen då skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet. Krav som framställs utom rätta medför inte preskriptionsavbrott utom när underrättelse har lämnats till HNS-fonden inom samma tid. I punktens sista mening anges vidare att preskription inträder i vart fall tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan. Om olyckan utgjorde en serie av händelser räknas tioårsfristen från den senaste av dessa.

20 kap. Straffbestämmelser

15 §

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

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

Medförs inte ett certifikat som avses i 10 kap. 12–13 §§ eller 11 kap. 14–15 §§ ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Genom ändringen i denna paragraf görs nuvarande straffbestämmelser om underlåten försäkringsplikt m.m. tillämpliga också för den fartygsägare som transporterar HNS-gods och enligt vad som

föreskrivs i 11 kap. är skyldig att teckna försäkring, medföra certifikat ombord osv. I fråga om de närmare överväganden hänvisas till avsnitt 8.7.2.

Bestämmelsen riktar sig primärt till fartygets ägare. Straffansvar kan emellertid i vissa fall även drabba annan än den som civilrättsligt äger fartyget. Om fartygets ägare är en juridisk person, är straffbestämmelsen tillämplig på den som enligt svensk rätt är ansvarig för den juridiska personen i straffrättsligt avseende. Straffbestämmelsen gäller också för utländska fartyg som anlöper eller lämnar svensk hamn. Med hänsyn till att bestämmelsen i 11 kap. 15 § om skyldighet för utländska fartyg att hålla försäkring och att medföra certifikat är knuten till att fartyget befinner sig i Sverige krävs det att denna underlåtenhet sker i här i landet.

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, m.m.

5 a §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen enligt 11 kap. får väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller dess ekonomiska zon. Talan får också väckas i Sverige när skadan uppkommit uteslutande utanför Sveriges territorium, om talan gäller sådan skada som avses i 11 kap. 2 § första stycket andra meningen eller förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada om

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

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

c) begränsningsfond enligt 11 kap. 8 § har upprättats i Sverige.

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

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

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

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 8 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

(artikel 38 HNS-konventionen och 21 kap. 5 § sjölagen)

Paragrafen innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet att pröva en talan om ersättning för HNS-skada och har behandlats under avsnitt 8.6.

Huvudregeln är enligt lagrummets *första stycke* att talan om ersättning får väckas i Sverige endast om skadan har uppkommit här i landet eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada med HNS-ämnen i Sverige eller dess ekonomiska zon. Det framgår emellertid att talan i vissa speciellt angivna fall får väckas i landet även om skadan har uppkommit uteslutande utanför Sveriges territorium.

Det kan givetvis förekomma att samma olycka orsakar HNS-skador i olika stater. HNS-konventionen öppnar i ett sådant fall möjligheten att i en enda stat handlägga alla mål om ersättning för skador orsakade av denna olycka. Med anledning härav har det förts in en bestämmelse om detta i *andra stycket*. Det innebär att svensk domstol är behörig att pröva alla ersättningsanspråk som grundas på en viss olycka, om förutsättningarna i första stycket är uppfyllda.

Tredje till femte styckena innehåller interna forumregler.

6 §

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

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

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

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

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

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

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

(artikel 40 HNS-konventionen)

Genom ändringen görs bestämmelserna om verkställighet av en utländsk dom tillämpliga också på domar som gäller ersättning för HNS-skada.

I överensstämmelse med allmänna rättsgrundsatser torde gälla att verkställighetsreglerna inte medför någon skyldighet att verkställa en utländsk dom, om avgörandet är uppenbart oförenligt med rättsordningen i verkställandelandet eller att tillämpa vad den utländska domen kan innehålla om tvångsmedel. Någon uttrycklig föreskrift om detta torde inte behövas. Enligt HNS-konventionen får fördragsslutande stater vägra verkställighet om domen erhållits genom svikligt förfarande eller den stat mot vilken domen har meddelats inte haft skäligena möjligheter att föra sin talan. Verkställighet av en dom som erhållits på sådant sätt eller under sådana omständigheter som anges i konventionen måste anses uppenbarligen oförenlig med rättsordningen här i landet. Någon särskild

bestämmelse som täcker sådana fall har därför inte ansetts nödvändig.

7 §

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

(artikel 38.5 HNS-konventionen)

I lagrummet anges under vilka förutsättningar en dom får verkställas i de fall där en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat och ägaren eller försäkringsgivaren, mot vilken ersättningstalan har väckts vid svensk domstol, har rätt till ansvarsbegränsning. Genom ändringen görs bestämmelsen, som i dag gäller domar rörande oljeskador, tillämplig också i fråga om domar om ersättning för HNS-skador.

10.2 Förslaget till lag (2007:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Internationella bestämmelser som skall gälla som svensk lag

1 §

Som svensk lag skall gälla originaltexten av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

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

Den engelska originaltexten till konventionen i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med den svenska översättningen intagna som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter skall ha samma giltighet.

I bestämmelsen föreskrivs att ett antal artiklar i HNS-konventionen skall gälla som svensk lag. Det gäller dock endast 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 fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser. Med det avses bestämmelser om staternas rättigheter och skyldigheter gentemot HNS-fonden och bestämmelser som reglerar fondens verksamhet och inte berör enskilda rättssubjekt.

De bestämmelser som föreslås bli omedelbart tillämpliga är således de regler av civilrättslig och processrättslig natur som konventionen innehåller. I första hand gäller det bestämmelserna om fondens skyldighet att utge ersättning till de skadelidande (artikel 14). Vidare avses bestämmelserna om uppgifter för HNS-fonden (artikel 15), grundavgifter och årsavgifter (artikel 16–20), förfallna avgifter (artikel 22), preskription (artikel 37.2–4) jurisdiktion och om rättegången (artikel 39), erkännande och verkställighet (artikel 40) samt subrogations- och regressrätt (artikel 41). En redogörelse för artiklarnas innehåll har lämnats i avsnitt 5.1.2.

Enligt *tredje stycket* finns konventionens engelska originaltext intagen som bilaga till lagen tillsammans med en svensk översättning. Att på detta sätt ta in enbart den engelska texten är i överensstämmelse med 14 § andra stycket lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar. Samtliga originaltexter kommer att finnas tillgängliga på Utrikesdepartementets enhet för folkrätt, mänskliga rättigheter och traktaträtt.

Den svenska översättningen som finns intagen i bilaga 1 till lagen är avsedd som ett hjälpmedel för tolkning av de utländska originaltexterna.

Fondens regressrätt

2 §

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

Bestämmelsen grundar sig på artikel 41 i HNS-konventionen, som reglerar HNS-fondens regressrätt mot eller subrogationsrätt i förhållande till annan än fartygsägaren och dennes försäkringsgivare eller den som har ställt säkerhet för fartygsägarens ansvarighet. Dessa bestämmelser anger att fondens rätt i dessa avseenden inte inskränks genom konventionen. Vidare anges att fondens subrogationsrätt inte får vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en ersättningsberättigad försäkringsgivare. Det innebär att fonden gentemot den person som enligt nationell lag är ersättningssskyldig för HNS-skadan (utom ägaren eller dennes försäkringsgivare) skall ha subrogationsrätt i minst samma omfattning som den som meddelat den ersättningsberättigade försäkring.

Utän en uttrycklig föreskrift i lagen, skulle fonden kunna utöva regressrätt enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, dvs. i allmänhet mot var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållat en HNS-skada för vilken fonden betalat ersättning. Fonden skulle i så fall få en omfattande regressrätt.

Mot den bakgrunden har i bestämmelsen angetts under vilka förutsättningar fonden får utöva regressrätt, nämligen om de personer som räknas upp i tillämpliga delar i 11 kap. 5 § andra stycket, dvs. i huvudsak anställda på fartygs- och lastägarsidan, lotsarna, bärgarna och de som har vidtagit förebyggande åtgärder, har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet eller, i frågan om, bärgare, om de överträtt förbud mot bärgningen. Det innebär att fonden inte ges en mer omfattande regressrätt än fartygsägaren.

I fråga om fondens regressrätt mot andra än nu nämnda personer får denna enligt sista meningen utövas endast i den utsträckning som följer av 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104), dvs. i

den mån skadan omfattas av försäkringen och har ersatts av försäkringsbolaget.

Behörig domstol

3 §

Talan om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen, som enligt artikel 39.1–2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, skall väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka.

Paragrafen innehåller interna forumbestämmelser.

Bestämmelser om vilket lands domstolar som är behöriga att pröva talan mot HNS-fonden finns i artikel 39.1–2 och 4 i HNS-konventionen. I fråga om innehållet i dessa bestämmelser hänvisas till redogörelsen i avsnitt 5.1.2.

Lagrummet innehåller regler om den inbördes behörigheten mellan svenska domstolar att pröva sådan ersättningstalan mot fonden som skall tas upp i Sverige enligt konventionen. En sådan talan skall prövas vid en domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av samma olycka. Sådan behörighet tillkommer den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

I detta sammanhang bör beaktas den tvingande forumregeln i artikel 39.4. 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.

Underrättelse om rättegång

4 §

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

Lagrummet reglerar sättet för underrättelse till HNS-fonden enligt artikel 39.7 i HNS-konventionen.

I artikeln föreskrivs att om ersättningstalan väcks mot fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare har part i målet rätt att underrätta fonden om rättegången i enlighet med bestämmelserna i tillämplig nationell lag. I denna paragraf föreskrivs att i fråga om sådan underrättelse skall bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken tillämpas. Enligt dessa bestämmelser skall underrättelsen innehålla kungörande av rättegången samt en anmaning till den underrättelsen avser att inträda i denna. Kungörelsen skall ske genom delgivning av en skriftlig inlaga som även skall delges motparten. I inlagan skall saken och grunden för åtgärden anges. Delgivning skall ske i enlighet med vad som föreskrivs i delgivningslagen (1970:428).

Har underrättelse ägt rum enligt dessa föreskrifter, blir en dom som meddelas mot fartygets ägare eller försäkringsgivare av en enligt konventionen behörig domstol bindande för fonden, även om den inte har utnyttjat sin rätt enligt artikel 39.5.

Det kan anmärkas att en underrättelse enligt lagrummet medför preskriptionsavbrott såvitt avser fordran mot fonden.

Erkännande och verkställighet av dom

5 §

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

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

Bestämmelsen innehåller en särskild regel om erkännande och verkställighet av domar som har meddelats mot HNS-fonden i en stat där Bryssel I-förordningen gäller (alla medlemstater i EU utom Danmark).

Uppkommer en fråga om erkännande och verkställighet av en dom mot HNS-fonden som har meddelats i en främmande stat där Bryssel I-förordningen gäller är huvudregeln enligt *första stycket* att förordningens bestämmelser skall tillämpas. Leder en tillämpning av Bryssel I-förordningen till att domen inte erkänns eller verkställs här, skall frågan i stället enligt *andra stycket* avgöras enligt artikel 40.3 i konventionen.

Innebörden av regeln är inte att det i varje fall skall ske en prövning enligt både förordningen och konventionen. Om en tillämpning av förordningen leder till att domen erkänns eller anses verkställbar gäller denna bedömning. Det blir alltså inte aktuellt att gå vidare för att pröva om erkännande och verkställighet skall ske enligt konventionen. I detta fall är det uppenbart att tillämpningen av förordningen innebär att domen erkänns och verkställs i minst samma utsträckning som hade blivit fallet om i stället konventionen tillämpats.

Resultatet av tillämpningen av Bryssel I-förordningen i stället i att domen inte erkänns eller verkställs aktualiserar en tillämpning av artikel 40.3 i konventionen. Får den prövningen till följd att domen erkänns eller anses verkställbar gäller detta, trots att förordningen leder till motsatt resultat.

När det gäller erkännande och verkställighet av domar som meddelats i en stat där Bryssel I-förordningen inte gäller skall prövningen alltid ske enligt artikel 40.3 i konventionen, som inkorporerats genom 1 §, och inte enligt denna paragraf.

6 §

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

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

Bestämmelsen reglerar vilket förfarande som skall tillämpas när fråga uppkommer om verkställighet av en dom mot HNS-fonden. Paragrafen innebär att förfarandereglererna i 21 kap. 6 § sjölagen som huvudregel skall tillämpas när fråga uppkommer om verkställighet

enligt artikel 40.3 i konventionen av en dom i ett mål om ersättning för HNS-skada. Förfarandet innebär bland annat att en ansökan om verkställighet skall göras hos Svea hovrätt. Om domen mot HNS-fonden har meddelats av en domstol i en stat som är bunden av Bryssel I-förordningen, tillämpas dock i stället det förfarande som föreskrivs i förordningen och i lagen (2006:74) med kompletterande bestämmelser om domstols behörighet och om erkännande och internationell verkställighet av vissa avgöranden. Även detta förfarande inleds med en ansökan till Svea hovrätt. Det finns vissa skillnader jämfört med reglerna i 21 kap. 6 § sjölagen (se om förfarandet enligt Bryssel I-förordningen i propositionen om Verkställighet av utländska domar på privaträttens område, prop. 2001/02:146 s. 29 ff.)

10.3 Förslaget till lag (2007:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen

1 §

I denna lag avses med

farliga och skadliga ämnen:

a) oljor som definieras i artikel 1.3 i 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, och som är avgiftsskyldig till den internationella oljeskadefonden enligt artikel 10 i den konventionen,

b) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilag I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats,

c) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bilag II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78), som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller D enligt 3.4 i nämnda bilaga II,

d) farliga flytande ämnen transporterade i bulk upptagna i kapitel 17 i 1983 års internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk (IBC-koden),

som den har ändrats, och de farliga produkter för vilka de preliminärt lämpliga förhållandena för transporter har beskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överenskommelse med paragraf 1.1.3 i koden,

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

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

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

h) fasta bulkevaror som innebär kemiska risker och ingår i bihang B i koden för säker hantering av fasta bulklaster (BC-koden), som den har ändrats, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods (IMDG-koden) när godset transporteras i förpackad form,

HNS-konventionen: 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

HNS-fondens skyldighet att utge ersättning avser skada som orsakats av de i lagrummet uppräknade HNS-ämnena.

2 §

Den som under ett visst kalenderår i en svensk hamn eller i en annan i Sverige belägen anläggning har tagit emot sammanlagt mer än;

150 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

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

20 000 ton LPG, eller

20 000 ton av fasta bulkevaror eller annan last med farliga och skadliga ämnen som anges i 1 §, och

som har transporterats sjöledes till hamnen eller anläggningen skall senast den 1 mars året därpå lämna Sjöfartsverket uppgifter om den mottagna mängden farliga och skadliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket föreligger även för den som omedelbart före lossningen hade äganderätten till LNG.

Med farliga och skadliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämföras farliga och skadliga ämnen som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes, om de farliga och skadliga ämnena dessförinnan har varit föremål för sjötransport och inte därefter har tagits emot i en hamn eller anläggning i en stat som har tillträtt HNS-konventionen.

Lagrummet reglerar rapporteringsskyldigheten för HNS-gods.

I första stycket anges när den som tagit emot viss sådant gods är skyldig att lämna upplysningar till Sjöfartsverket. Rapporteringsskyldigheten föreligger således för den som har tagit emot viss volym oljor, LPG, fasta bulkvaror eller annan last med HNS-ämnen (se avsnitt 8.8.2).

Av andra stycket framgår att även den som har äganderätten till LNG omedelbart före lossningen är rapporteringsskyldig.

Bestämmelsen innebär att endast HNS-ämnen som transporterats till sjöss omfattas av bestämmelsen. Rapporteringsskyldigheten föreligger för såväl nationell som internationell sjötransport.

Om HNS-ämnen efter sjötransport lossas i en stat som inte tillträtt HNS-konventionen och därefter transporterats till anläggning i Sverige på annat sätt än sjöledes, t.ex. med tåg eller lastbil, skall enligt tredje stycket detta HNS-gods medräknas, dock endast om godset inte efter sjötransporten har tagits emot i en annan HNS-stat innan det togs emot i Sverige.

Om avgiftspliktigt HNS-gods kommer till en hamn och befinner sig där under en kortare period under transit, föreligger endast avgiftsskyldighet när godset kommit till sin slutdestination.

3 §

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

I princip skall avgift till fonden betalas endast av den som under ett kalenderår har tagit emot mer än de i 2 § första stycket angivna mängderna avgiftspliktigt gods. Det skulle emellertid kunna innebära att avgiftsskyldigheten kom att kringgås genom att en importör bildade ett antal formellt fristående enheter som var för sig inte tog emot så stor mängd HNS-gods att avgiftsskyldighet uppkom. För att förhindra det föreskrivs i HNS-konventionens artikel 16.5 att även den som inte har tagit emot nämnda kvantitet är avgiftsskyldig för den mängd han faktiskt har tagit emot, nämligen om denna mängd tillsammans med annan ”med vilken han är i intressegemenskap” överstiger de mängder som anges i konventionen. I artikelns sjätte punkt sägs att med uttrycket skall förstås ”varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet”. Frågan om sådant fall av intressegemenskap föreligger skall enligt konventionen avgöras enligt vederbörande stats nationella lag, dvs. i det land i vilket godset har tagits emot.

4 §

Efter anmaning av Sjöfartsverket är envar som under visst kalenderår har tagit emot farliga och skadliga ämnen enligt 2 § första stycket eller omedelbart före lossningen hade äganderätten till LNG skyldig att lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller i fråga om LNG som har lossats under året.

I lagrummet förskrivs om skyldigheten att lämna upplysningar till Sjöfartsverket.

5 §

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

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

Paragrafen innehåller vissa påföljdsbestämmelser. Av allmänna straffrättsliga principer följer att man inte skall kumulera böter och vite.

6 §

*Beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Lagrummet innehåller bestämmelser om hur beslut skall överklagas.

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

Bilaga

| | |
|--|--|
| <i>Immunitet och/eller privilegier gäller följande</i> | <i>Tillämplig internationell överenskommelse</i> |
| <i>Internationella organ</i> | <i>Fysiska personer</i> |

71. HNS-fonden

Konventionen den 3 maj 1996 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen)

Punkt 71 i bilagan till lagen.

I bilagan till lagen om immunitet och privilegier i vissa fall räknas upp internationella organisationer som åtnjuter immunitet och privilegier i Sverige.

I artikel 35 i HNS-konventionen föreskrivs att HNS-fonden har rätt till skattefrihet i vissa angivna avseenden. HNS-fonden har därför tagits upp i den förteckning över internationella organisationer som finns i den nämnda bilagan.

Kommittédirektiv



Genomförande av en konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods

Dir.
2005:121

Beslut vid regeringssammanträde den 27 oktober 2005.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall

- ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige bör tillträda 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen),
- ge förslag till ställningstagande i tillträdesfrågan,
- föreslå de författningsändringar som behövs för att konventionen skall kunna tillträdas eller som bedöms lämpliga med anledning av ett tillträde.

Utredaren skall samråda med berörda departement och utredningar i Danmark, Finland och Norge. Utredaren bör också vara uppmärksam på den utveckling inom EU och internationellt som kan ha betydelse för ett svenskt tillträde till konventionen.

Bakgrund

Nuvarande ordning

I 10 kap. sjölagen (1994:1009) och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna finns bestämmelser om skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakas av oljeutsläpp från tankfartyg. Några bestämmelser i 10 kap. sjölagen är tillämpliga också i fråga om oljeskador som orsakas av andra slags fartyg. Bestämmelser om ansvar och ersättning för atomskada i samband med transport av atomsubstans finns i atomansvarighetslagen (1968:45). I övrigt finns i Sverige för närvarande inga särskilda lagregler om ansvar och ersättning för skada i samband med

sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Dessa frågor får därför avgöras enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redares ansvar.

Den grundläggande regeln om skadeståndsansvar finns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Regeln innebär att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar personskada eller sakskada är skyldig att ersätta skadan. Utgångspunkten är alltså att skadeståndsansvar förutsätter vållande. Även med denna utgångspunkt får man dock räkna med möjligheten att det i rättspraxis utan direkt lagstöd skulle kunna åläggas ett strikt ansvar för skador som har orsakats av utsläpp av farliga och skadliga ämnen vid sjötransport.

Skadeståndslagen innehåller vidare regler om arbetsgivares principalsvar. Enligt 3 kap. 1 § är en arbetsgivare ansvarig för skada som vållas av hans arbetstagare.

Inom sjörätten finns en specialregel om redares principalansvar i 7 kap. 1 § sjölagen. Av denna regel följer bland annat att en redare ansvarar för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten.

En redare kan ha rätt att begränsa sitt samlade skadeståndsansvar efter en sjöolycka enligt bestämmelserna i 9 kap. sjölagen. Samma rätt till ansvarsbegränsning har vissa andra personer, bland andra en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare. Rätt till ansvarsbegränsning enligt dessa regler gäller bland annat för det ersättningsansvar som kan uppkomma för skador orsakade av vissa farliga och skadliga ämnen.

I fråga om en lastägarers skadeståndsansvar gentemot utomstående för skada som orsakats av lasten finns inte några särskilda bestämmelser i svensk rätt. Också lastägarers ansvar får därför bedömas enligt skadeståndslagen och allmänna skadeståndsrättsliga principer. Detta innebär att ansvar kan utkrävas om lastägaren vållat skadan. Så skulle kunna vara fallet om godset varit bristfälligt förpackat och som en följd därav brand eller explosion har inträffat ombord på fartyget.

Någon generell skyldighet att ha ansvarsförsäkring för den som utövar en riskabel verksamhet finns inte enligt gällande rätt. En särskild regel om försäkringsplikt för innehavare av atomanläggning finns i 22 § atomanvarighetslagen (1968:45). Försäkringsplikten omfattar även ansvarighet för skada under transport av atomsubstans. För risker som är förenade med transporter finns i övrigt vissa särskilda bestämmelser om försäkringsplikt, bland annat i 10 kap. sjölagen med avseende på oljeskador. Men utöver

dessa särskilda regler finns det för närvarande inga bestämmelser om obligatorisk försäkring för skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

Det internationella konventionsarbetet

Sjöfartsnäringen har en utpräglat internationell karaktär. Sedan länge har det funnits en strävan att åstadkomma enhetliga bestämmelser som gäller i förhållandet mellan flera stater. Numera regleras därför många sjörättsliga frågor genom internationella konventioner. Detta gäller både för civilrättsliga förhållanden och för frågor av offentlig-rättslig karaktär. Sverige har anslutit sig till flera av dessa konventioner, och sjölagen är därför i stor utsträckning baserad på ett internationellt regelverk.

Exempel på detta är reglerna om ansvar för oljeskada i 10 kap. sjölagen, vilka huvudsakligen grundar sig på 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (1992 års ansvarighetskonvention).

Den första oljeansvarighetskonventionen utarbetades inom Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) mot slutet av 1960-talet. Den utlösande faktorn var olyckan med tankfartyget *Torrey Canyon* utanför Cornwall i mars 1967. Denna olycka, som orsakade omfattande oljeskador på de engelska och franska kusterna, visade på behovet av ett internationellt regelverk på området.

Det var emellertid redan från början klart att IMO:s arbete inte skulle begränsas till oljeskador. Målsättningen var att regelverket skulle omfatta skador i anledning av transport av andra farliga och skadliga ämnen. Arbetet på detta område gick emellertid av olika orsaker trögt. Ett utkast till konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen behandlades av en internationell konferens år 1984. Konferensen misslyckades dock med att anta en konvention. Därefter dröjde det mer än tio år innan ett nytt utkast hade utarbetats som bedömdes vara färdigberett för en internationell konferens. Denna hölls i London under våren 1996. Förhandlingarna var framgångsrika och resulterade i att 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen antogs (HNS-konventionen; HNS är en akronym för engelskans Hazardous and Noxious Substances).

HNS-konventionens huvudsakliga innehåll

HNS-konventionen är tillämplig på skada som uppkommit vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Skadan skall ha uppkommit på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon eller annat område av motsvarande räckvidd. Även skador som har uppkommit på de delar av det fria havet som är belägna bortom ett sådant områdes yttre gräns omfattas i vissa fall. Skadebegreppet inkluderar personskador, saksador, rena förmögenhetsskador och föroreningskador på miljön. Även kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa skador är i princip ersättningsgilla.

Omkring 6 000 olika ämnen är farliga och skadliga i konventionens mening. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas och petroleumgas. För att konventionen skall vara tillämplig måste ämnena transporteras som last på fartyget, men det saknar betydelse om de transporteras i bulk (oförpackat) eller i paketerad form. Konventionen omfattar inte föroreningskador som orsakas av beständig olja. Sådana skador täcks i stället av 1992 års konventioner om ansvar och ersättning för oljeskador. Andra skador än föroreningskador som den beständiga oljan orsakar, till exempel genom brand, omfattas dock av HNS-konventionen. Utanför konventionens tillämpningsområde faller skador som orsakas av radioaktiva ämnen.

Skadeståndsansvaret bärs av fartygets ägare, varmed i första hand avses den registrerade ägaren. Ansvaret är strikt, det vill säga fartygsägaren är ansvarig oberoende av vållande. Fartygsägaren är dock fri från ansvar i vissa särskilda undantagssituationer, exempelvis om skadan beror på en krigshändelse eller i sin helhet orsakas av tredje mans uppsåtliga handlande (sabotagehandlingar och liknande).

Det strikta ansvaret är begränsat beloppsmässigt. Beloppsgränsen beror på fartygets bruttodräktighet. Den högsta ersättning som fartygsägaren kan bli skyldig att betala är 100 miljoner särskilda dragningsrätter (SDR), vilket motsvarar ungefär 1 miljard svenska kronor, för en och samma olycka. Har fartygsägaren själv orsakat skadan uppsåtligen eller av hänsynslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt konventionen.

Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som transporterar farliga och skadliga ämnen är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret

enligt konventionen. En skadelidande har rätt att kräva ersättning direkt av den som meddelat försäkring eller ställt annan ekonomisk garanti för fartygsägarens ansvar.

Den som inte har kunnat få full ersättning för sin skada av fartygsägaren eller dennes garant kan vända sig till en internationell fond för att få ytterligare ersättning (HNS-fonden). HNS-fonden betalar kompletterande ersättning, bland annat då fartygsägaren inte kan hållas ansvarig eller då skadan överstiger den tillämpliga ansvarsgränsen. Ersättning från HNS-fonden kan betalas också i de fall det inte varit möjligt för den skadelidande att identifiera det fartyg som transporterat de ämnen som orsakat skadan (den skadelidande har dock bevisbördan för att skadan orsakats av en olycka med ett eller flera fartyg).

Även den ersättning som kan fås från HNS-fonden är begränsad. Den maximala sammanlagda ersättning som i anledning av en och samma olycka kan betalas av fartygsägaren – eller av försäkringsgivaren – och HNS-fonden uppgår till 250 miljoner SDR, eller omkring 2,5 miljarder svenska kronor.

HNS-fonden finansieras av dem som i konventionsstaterna tar emot farliga och skadliga ämnen som har transporterats med fartyg. Efter att en olycka som aktualiserar ersättning från fonden har inträffat, får således den som tagit emot sådana ämnen i viss mängd betala en avgift till fonden. Härmed fördelas alltså det ekonomiska ansvaret för skador efter större olyckor mellan fartygsägarna och lastintressenterna.

HNS-fonden kommer att bestå av fyra konton. Från ett allmänt konto betalas ersättning för skador som orsakas av merparten av de ämnen som omfattas av konventionen. Vid sidan av det allmänna kontot finns tre särskilda konton för skador som orsakas av olja, naturgas respektive petroleumgas. Ersättning som utbetalas för en skada som orsakats av ett visst ämne belastar endast det konto som avser detta ämne. Har exempelvis en skada orsakats av petroleumgas betalas ersättning för skadan från det särskilda kontot för sådan gas. Kostnaden för detta drabbar därmed bara de företag som tar emot petroleumgas. Tanken med detta system är att en viss industrisektor inte skall drabbas av kostnader för skador som orsakats av ämnen hänförliga till en annan industrisektor.

HNS-konventionen innehåller vidare bestämmelser om bland annat preskription, behörig domstol samt erkännande och verkställighet av domar.

HNS-konventionen träder i kraft internationellt 18 månader efter det att vissa i konventionen närmare specificerade villkor har uppfyllts. Minst tolv stater, av vilka fyra stater var och en har fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om minst 2 miljoner, skall ha tillträtt konventionen. I övrigt finns vissa villkor om mottagna mängder farliga och skadliga ämnen i de stater som tillträtt konventionen. Den 31 augusti 2005 hade åtta stater tillträtt konventionen (Angola, Cypern, Marocko, Ryssland, Saint Kitts och Nevis, Samoa, Slovenien och Tonga).

Internationellt samarbete för ikraftträdande

Efter antagandet av HNS-konventionen har det visat sig finnas behov av internationellt samarbete för att underlätta arbetet med att tillträda och genomföra konventionen. IMO:s juridiska kommitté har för detta ändamål inrättat en särskild beredningsgrupp. Gruppens arbete har bland annat resulterat i en skriftlig vägledning till konventionen. I beredningsgruppens regi har det också hållits möten rörande genomförandet av konventionen med företrädare för intresserade staters regeringskanslier. Även konferenser och seminarier har hållits med deltagare från berörda branscher. Beredningsgruppen har fortlöpande rapporterat till IMO:s juridiska kommitté om dessa åtgärder och hur arbetet med genomförandet av konventionen fortskrider i IMO:s medlemsstater.

Av andra insatser som har gjorts för att underlätta tillträdet till och tillämpningen av HNS-konventionen kan särskilt nämnas att 1992 års internationella oljeskadefond har utvecklat en särskild programvara som skall göra det enklare att lämna uppgifter om mängden mottagna farliga och skadliga ämnen enligt konventionen.

Frågor som rör tillträdet till HNS-konventionen har också behandlats vid nordiska departementsöverläggningar.

En EG-rättslig aspekt på tillträdesfrågan

HNS-konventionen innehåller, som redan har nämnts, bestämmelser om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av domar. På detta område har EG exklusiv behörighet genom rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar

på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). Övriga frågor som regleras av konventionen ligger under medlemsstaternas behörighet.

Konventionen är alltså ett så kallat blandat avtal. En följd av detta är att medlemsstaterna inte utan EG:s medverkan kan tillträda konventionen. Rådet har emellertid beslutat att bemyndiga medlemsstaterna att i gemenskapens intresse underteckna, ratificera eller ansluta sig till konventionen.¹ Detta beslut gör det möjligt för medlemsstaterna att tillträda konventionen med beaktande av EG:s behörighet i vissa frågor.

I rådsbeslutet anges att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att inom rimlig tid och om möjligt före den 30 juni 2006 tillträda konventionen. Beslutet innebär ingen skyldighet för medlemsstaterna att tillträda konventionen. Beslutanderätten i tillträdesfrågan tillkommer varje enskild medlemsstat. För Sveriges del måste ett tillträde till konventionen följa reglerna i 10 kap. regeringsformen. Detta innebär att konventionen först måste godkännas av riksdagen eftersom ett svenskt tillträde förutsätter lagändringar (se 10 kap. 2 § regeringsformen).

Behovet av en utredning

Som nyss konstaterats innebär rådsbeslutet från hösten 2002 om medlemsstaternas tillträde till HNS-konventionen ingen skyldighet för Sverige att tillträda konventionen. Oavsett detta finns det goda sakliga skäl för Sverige att tillträda den.

Det framstår till en början som klart att en internationell reglering av de frågor som konventionen omfattar är att föredra framför en regional eller nationell reglering. Inte minst för konkurrensneutraliteten och förutsebarheten inom sjöfartsnäringen är det viktigt med internationellt enhetliga regler inom sjörätten.

I de skadelidandes perspektiv måste konventionen betraktas som en avsevärd förbättring i jämförelse med den nuvarande ordningen. Det strikta ansvaret, försäkringsplikten med direktkravs rätt och det från oljeskadeområdet väl beprövade systemet med en uppdelning av ersättningsansvaret mellan fartygsägaren och en internationell fond, som finansieras av lastintressenterna, borgar för att de skadelidande får fullgod och snabb ersättning i de flesta fall.

¹ Rådets beslut 2002/971/EG av den 18 november 2002 om bemyndigande för medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta sig till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (EGT L 337, 13.12.2002, s. 0055–0056, Celex 32002D0971).

Det framstår mot den bakgrunden som angeläget att Sverige tillträder konventionen. För bedömningen av tillträdesfrågan är det dock viktigt att det tas fram ett beslutsunderlag som allsidigt belyser de olika frågor som gör sig gällande. Fördelar och nackdelar med ett svenskt tillträde måste kartläggas, särskilt med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna och utvecklingen i andra länder.

Av betydelse för behovet av en utredning är också att konventionen i viss mån medger de fördragsslutande staterna valmöjligheter i en rad frågor. Detta gäller till exempel konventionens tillämpningsområde samt bestämmelserna om försäkringsplikt och försäkringscertifikat.

Konventionens bestämmelser om försäkringsplikt aktualiserar också frågan om försäkringsmarknadens möjligheter att erbjuda försäkring i den omfattning som krävs. Även denna fråga behöver utredas, bland annat med hänsyn till hur försäkringsmarknaden och försäkringsvillkoren har påverkats av händelserna den 11 september 2001 i Förenta Staterna och utvecklingen därefter.

En rad andra frågor om hur konventionen bör genomföras inställer sig. Detta gäller exempelvis bestämmelserna om finansieringen av HNS-fonden. En konventionsstat är skyldig att till HNS-fondens direktör (och innan konventionen trätt i kraft till IMO:s generalsekreterare) lämna uppgifter om bland annat den mängd avgiftspliktig last som tagits emot i den staten. Konventionen överlämnar dock i stor utsträckning åt staten själv att införa ett system för identifiering och rapportering av mottagna mängder. Här kan också pekas på att konventionen överlämnar åt staterna vissa frågor som rör mottagare av avgiftspliktiga ämnen och inrikes sjötransporter av HNS. Vidare kräver konventionen att staterna vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa fullgörandet av förpliktelserna enligt konventionen, exempelvis skyldigheten att lämna uppgifter om mottaget gods.

Att genomföra HNS-konventionen kräver förhållandevis omfattande lagstiftningsåtgärder. Konventionen omfattar frågor som inte är särskilt reglerade i svensk rätt. Här måste därför förslag till nödvändiga författningsändringar tas fram.

I bland annat ovan angivna avseenden krävs ställningstaganden från den svenska lagstiftaren i samband med ett genomförande av konventionen. Det är lämpligt att en särskild utredare ges i uppdrag att ta fram underlag och lämna förslag i dessa frågor.

Utredarens uppdrag

Uppdraget i stort

Utredaren skall ta fram ett underlag för bedömning av om Sverige bör tillträda HNS-konventionen och föreslå om tillträde skall ske eller inte. När utredaren överväger tillträdesfrågan skall han eller hon särskilt beakta rådsbeslutet 2002/971/EG om medlemsstaternas tillträde till konventionen.

Om utredaren tar ställning för ett svenskt tillträde till konventionen skall han eller hon föreslå de författningsändringar som dels är nödvändiga för att Sverige skall kunna tillträda konventionen, dels i övrigt är lämpliga med anledning av ett tillträde. Utredaren är fri att lämna de förslag till författningsändringar och åtgärder i övrigt som utredningsarbetet kan ge anledning till.

Om utredaren däremot kommer fram till att Sverige inte bör tillträda konventionen, eller att ett svenskt tillträde av någon anledning bör vänta någon tid, skall utredaren lämna förslag till de åtgärder som bedöms som nödvändiga för att säkerställa skadelidandes behov av ett väl fungerande ersättningsrättsligt skydd vid skador som orsakas av HNS.

HNS-konventionen överlämnar, som redan har nämnts, i viss utsträckning åt staterna att välja mellan alternativa regleringar av olika frågor eller att fylla ut eller komplettera konventionen med bestämmelser i nationella författningar. Det ingår i utredarens uppdrag att på grundval av en analys av de olika alternativen presentera sina förslag till ställningstaganden och hur de valda alternativen bör genomföras för svensk del. I det följande anges under skilda rubriker några av de frågor som utredaren skall beakta.

Tillämpningsområdet m.m.

Utredaren skall ta ställning till

- vilket av de båda alternativ som ges i artikel 1.4 i HNS-konventionen som bör väljas för att avgöra vem som i Sverige skall anses som mottagare av farliga och skadliga ämnen,

- om Sverige bör utnyttja HNS-konventionens möjlighet att undanta viss inrikesfart från konventionens tillämpningsområde (artikel 5.1) och
- om HNS-konventionen skall vara tillämplig på statsfartyg (artikel 4.5).

Försäkring och certifikat

Det är viktigt att de berörda fartygsägarna har realistiska möjligheter att fullgöra HNS-konventionens bestämmelser om försäkringsplikt. Utredaren skall därför

- med utgångspunkt i intresset av tillförlitliga, effektiva och varaktiga lösningar, kartlägga tillgången på försäkringar eller andra ekonomiska säkerheter för fartygsägares ansvar och
- i det sammanhanget belysa vilken inverkan – på kort och på lång sikt – händelserna den 11 september 2001 och därefter har haft på försäkringsmarknaden och vilken inverkan detta kan antas ha på möjligheten att uppfylla konventionens bestämmelser om försäkringsplikt.

Konventionens bestämmelser om försäkringsplikt kompletteras med en rad regler om utfärdande av certifikat. Utredaren skall ta ställning till hur dessa föreskrifter bör genomföras i svensk rätt. Till de frågor som måste övervägas i detta sammanhang hör

- vem som i Sverige skall vara behörig att utfärda försäkringscertifikat och vilka närmare villkor som skall gälla för utfärdandet av certifikat och för deras giltighet,
- vad som skall gälla i fråga om certifikat för fartyg som inte är hemmahörande i en konventionsstat,
- användningen av elektronisk registrering av uppgifter om certifikat och
- vilka påföljder och tvångsmedel som skall kunna tillgripas vid försummelse att hålla försäkring.

Utredaren skall ta ställning till vilken myndighet som bör ha ansvaret för kontrollen av att försäkringsplikten fullgörs och att certifikat medförs ombord på fartyget i enlighet med konventionens bestämmelser.

Rapporteringsystemet

Av central betydelse för det ansvars- och ersättningssystem som skapas genom HNS-konventionen är, som redan har framhållits, den så kallade HNS-fonden. För att den skall kunna fullgöra sina uppgifter enligt konventionen måste den ha tillgång till ett korrekt beslutsunderlag för avgiftsdebitering med mera. Utredaren skall därför lämna förslag till de åtgärder som behövs för att skapa en pålitlig och väl fungerande ordning

- för identifiering av mängden avgiftspliktiga farliga och skadliga ämnen som tas emot i Sverige,
- för rapportering till HNS-fonden av vem som tar emot farliga och skadliga ämnen i avgiftsgrundande mängd i Sverige och i vilka mängder,
- för de särskilda åtgärder som kan krävas för att uppfylla HNS-konventionens bestämmelser om rapporteringsskyldighet till IMO:s generalsekreterare innan konventionen har trätt i kraft (artikel 43).

Utredaren skall sträva efter att denna ordning så långt det är möjligt inom ramen för konventionens reglering minimerar den administrativa och ekonomiska bördan för enskilda och det allmänna.

Utredaren skall också överväga vilka åtgärder som behövs för att säkerställa att bestämmelserna om uppgiftslämnande fullgörs på ett korrekt sätt.

Arbetsformer m.m.

Utredaren skall samråda med berörda departement och utredningar i Danmark, Finland och Norge. En fortsatt nordisk rättslikhet inom sjörätten skall eftersträvas i den utsträckning som är lämplig och möjlig. Utredaren bör beakta intresset av likalydande lagtexter i de nordiska länderna.

Utredaren skall samråda med berörda myndigheter, exempelvis i frågan om, och i sådant fall i vilken utsträckning eller med vilka villkor, konventionens regler skall tillämpas på statsfartyg. Utredaren skall också samråda med berörda organisationer och företrädare för berörda delar av näringslivet.

Utredaren bör även uppmärksamma hur frågor som gäller tillträde till HNS-konventionen hanteras i andra länder än de nordiska, främst de länder som är medlemmar i EU. Även utvecklingen inom EU i andra frågor som har direkt eller indirekt betydelse för genomförandet av konventionen bör beaktas. Vidare är det lämpligt att utredaren tar del av de insatser för att underlätta tillträdet till konventionen som har gjorts framför allt inom IMO och 1992 års internationella oljeskadefond.

Utredaren skall bedöma förslagets ekonomiska konsekvenser för berörda företag och det allmänna. Utredaren skall särskilt beakta de administrativa konsekvenserna för näringslivet och utforma förslagen så att företagets administrativa kostnader hålls så låga som möjligt. Om förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, exempelvis när det gäller kontroll av försäkringspliktens fullgörande och utfärdande av certifikat, skall utredaren föreslå hur dessa skall finansieras.

Utredaren skall redovisa en miljöbedömning av sina förslag.

Uppdraget skall redovisas senast den 31 oktober 2006.

(Justitiedepartementet)

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen)

The states parties to the present convention,

Conscious of the dangers posed by the world-wide carriage by sea of hazardous and noxious substances,

Convinced of the need to ensure that adequate, prompt and effective compensation is available to persons who suffer damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of such substances,

Desiring to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and compensation in respect of such damage,

Considering that the economic consequences of damage caused by the carriage by sea of hazardous and noxious substances should be shared by the shipping industry and the cargo interests involved,

Have agreed as follows:

De stater som är parter till denna konvention,

är medvetna om de faror som uppstår vid världsomfattande sjötransporter av farliga och skadliga ämnen,

är övertygade om behovet av att lämplig, snabb och effektiv ersättning är tillgänglig för personer som lider skada vid olyckor i samband med sjötransport av sådana ämnen,

önskar anta enhetliga internationella regler och förfaranden för att bestämma frågor om ansvar och ersättning för en sådan skada,

anser att de ekonomiska följderna av skador orsakade vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen skall delas mellan sjöfartsnäringen och berörda lastintressenter, och

har därför kommit överens om följande.

Chapter I*General provisions**Definitions**Article 1*

For the purposes of this Convention:

1. *Ship* means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.

2. *Person* means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3. *Owner* means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, *owner* shall mean such company.

4. *Receiver* means either:

(a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the

Kapitel I*Allmänna bestämmelser**Definitioner**Artikel 1*

I denna konvention förstås med:

1. *Fartyg*: fartyg eller annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

2. *Person*: fysisk person samt privaträttslig eller offentligrättslig juridisk person, inbegripet en stat och dess delstater eller motsvarande.

3. *Ägare*: den person eller de personer som är registrerade som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den person eller de personer som äger fartyget. I fråga om ett fartyg som ägs av en stat och brukas av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare skall med "ägare" förstås detta bolag.

4. *Mottagare*: antingen

(a) den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktig last som lossats i en parts hamnar eller terminaler. Om vid tiden för mottagandet den person som fysiskt sett tar emot lasten handlar som mellanman för en annan som är föremål för en parts domsrätt skall huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen avslöjar huvud-

agent discloses the principal to the HNS Fund; or

(b) the person in the State Party who in accordance with the national law of that State Party is deemed to be the receiver of contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party, provided that the total contributing cargo received according to such national law is substantially the same as that which would have been received under (a).

5. *Hazardous and noxious substances (HNS)* means:

(a) any substances, materials and articles carried on board a ship as cargo, referred to in (i) to (vii) below:

(i) oils carried in bulk listed in appendix I of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;

(ii) noxious liquid substances carried in bulk referred to in appendix II of Annex II to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, and those substances and mixtures provisionally categorized as falling in pollution category A, B, C or D in accordance with regulation 3(4) of the said Annex II;

mannens identitet för HNS-fonden, eller

(b) den person hos en part som enligt partens nationella rätt anses som mottagare av avgiftspliktig last som lossats i partens hamnar eller terminaler, under förutsättning att den totala mängden avgiftspliktig last mottagen enligt sådan nationell rätt i huvudsak är densamma som om mottagandet skett enligt a.

5. *Farliga och skadliga ämnen (HNS)*:

(a) varje ämne, material och vara som transporteras ombord på ett fartyg som last och som anges i i–vii nedan

(i) oljor som transporteras i bulk och som anges i bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats,

(ii) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i bihang II till bilaga II i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori A, B, C eller D enligt regel 3.4 i nämnda bilaga II,

(iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1983, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.3 of the Code;

(iv) dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;

(v) liquefied gases as listed in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, 1983, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;

(vi) liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60° C (measured by a closed-cup test);

(vii) solid bulk materials possessing chemical hazards covered by appendix B of the

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

(iv) farliga, riskfyllda, och vådliga ämnen och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats,

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

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

(vii) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och ingår i bilag B i koden för säker

Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code when carried in packaged form; and

(b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a)(i) to (iii) and (v) to (vii) above.

6. *Damage* means:

(a) loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

(b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

(c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage

hantering av fasta bulkklaster, som den har ändrats, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella sjökoden för farligt gods när godset transporteras i förpackad form, och

(b) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a i–iii och v–vii ovan.

6. *Skada*:

(a) dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar de farliga och skadliga ämnena och som orsakats av dessa ämnen,

(b) förlust av eller skada på egendom utanför det fartyg som transporterar de farliga och skadliga ämnena och som orsakats av dessa ämnen,

(c) förlust eller skada på grund av förorening av miljön som orsakats av de farliga och skadliga ämnena, förutsatt att ersättning för försämring av miljön, annat än utebliven vinst, är begränsad till kostnader för rimliga åtgärder för återställande som har vidtagits eller som planeras, och

(d) kostnader för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Om det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja skada orsakad

caused by the hazardous and noxious substances from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the hazardous and noxious substances except if, and to the extent that, the damage caused by other factors is damage of a type referred to in article 4, paragraph 3.

In this paragraph, "caused by those substances" means caused by the hazardous or noxious nature of the substances.

7. *Preventive measures* means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage.

8. *Incident* means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage.

9. *Carriage by sea* means the period from the time when the hazardous and noxious substances enter any part of the ship's equipment, on loading, to the time they cease to be present in any part of the ship's equipment, on discharge. If no ship's equipment is used, the period begins and ends respectively when the hazardous and noxious substances cross the ship's rail.

10. *Contributing cargo* means any hazardous and noxious

av farliga och skadliga ämnen från skada orsakad av andra omständigheter, skall all skada anses orsakad av de farliga och skadliga ämnena utom om och i den utsträckning som skadan som orsakats av andra omständigheter är en skada av den art som anges i artikel 4.3.

I detta stycke förstås med "orsakats av dessa ämnen" vad som orsakats av de farliga och skadliga egenskaperna hos dessa ämnen.

7. *Förebyggande åtgärder*: varje skälig åtgärd som vidtagits av en person efter det att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada.

8. *Olycka*: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada eller framkallar ett allvarligt eller omedelbart förestående hot om skada.

9. *Sjötransport*: tidsperioden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer vid någon del av fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara vid någon del av fartygets anordningar. Om inte någon av fartygets anordningar används börjar respektive slutar tidsperioden när de farliga och skadliga ämnena korsar fartygets reling.

10. *Avgiftspliktig last*: varje farligt och skadligt ämne som

substances which are carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.

11. The *HNS Fund* means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under article 13.

12. *Unit of account* means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

13. *State of the ship's registry* means in relation to a registered ship the State of registration of the ship, and in relation to an unregistered ship the State whose flag the ship is entitled to fly.

14. *Terminal* means any site for the storage of hazardous and noxious substances received from waterborne transportation, including any facility situated offshore and linked by pipeline or otherwise to such site.

15. *Director* means the Director of the HNS Fund.

transporteras till sjöss som last till en hamn eller terminal i partens territorium och som lossas i den staten. Last i transit som vidarebefordras direkt, eller genom en hamn eller terminal, från ett fartyg till ett annat, antingen helt eller delvis, inom ramen för en transport från den ursprungliga lastningshamnen eller terminalen till hamn eller terminal på den slutliga destinationen skall anses som avgiftspliktig last bara för mottagandet på den slutliga destinationen.

11. *HNS-fonden*: den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen upprättad enligt artikel 13.

12. *Beräkningsenhet*: den särskilda dragningsrätten som den definierats av den internationella valutafonden.

13. *Fartygets registreringsstat*: för registrerade fartyg den stat där fartyget registrerats och för oregistrerade fartyg den stat vars flagga fartyget får föra.

14. *Terminal*: varje plats för lagring av farliga och skadliga ämnen som mottagits efter sjöburen transport, däri inbegripet en icke-landbaserad anläggning som genom rörledning eller på annat sätt är förenad med en sådan plats.

15. *Direktör*: HNS-fondens direktör.

16. *Organization* means the International Maritime Organization.

17. *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

Annexes

Article 2

The annexes to this Convention shall constitute an integral part of this Convention.

Scope of application

Article 3

This Convention shall apply exclusively:

(a) to any damage caused in the territory, including the territorial sea, of a State Party;

(b) to damage by contamination of the environment caused in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

16. *Organisation*: Internationella sjöfartsorganisationen.

17. *Generalsekreterare*: organisationens generalsekreterare.

Bilagor

Artikel 2

Bilagorna till denna konvention skall utgöra en integrerad del av denna konvention.

Tillämpningsområde

Artikel 3

Denna konvention gäller endast

(a) för varje skada som uppkommit inom en parts område, inklusive dess territorialvatten,

(b) för skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en parts exklusiva ekonomiska zon, som den har fastställts enligt folkrättens regler, eller, om parten inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till statens territorialvatten vilket har bestämts av den staten enligt folkrättens regler och vilken inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialvatten mäts,

(c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party or, in the case of an unregistered ship, on board a ship entitled to fly the flag of a State Party; and

(d) to preventive measures, wherever taken.

Article 4

1. This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers, for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea.

2. This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes.

3. This Convention shall not apply:

(a) to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention; and

(c) för skada, annan än skada genom förorening av miljön, som uppkommit utanför en stats territorium, inklusive territorialvattnet, om skadan har orsakats av ett ämne som transporteras ombord på ett fartyg som är registrerat i en part eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra en parts flagga, och

(d) för förebyggande åtgärder var de än har vidtagits.

Artikel 4

1. Denna konvention gäller, med undantag för fordringar som har sin grund i ett beföringsavtal för gods och passagerare, på fordringar för skada som uppkommit vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

2. Denna konvention gäller inte i den utsträckning som bestämmelserna i den är oförenliga med tillämplig lag om ersättning till anställda eller med sociala välfärdssystem.

3. Denna konvention gäller inte

(a) på skada genom förorening definierad i 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, vare sig ersättning betalas för skadan enligt konventionen eller inte, och

(b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in appendix B of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, as amended.

4. Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

5. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other vessels described in paragraph 4, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

6. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 38 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Article 5

1. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention, or any time thereafter, declare that this Convention

(b) på skada orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, som den har ändrats, eller i bilaga B i koden för säker hantering av fasta bulkklaster, som den har ändrats.

4. Utom i fall som anges i punkt 5 gäller bestämmelserna i denna konvention inte för örlogsfartyg, marina hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och brukas av en stat och som vid tillfället endast används i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift.

5. En part får bestämma att denna konvention skall gälla för dess örlogsfartyg eller andra fartyg som anges i punkt 4. I sådant fall skall staten underrätta generalsekreteraren om detta med angivande av de villkor som gäller för denna tillämpning.

6. För fartyg som ägs av en part och som används för affärsdrift skall talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 38 och staten skall avstå från alla invändningar som grundas på dess egenskap av suverän stat.

Artikel 5

1. En stat får vid tiden för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention, eller när som helst därefter, förklara att denna

does not apply to ships:

(a) which do not exceed 200 gross tonnage; and

(b) which carry hazardous and noxious substances only in packaged form; and

(c) while they are engaged on voyages between ports or facilities of that State.

2. Where two neighbouring States agree that this Convention does not apply also to ships which are covered by paragraph 1(a) and (b) while engaged on voyages between ports or facilities of those States, the States concerned may declare that the exclusion from the application of this Convention declared under paragraph 1 covers also ships referred to in this paragraph.

3. Any State which has made the declaration under paragraph 1 or 2 may withdraw such declaration at any time.

4. A declaration made under paragraph 1 or 2, and the withdrawal of the declaration made under paragraph 3, shall be deposited with the Secretary-General who shall, after the entry into force of this Convention, communicate it to the Director.

5. Where a State has made a declaration under paragraph 1 or 2 and has not withdrawn it, hazardous and noxious substances carried on board ships covered by that paragraph shall not be considered to be con-

konvention inte gäller för fartyg

(a) vars dräktighet inte överstiger 200 bruttoton, och

(b) som bara transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form, och

(c) medan de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i den staten.

2. Om två grannstater kommer överens om att denna konvention inte skall gälla också för fartyg som anges i punkt 1 a och b medan de utför resor mellan hamnar eller anläggningar i dessa stater, får de berörda staterna förklara att det undantag från denna konvention som angetts enligt punkt 1 också omfattar fartyg som anges i denna punkt.

3. En stat som har gjort en förklaring enligt punkt 1 eller 2 får när som helst återta denna förklaring.

4. En förklaring enligt punkt 1 eller 2 och återtagandet av en sådan förklaring enligt punkt 3 skall deponeras hos generalsekreteraren, som efter ikraftträdandet av denna konvention skall underrätta direktören om detta.

5. När en stat har gjort en förklaring enligt punkt 1 eller 2 och inte har återtagit den skall farliga och skadliga ämnen som transporteras ombord på fartyg som omfattas av detta stycke inte anses som avgiftspliktig last

tributing cargo for the purpose of application of articles 18, 20, article 21, paragraph 5 and article 43.

6. The HNS Fund is not liable to pay compensation for damage caused by substances carried by a ship to which the Convention does not apply pursuant to a declaration made under paragraph 1 or 2, to the extent that:

(a) the damage as defined in article 1, paragraph 6(a), (b) or (c) was caused in:

(i) the territory, including the territorial sea, of the State which has made the declaration, or in the case of neighbouring States which have made a declaration under paragraph 2, of either of them; or

(ii) the exclusive economic zone, or area mentioned in article 3(b), of the State or States referred to in (i);

(b) the damage includes measures taken to prevent or minimize such damage.

Duties of States Parties

Article 6

Each State Party shall ensure that any obligation arising under this Convention is fulfilled and shall take appropriate measures under its law including the imposing of sanctions as it may deem necessary, with a view to

vid tillämpningen av artiklarna 18 och 20, artikel 21.5 samt artikel 43.

6. HNS-fonden är inte ersättningskyldig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen som transporteras av ett fartyg för vilket konventionen inte gäller till följd av en förklaring enligt punkt 1 eller 2 i den utsträckning som

(a) skadan som den definierats i artikel 1.6 a, b eller c uppkommit i:

(i) den stats område, inbegripet territorialvattnet, som har gjort förklaringen eller om grannstater har gjort en förklaring enligt punkt 2 hos någondera av dem, eller

(ii) i den exklusiva ekonomiska zonen eller område som nämns i artikel 3 b hos den eller de stater som anges i i,

(b) skadan inbegriper åtgärder för att förhindra eller begränsa sådan skada.

Parternas skyldigheter

Artikel 6

Varje part skall se till att en förpliktelse som uppstår enligt denna konvention fullgörs. Parten skall vidta lämpliga lagstiftningsåtgärder så att en sådan förpliktelse effektivt fullgörs, däri inbegripet införande av så-

the effective execution of any such obligation.

dana påföljder som den anser erforderliga.

Chapter II

Kapitel II

Liability

Ansvar

Liability of the owner

Ägarens ansvar

Article 7

Artikel 7

1. Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.

2. No liability shall attach to the owner if the owner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by third party; or

(c) the damage was wholly caused by negligence or other wrongful act of any Govern-

1. Den som vid tiden för en olycka är ägare är, utom i de fall som anges i punkt 2 och 3, ansvarig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen ombord på fartyget i samband med deras sjötransport. Om en olycka utgörs av en serie av händelser med samma ursprung åvilar ansvaret den som var ägare vid tidpunkten för den första händelsen.

2. Ägaren är inte ansvarig om han visar att

(a) skadan orsakades av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras, eller

(b) skadan i sin helhet vållats av tredje man med avsikt att orsaka skada, eller

(c) skadan i sin helhet orsakades av vårdslöshet eller annan försummelse av en regering eller

ment or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; or

(d) the failure of the shipper or any other person to furnish information concerning the hazardous and noxious nature of the substances shipped either

(i) has caused the damage, wholly or partly; or

(ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with article 12;

provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped.

3. If the owner proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

4. No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.

5. Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention

annan myndighet vid fullgörandet av en skyldighet att svara för underhållandet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller

(d) underlåtenhet av avsändaren eller annan person att informera om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats antingen

(i) har orsakat skadan, helt eller delvis, eller

(ii) har lett till att ägaren inte tagit en försäkring enligt artikel 12,

under förutsättning att varken ägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna hos de transporterade ämnena.

3. Visar ägaren att skadan helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligt eller av vårdslöshet kan ägaren befrias helt eller delvis från ansvar mot denne.

4. Anspråk på ersättning för skada får inte göras gällande mot ägaren på annat sätt än enligt denna konvention.

5. Med förbehåll för punkt 6 får anspråk på ersättning för skada inte göras gällande enligt

or otherwise may be made against:

(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;

(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;

(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;

(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;

(e) any person taking preventive measures; and

(f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e);

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.

denna konvention eller på annan grund mot

(a) ägarens anställda eller ställföreträdare eller fartygsbesättningen,

(b) lotsen eller andra personer som utför tjänster för fartyget utan att vara medlemmar av besättningen,

(c) befraktare (hur de än betecknas, inklusive den som hyrt fartyget utan manskap), redare och personer som i redarens ställe handhar fartygets drift,

(d) den som utför bärgning med ägarens samtycke eller på order av en behörig offentlig myndighet,

(e) den som vidtar förebyggande åtgärder,

(f) anställda hos eller ställföreträdare för de personer som nämns i c, d och e,

om inte skadan orsakades genom deras egna handlingar eller underlåtenhet uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

6. Bestämmelserna i denna konvention inskränker inte ägarens regressrätt mot tredje man, inbegripet, men inte begränsat till, avsändaren eller mottagaren av de ämnen som orsakar skadan eller de personer som nämns i punkt 5.

Incidents involving two or more ships *Olyckor med två eller flera fartyg*

Article 8

1. Whenever damage has resulted from an incident involving two or more ships each of which is carrying hazardous and noxious substances, each owner, unless exonerated under article 7, shall be liable for the damage. The owners shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

2. However, owners shall be entitled to the limits of liability applicable to each of them under article 9.

3. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse of an owner against any other owner.

Limitation of liability

Article 9

1. The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following

Artikel 8

1. Om skada har uppkommit efter en olycka med två eller flera fartyg som vart och ett transporterar farliga och skadliga ämnen är varje ägare, om han inte är befriad från ansvar enligt artikel 7, ansvarig för skadan. Ägarna är solidariskt ansvariga för all sådan skada som inte tillförlitligt kan särskiljas.

2. Ägarna har emellertid rätt till de ansvarsgränser som gäller för var och en av dem enligt artikel 9.

3. Bestämmelserna i denna artikel inskränker inte någon regressrätt som en ägare har mot en annan ägare.

Begränsning av ansvaret

Artikel 9

1. Fartygsägaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention för en och samma olycka till ett sammanlagt belopp som beräknas enligt följande:

(a) Tio miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars tonnage inte överstiger 2 000 ton, och

(b) för ett fartyg med större tonnage, följande belopp utöver

amount in addition to that mentioned in (a):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,500 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 360 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.

2. The owner shall not be entitled to limit liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from the personal act or omission of the owner, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

3. The owner shall, for the purpose of benefitting from the limitation provided for in paragraph 1, constitute a fund for the total sum representing the limit of liability established in accordance with paragraph 1 with the court or other competent authority of any one of the States Parties in which action is brought under article 38 or, if no action is brought, with any court or other competent authority in any one of the States Parties in which an action can be brought under article 38. The fund can be constituted either by depositing the sum or

det som anges i a:

– För varje ton från 2 001 till 50 000 ton, 1 500 beräkningsenheter,

– för varje ton utöver 50 000 ton, 360 beräkningsenheter.

Dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 100 miljoner beräkningsenheter.

2. Ägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention om det visas att han genom egen handling eller underlåtenhet har orsakat skadan uppsåtligt eller hänsynslöst och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

3. För att få åtnjuta förmånen av den ansvarsbegränsning som anges i punkt 1 skall ägaren upprätta en fond som skall uppgå till det totala beloppet för hans ansvarsbegränsning enligt punkt 1. Fonden skall upprättas hos domstolen eller annan behörig myndighet hos någon av de parter i vilken talan har väckts enligt artikel 38 eller om talan inte har väckts hos en domstol eller behörig myndighet hos någon av de parter där talan får väckas enligt artikel 38. Fonden kan upprättas genom att beloppet deponeras eller att en bankgaranti eller

by producing a bank guarantee or other guarantee, acceptable under the law of the State Party where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or other competent authority.

4. Subject to the provisions of article 11, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established claims.

5. If before the fund is distributed the owner or any of the servants or agents of the owner or any person providing to the owner insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for damage, such person shall, up to the amount that person has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage which such person may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

7. Where owners or other persons establish that they may be compelled to pay at a later date in whole or in part any

annan säkerhet ställs, vilken godtas enligt lagen hos den part där fonden upprättas och som anses tillräcklig enligt domstolen eller den behöriga myndigheten.

4. Fonden skall, med förbehåll för bestämmelserna i artikel 11, fördelas mellan fordringsägarna i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar.

5. Har innan fonden fördelats ägaren eller någon som är i hans tjänst eller företrädare för ägaren eller någon som meddelat ägaren försäkring eller ställt annan ekonomisk säkerhet i följd av olyckan betalat ersättning för skada, inträder han upp till det belopp han betalat i den rätt som den som fått ersättningen skulle ha haft enligt denna konvention.

6. Den subrogationsrätt som anges i punkt 5 får även utövas av annan än där nämnda personer för varje belopp som denne kan ha betalat i ersättning för skada, men bara i den utsträckning tillämplig nationell rätt ger denne en sådan rätt.

7. Visar ägare eller andra att de kan bli skyldiga att vid en senare tidpunkt helt eller delvis betala ersättning, beträffande

such amount of compensation, with regard to which the right of subrogation would have been enjoyed under paragraphs 5 or 6 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce the claim against the fund.

8. Claims in respect of expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall rank equally with other claims against the fund.

9. (a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund referred to in paragraph 3. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency,

vilken de, om ersättningen hade betalats innan fonden fördelades skulle ha haft rätt att inträda i den skadelidandes ställe enligt punkt 5 eller 6, får domstolen eller annan behörig myndighet i den stat där fonden upprättats bestämma att ett tillräckligt belopp tills vidare skall sättas av för att möjliggöra för sådana personer att senare göra gällande sina rättigheter mot fonden.

8. Krav som hänför sig till skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt har ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada skall jämföras med andra krav mot fonden.

9. (a) De belopp som anges i punkt 1 skall räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde den valutan har i förhållande till den särskilda dragningsrätten, den dag då fonden upprättas enligt punkt 3. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en part som är medlem i Internationella valutafonden skall beräknas i enlighet med den värderingsmetod Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av den inhemska valutan i förhållande till den särskilda dragningsrätten hos en part som inte är medlem i Internationella

in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

(b) Nevertheless, a State Party which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 9(a) may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 9(a) shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to 65 mg of gold of millesimal 900. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

(c) The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 9(a) and the conversion mentioned in paragraph 9(b) shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in paragraph 1 as would result from the application of the first two sentences of paragraph 9(a). States Parties shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant

valutafonden skall beräknas på det sätt den staten bestämmer.

(b) En part som inte är medlem i Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att bestämmelserna i punkt 9 a tillämpas får emellertid när den ratificerar, godtar, godkänner eller ansluter sig till konventionen eller när som helst därefter förklara att den beräkningsenhet som avses i punkt 9 a skall motsvara 15 guldfrancs. Den guldfranc som avses i denna punkt motsvarar 65 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning från guldfranc till inhemsk valuta skall göras enligt lagen i den berörda staten.

(c) Den beräkning som i punkt 9 a sista meningen och omräkningen enligt punkt 9 b skall göras på ett sådant sätt att så långt möjligt samma realvärde för beloppen enligt punkt 1 uttrycks hos den partens inhemska valuta som skulle ha blivit fallet om de tre första meningarna i nionde stycket a hade tillämpats. Parterna skall hos generalsekreteraren anmäla beräkningssättet enligt punkt 9 a eller resultatet av den omräkning enligt punkt 9 b i före-

to paragraph 9(a), or the result of the conversion in paragraph 9(b) as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

10. For the purpose of this article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11. The Insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 10

1. Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with article 9 and is entitled to limit liability:

(a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to

kommande fall, när de deponerar ett instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning till denna konvention samt närhelst förändringar inträffar i någondera.

10. Vid tillämpningen av denna artikel skall fartygstonnaget vara bruttotonnaget beräknat enligt bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

11. Försäkringsgivaren eller annan som ställt ekonomisk säkerhet har rätt att upprätta en fond enligt denna artikel på samma villkor och med samma verkan som om den hade upprättats av ägaren. En sådan fond får upprättas även om ägaren enligt bestämmelserna i punkt 2 inte har rätt att begränsa sitt ansvar, men upprättandet skall i sådant fall inte inverka på någon fordringsägares rättigheter mot ägaren.

Artikel 10

1. Har ägaren efter en olycka upprättat en fond enligt artikel 9 och har han rätt att begränsa sitt ansvar

(a) får krav på ersättning för skada som orsakats av denna olycka inte göras mot annan

exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim; and

(b) the court or other competent authority of any State Party shall order the release of any ship or other property belonging to the owner which has been arrested in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest.

2. The foregoing shall, however, only apply if the claimant has access to the court administering the fund and the fund is actually available in respect of the claim.

Death and injury

Article 11

Claims in respect of death or personal injury have priority over other claims save to the extent that the aggregate of such claims exceeds two thirds of the total amount established in accordance with article 9, paragraph 1.

ägaren tillhörig egendom, och

(b) skall domstol eller annan behörig myndighet hos en part bestämma att häva en handräckningsåtgärd med avseende på ett fartyg eller annan egendom som tillhör ägaren och som blivit föremål för sådan åtgärd med anledning av anspråk på ersättning för skada, och skall likaledes frige borgen eller annan säkerhet som ställts för att undvika sådan handräckningsåtgärd.

2. Vad ovan sägs 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.

Dödsfall och personskada

Artikel 11

Anspråk med anledning av dödsfall och personskada har företräde framför andra anspråk utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summan bestämd enligt artikel 9.1.

Compulsory insurance of the owner *Obligatorisk ansvarsförsäkring*

Article 12

1. The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9, paragraph 1, to cover liability for damage under this Convention.

2. A compulsory insurance certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such compulsory insurance certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the

Artikel 12

1. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en part och som faktiskt transporterar farliga och skadliga ämnen är skyldig att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet, som garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution, på det belopp som gäller enligt artikel 9.1 för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention.

2. Ett certifikat om obligatorisk försäkring som bevis om att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns enligt bestämmelserna i denna konvention skall utfärdas för varje fartyg sedan behörig myndighet i en part har fastställt att kraven enligt första stycket har uppfyllts. För ett fartyg registrerat i en part skall certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. För ett fartyg som inte är registrerat hos någon part får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet hos någon part. Certifikatet om obligatorisk försäkring skall vara uppställt i överensstämmelse med bifogade formulär och skall innehålla följande uppgifter:

model set out in annex I and shall contain the following particulars:

(a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;

(b) name and principal place of business of the owner;

(c) IMO ship identification number;

(d) type and duration of security;

(e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and

(f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. The compulsory insurance certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is neither English, nor French nor Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

4. The compulsory insurance certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party,

(a) Fartygets namn, signalbokstäver och registreringsort.

(b) Ägarens namn och den ort där hans huvudsakliga verksamhet bedrivs.

(c) IMO-nummer.

(d) Säkerhetens art.

(e) Försäkringsgivarens eller annans som ställt säkerhet namn och ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs samt i förekommande fall den ort där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts.

(f) Certifikatets giltighetstid, som inte får vara längre än giltighetstiden för försäkringen eller säkerheten.

3. Certifikatet om obligatorisk försäkring skall upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som används varken är engelska, franska eller spanska skall certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk.

4. Certifikatet om obligatorisk försäkring skall medföras ombord på fartyget och en kopia skall ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat hos någon part, till myn-

with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

5. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 4, unless the compulsory insurance certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

6. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the compulsory insurance certificate.

7. Compulsory insurance certificates issued or certified under the authority of a State Party in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same

digheten i den stat som har utfärdat eller bestyrkt certifikatet.

5. En försäkring eller annan ekonomisk säkerhet uppfyller inte föreskrifterna i denna artikel om den kan upphöra att gälla, av annan orsak än att den tid för försäkringens giltighet som enligt punkt 2 angetts i certifikatet gått ut, innan tre månader har förflutit från den dag då meddelande om uppsägning lämnats till den myndighet som avses i punkt 4, om inte certifikatet har återlämnats till denna myndighet eller nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Vad nu har sagts skall även gälla varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

6. Om inte annat följer av vad som bestäms i denna artikel skall registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av och giltigheten för certifikatet för obligatorisk försäkring.

7. Certifikat om obligatorisk ansvarsförsäkring som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av någon part enligt punkt 2 skall godtas av övriga parter för syftet med denna konvention och skall av övriga parter anses ha samma giltighet som certifikat om obligatorisk

force as compulsory insurance certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the compulsory insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

8. Any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limitation of liability, benefit from the limit of liability prescribed in accordance with paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall

försäkring som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade hos någon part. Anser en part att den i certifikatet om obligatorisk försäkring angivna försäkringsgivaren eller garanten inte är ekonomiskt i stånd att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention får parten när som helst begära överläggningar med den stat som har utfärdat certifikatet.

8. Talan om ersättning för skada får föras direkt mot försäkringsgivaren eller mot annan som har ställt ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar för skada. I sådant fall har svaranden rätt att åtnjuta de begränsningar i ansvaret som föreskrivs i punkt 1, även om ägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får vidare göra gällande invändningar som ägaren skulle ha fått göra gällande, med undantag för invändning grundad på att ägaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Dessutom får svaranden åberopa att skadan orsakats genom uppsåtlig handling av ägaren själv, men han får inte göra gällande andra invändningar som han skulle varit berättigad att åberopa i rättegång i vilken ägaren för talan mot honom. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämnd i målet.

in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

9. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention.

10. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12.

11. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security in the sums specified in paragraph 1 is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

12. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a compulsory insurance certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's

9. Belopp från försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som avses i punkt 1 får användas endast för betalning av ersättning enligt denna konvention.

10. En part får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och för vilket denna artikel gäller om inte ett certifikat har utfärdats enligt punkt 2 eller 12.

11. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel skall varje part med tillämpning av sin nationella lag se till att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet i den omfattning som anges i punkt 1 gäller för varje fartyg var det än är registrerat som anlöper eller lämnar en hamn inom dess område eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

12. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en part skall de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet inte tillämpas på ett sådant fartyg. Fartyget skall medföra ett certifikat om obligatorisk försäkring utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat med förklaring att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks

liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a compulsory insurance certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

inom de gränser som anges i punkt 1. Ett sådant certifikat om obligatorisk försäkring skall så nära som möjligt överensstämma med det formulär som bestämts enligt punkt 2.

Chapter III

Compensation by the International Hazardous and Noxious Substances Fund (HNS Fund)

Establishment of the HNS Fund

Article 13

1. The International Hazardous and Noxious Substances Fund (HNS Fund) is hereby established with the following aims:

(a) to provide compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, to the extent that the protection afforded by chapter II is inadequate or not available; and

(b) to give effect to the related tasks set out in article 15.

2. The HNS Fund shall in each State Party be recognized as a legal person capable under the laws of that State of assuming rights and obligations and of being a party in legal proceedings before the courts of that State. Each State Party shall recognize the Director as the

Kapitel III

Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (HNS-fonden)

Upprättandet av HNS-fonden

Artikel 13

1. Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (HNS-fonden) upprättas härmed för följande syften:

(a) Att betala ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen i den utsträckning som ersättning för skadan enligt kapitel II inte är tillräcklig eller inte möjlig.

(b) Att uppfylla de ändamål som anges i artikel 15.

2. HNS-fonden skall i varje part 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 part. Varje part skall erkänna direktören som ställföreträdare för

legal representative of the HNS Fund. fonden.

Compensation

Ersättning

Article 14

Artikel 14

1. For the purpose of fulfilling its function under article 13, paragraph 1(a), the HNS Fund shall pay compensation to any person suffering damage if such person has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of chapter II:

(a) because no liability for the damage arises under chapter II;

(b) because the owner liable for the damage under chapter II is financially incapable of meeting the obligations under this Convention in full and any financial security that may be provided under chapter II does not cover or is insufficient to satisfy the claims for compensation for damage; an owner being treated as financially incapable of meeting these obligations and a financial security being treated as insufficient if the person suffering the damage has been unable to obtain full satisfaction of the amount of compensation due under chapter II after having taken all reasonable steps to pursue the available legal remedies;

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a skall HNS-fonden betala ersättning till var och en som lidit skada om denne inte har kunnat få full ersättning för skadan enligt kapitel II

(a) därför att det inte föreligger något ansvar för skadan enligt kapitel II,

(b) därför att den ägare som är ansvarig för skadan enligt kapitel II inte till fullo kan infria sina ekonomiska förpliktelser enligt denna konvention och att ekonomisk säkerhet som kan ha ställts enligt kapitel II inte gäller för skadan eller inte räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken; ägaren skall anses ekonomiskt ur stånd att infria sina förpliktelser och ekonomisk säkerhet skall anses otillräcklig om den skadelidande, sedan han vidtagit alla skäligena åtgärder för att utnyttja de rättsliga medel som är tillgängliga för honom, inte har kunnat få ut hela det ersättningsbelopp som han har rätt till enligt kapitel II,

(c) because the damage exceeds the owner's liability under the terms of chapter II.

2. Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize damage shall be treated as damage for the purposes of this article.

3. The HNS Fund shall incur no obligation under the preceding paragraphs if:

(a) it proves that the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war or insurrection or was caused by hazardous and noxious substances which had escaped or been discharged from a warship or other ship owned or operated by a State and used, at the time of the incident, only on Government non-commercial service; or

(b) the claimant cannot prove that there is a reasonable probability that the damage resulted from an incident involving one or more ships.

4. If the HNS Fund proves that the damage resulted wholly or partly either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the HNS Fund may be exonerated wholly or partially from its obligation to pay compensation to such person. The HNS Fund shall in any event be

(c) därför att skadan överstiger ägarens ansvar enligt villkoren i kapitel II.

2. Skäliga utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada skall vid tillämpningen av denna artikel anses som skada.

3. HNS-fonden är inte ansvarig enligt föregående stycke om

(a) den visar att skadan orsakades av krigshandling, fientligheter, inbördeskrig eller uppror eller orsakades av farliga och skadliga ämnen som läckt eller tömts ut från ett örlogsfartyg eller annat fartyg, som ägs eller brukas av en stat och vid tidpunkten för olyckan används endast i statlig verksamhet för annat ändamål än affärsdrift, eller

(b) den ersättningsökande inte kan visa att det skäligen är sannolikt att skadan orsakats av en olycka med ett eller flera fartyg.

4. Visar HNS-fonden att skadan helt eller delvis orsakades genom en uppsåtlig handling eller uppsåtlig underlåtenhet av den skadelidande eller av vårdslöshet av denne kan HNS-fonden befrias helt eller delvis från sin skyldighet att betala ersättning till denne. I varje fall skall fonden befrias från sin skyldighet i den utsträckning som fartygsägaren kan befrias

exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exonerated of the HNS Fund with regard to preventive measures.

5. (a) Except as otherwise provided in subparagraph (b), the aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and any amount of compensation actually paid under chapter II for damage within the scope of application of this Convention as defined in article 3 shall not exceed 250 million units of account.

(b) The aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this article for damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 250 million units of account.

(c) Interest accrued on a fund constituted in accordance with article 9, paragraph 3, if any, shall not be taken into account for the computation of the maximum compensation payable by the HNS Fund under this article.

(d) The amounts mentioned in this article shall be converted into national currency on the

enligt artikel 7.3. HNS-fonden är emellertid aldrig befriad från sin skyldighet vad gäller förebyggande åtgärder.

5. (a) Om inte annat anges i b i denna punkt är det sammanlagda belopp som fonden skall betala enligt denna artikel begränsat för en och samma olycka så att summan av beloppet och det ersättningsbelopp som faktiskt har betalats enligt kapitel II för skada, som faller inom denna konventions tillämpningsområde enligt artikel 3, inte får överstiga 250 miljoner beräkningsenheter.

(b) Det sammanlagda belopp som fonden skall betala enligt denna artikel för skada som orsakats av en naturhändelse av osedvanlig karaktär som inte kunnat undvikas och vars verkningar inte kunnat förhindras får inte överstiga 250 miljoner beräkningsenheter.

(c) Upplupen ränta på en fond som upprättats enligt artikel 9.3 skall inte tas med vid beräkningen av det högsta belopp som fonden har att betala enligt denna artikel.

(d) De belopp som anges i denna artikel skall räknas om till inhemsk valuta på grundval av

basis of the value of that currency with reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of the Assembly of the HNS Fund as to the first date of payment of compensation.

6. Where the amount of established claims against the HNS Fund exceeds the aggregate amount of compensation payable under paragraph 5, the amount available shall be distributed in such a manner that the proportion between any established claim and the amount of compensation actually recovered by the claimant under this Convention shall be the same for all claimants. Claims in respect of death or personal injury shall have priority over other claims, however, save to the extent that the aggregate of such claims exceeds two thirds of the total amount established in accordance with paragraph 5.

7. The Assembly of the HNS Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner has not constituted a fund in accordance with chapter II. In such cases paragraph 5(d) applies accordingly.

det värde valutan hade i förhållande till den särskilda dragningsrätten den dag som HNS-fondens församling bestämmer som första dag för utbetalning av ersättning.

6. Om summan av styrkta fordringar mot HNS-fonden överstiger det sammanlagda ersättningsbeloppet enligt punkt 5, skall det tillgängliga beloppet fördelas så att förhållandet mellan en styrkt fordran och det ersättningsbelopp som fordringsägaren faktiskt erhåller enligt denna konvention är det samma för alla fordringsägare. Anspråk på ersättning för dödsfall och personskada skall ha företräde framför andra anspråk, utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av den totala summa som fastställts enligt punkt 5.

7. HNS-fondens församling får i undantagsfall besluta att ersättning enligt konventionen får betalas även om ägaren inte har upprättat någon fond enligt kapitel II. I sådana fall tillämpas punkt 5 d.

*Related tasks of the HNS Fund**Ytterligare uppgifter för HNS-fonden**Article 15**Artikel 15*

For the purpose of fulfilling its function under article 13, paragraph 1(a), the HNS Fund shall have the following tasks:

(a) to consider claims made against the HNS Fund;

(b) to prepare an estimate in the form of a budget for each calendar year of:

Expenditure:

(i) costs and expenses of the administration of the HNS Fund in the relevant year and any deficit from operations in the preceding years; and

(ii) payments to be made by the HNS Fund in the relevant year;

Income:

(iii) surplus funds from operations in preceding years, including any interest;

(iv) initial contributions to be paid in the course of the year;

(v) annual contributions if required to balance the budget; and

(vi) any other income;

(c) to use at the request of a State Party its good offices as necessary to assist that State to secure promptly such personnel, material and services as are necessary to enable the State to take measures to prevent or mitigate damage arising from an

För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a skall HNS-fonden ha följande uppgifter

(a) Att överväga anspråk som riktas mot HNS-fonden.

(b) Att förbereda en beräkning i form av en budget för varje kalenderår enligt följande:

Utgifter:

(i) Kostnader och utgifter för HNS-fondens förvaltning under året och underskott från verksamheten från föregående år, och

(ii) utbetalningar från HNS-fonden under året.

Inkomster:

(iii) Överskott från verksamheten under föregående år, inbegripet ränta,

(iv) grundavgifter som skall betalas under året,

(v) årsavgifter om sådana krävs för att balansera budgeten, och

(vi) andra inkomster.

(c) Att, på begäran av en part, ställa sina tjänster till förfogande i erforderlig omfattning för denna stat för att hjälpa den att snabbt förfoga över personal, material och tjänster som staten behöver för att kunna vidta åtgärder för att förhindra eller

incident in respect of which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Convention; and

(d) to provide, on conditions laid down in the internal regulations, credit facilities with a view to the taking of preventive measures against damage arising from a particular incident in respect of which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

General provisions on contributions

Article 16

1. The HNS Fund shall have a general account, which shall be divided into sectors.

2. The HNS Fund shall, subject to article 19, paragraphs 3 and 4, also have separate accounts in respect of:

(a) oil as defined in article 1, paragraph 5(a)(i) (*oil account*);

(b) liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent (LNG) (*LNG account*); and

(c) liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with propane and butane as the main constituents (LPG) (*LPG account*).

3. There shall be initial contributions and, as required, annual contributions to the

begränsa skada som orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

(d) Att, på villkor som föreskrivs i reglementet, ställa kreditmöjligheter till förfogande för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas mot skada som orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

Allmänna bestämmelser om avgifter

Artikel 16

1. HNS-fonden skall ha ett allmänt konto som är fördelat i sektorer.

2. HNS-fonden skall, med beaktande av artikel 19.3 och 19.4, också ha särskilda konton för

(a) olja enligt artikel 1.5 a i (oljekonto),

(b) flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG)(LNG-konto), och

(c) flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG)(LPG-konto).

3. Det skall betalas grundavgifter och, om nödvändigt, årsavgifter till HNS-fonden.

HNS Fund.

4. Contributions to the HNS Fund shall be made into the general account in accordance with article 18, to separate accounts in accordance with article 19 and to either the general account or separate accounts in accordance with article 20 or article 21, paragraph 5. Subject to article 19, paragraph 6, the general account shall be available to compensate damage caused by hazardous and noxious substances covered by that account, and a separate account shall be available to compensate damage caused by a hazardous and noxious substance covered by that account.

5. For the purposes of article 18, article 19, paragraph 1(a)(i), paragraph 1(a)(ii) and paragraph 1(c), article 20 and article 21, paragraph 5, where the quantity of a given type of contributing cargo received in the territory of a State Party by any person in a calendar year when aggregated with the quantities of the same type of cargo received in the same State Party in that year by any associated person or persons exceeds the limit specified in the respective subparagraphs, such a person shall pay contributions in respect of the actual quantity received by that person notwithstanding that that quantity did not exceed the respective

4. Avgifter till HNS-fonden skall betalas till det allmänna kontot enligt artikel 18, till de särskilda kontona enligt artikel 19 och till antingen det allmänna kontot eller de särskilda kontona enligt artikel 20 eller artikel 21.5. Med förbehåll för artikel 19.6 skall det allmänna kontot betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot och ett särskilt konto skall betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot.

5. Om den mängd avgiftspliktig last som någon under ett kalenderår tagit emot inom en parts område sammantaget med den mängd avgiftspliktig last som tagits emot i samma parts område av annan med vilken han är i intressegemenskap överstiger de gränser som anges i artikel 18, artikel 19.1 a i och ii, 19.1 c, artikel 20 och artikel 21.5, skall han betala avgift enligt dessa artiklar för den mängd som han faktiskt tagit emot även om denna mängd inte översteg respektive gräns.

limit.

6. *Associated person* means any subsidiary or commonly controlled entity. The question whether a person comes within this definition shall be determined by the national law of the State concerned.

6. 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.

General provisions on annual contributions

Allmänna bestämmelser om årsavgifter

Article 17

Artikel 17

1. Annual contributions to the general account and to each separate account shall be levied only as required to make payments by the account in question.

1. Årsavgifter till det allmänna kontot och till varje särskilt konto skall tas ut bara om det behövs för att göra utbetalningar från respektive konto.

2. Annual contributions payable pursuant to articles 18, 19 and article 21, paragraph 5, shall be determined by the Assembly and shall be calculated in accordance with those articles on the basis of the units of contributing cargo received or, in respect of cargoes referred to in article 19, paragraph 1(b), discharged during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.

2. Årsavgifter enligt artiklarna 18 och 19 samt artikel 21.5 fastställs av församlingen. Avgifterna skall beräknas enligt de nämnda artiklarna på grundval av de enheter avgiftspliktig last som tagits emot, eller i fråga om laster som avses i artikel 19.1 b som lossats, under det föregående kalenderåret eller annat år som församlingen bestämmer.

3. The Assembly shall decide the total amount of annual contributions to be levied to the general account and to each separate account. Following that decision the Director shall, in respect of each State Party,

3. Församlingen skall bestämma den totala årsavgift som skall tas ut till det allmänna kontot och till varje särskilt konto. Som en följd av detta beslut skall direktören, på grundval av ett bestämt belopp för

calculate for each person liable to pay contributions in accordance with article 18, article 19, paragraph 1, and article 21, paragraph 5, the amount of that person's annual contribution to each account, on the basis of a fixed sum for each unit of contributing cargo reported in respect of the person during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide. For the general account, the above-mentioned fixed sum per unit of contributing cargo for each sector shall be calculated pursuant to the regulations contained in annex II to this Convention. For each separate account, the fixed sum per unit of contributing cargo referred to above shall be calculated by dividing the total annual contribution to be levied to that account by the total quantity of cargo contributing to that account.

4. The Assembly may also levy annual contributions for administrative costs and decide on the distribution of such costs between the sectors of the general account and the separate accounts.

5. The Assembly shall also decide on the distribution between the relevant accounts and sectors of amounts paid in compensation for damage caused by two or more substances which fall within different accounts or

varje enhet avgiftspliktig last som rapporterats beträffande en avgiftsskyldig för föregående år eller annat år som församlingen bestämt, i fråga om varje part beräkna storleken på den årsavgift till varje konto som en avgiftsskyldig enligt artikel 18 samt artiklarna 19.1 och 21.5 skall betala. För det allmänna kontot skall det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last för varje sektor som angetts ovan beräknas enligt reglerna i bilaga II till denna konvention. För varje särskilt konto skall det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som angetts ovan beräknas genom att dela den totala årsavgiften som skall tas ut till detta konto med den sammanlagda mängden avgiftspliktig last till detta konto.

4. Församlingen får också ta ut årsavgifter för förvaltningskostnader och besluta om fördelningen av dessa kostnader mellan sektorerna i det allmänna kontot och de särskilda kontona.

5. Församlingen skall också besluta om fördelningen mellan berörda konton och sektorer av ersättningsbelopp för skada som orsakats av två eller flera ämnen vilka faller inom olika konton eller sektorer, på grundval av en

sectors, on the basis of an estimate of the extent to which each of the substances involved contributed to the damage.

uppskattning i vilken utsträckning som varje ämne bidragit till skadan.

Annual contributions to the general account

Årsavgifter till det allmänna kontot

Article 18

Artikel 18

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the general account shall be made in respect of each State Party by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of aggregate quantities exceeding 20,000 tonnes of contributing cargo, other than substances referred to in article 19, paragraph 1, which fall within the following sectors:

- (a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5(a)(vii);
- (b) substances referred to in paragraph 2; and
- (c) other substances.

2. Annual contributions shall also be payable to the general account by persons who would have been liable to pay contributions to a separate account in accordance with article 19, paragraph 1 had its operation not been postponed or suspended in accordance with article 19. Each separate account the operation of which has been

1. Med beaktande av artikel 16.5 skall årsavgifter till det allmänna kontot betalas i fråga om varje part, av envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer var mottagare i staten av sammanlagt mer än 20 000 ton avgiftspliktig last, med undantag för ämnen som anges i artikel 19.1, vilka faller inom följande sektorer:

- (a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii,
- (b) Ämnen som anges i punkt 2.
- (c) Andra ämnen.

2. Årsavgifter skall också betalas till det allmänna kontot av någon som skulle ha varit avgiftsskyldig till ett särskilt konto enligt artikel 19.1 om inte dess verksamhet senarelagts eller upphävts enligt artikel 19. Varje särskilt konto vars verksamhet har senarelagts eller upphävts enligt artikel 19 skall bilda en särskild sektor inom det

postponed or suspended under article 19 shall form a separate sector within the general account.

Annual contributions to separate accounts

Article 19

1. Subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to separate accounts shall be made in respect of each State Party:

(a) in the case of the oil account,

(i) by any person who has received in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, total quantities exceeding 150,000 tonnes of contributing oil as defined in article 1, paragraph 3, of the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971, as amended, and who is or would be liable to pay contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund in accordance with article 10 of that Convention; and

(ii) by any person who was the receiver in that State in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, of total quantities exceeding 20,000 tonnes of other oils carried in bulk listed

allmänna kontot.

Årsavgifter till de särskilda kontona

Artikel 19

1. Med beaktande av artikel 16.5 skall årsavgifter till de särskilda kontona betalas i fråga om varje part

(a) för oljekontot,

(i) av envar som i den staten under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer har tagit emot sammanlagt mer än 150 000 ton avgiftspliktig olja som den har definierats i artikel 1.3 i 1971 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, som den har ändrats, och som är avgiftsskyldig till den internationella oljeskadefonden enligt artikel 10 i den konventionen, och

(ii) av envar som var mottagare i den staten under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer av sammanlagt mer än 20 000 ton av andra oljor som transporterats i bulk och som anges i

in appendix I of Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;

(b) in the case of the LNG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State;

(c) in the case of the LPG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of total quantities exceeding 20,000 tonnes of LPG.

2. Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 above shall become effective at the same time as the general account.

3. The initial operation of a separate account referred to in article 16, paragraph 2, shall be postponed until such time as the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, exceed the following levels:

(a) 350 million tonnes of contributing cargo in respect of the oil account;

(b) 20 million tonnes of contributing cargo in respect of

bihang I till bilaga I i 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som det har ändrats,

(b) för LNG-kontot, av envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer omedelbart före lossningen har äganderätten till den LNG-last som lossas i en hamn eller terminal i den staten,

(c) för LPG-kontot, av envar som under föregående kalenderår eller annat år som församlingen bestämmer var mottagare i den staten av sammanlagt mer än 20 000 ton LPG.

2. Med förbehåll för punkt 3 skall de särskilda konton som anges i punkt 1 träda i kraft vid samma tid som det allmänna kontot.

3. Den inledande verksamheten hos ett särskilt konto som anges i artikel 16.2 skall senareläggas intill dess att mängden avgiftspliktig last för varje konto under föregående år eller annat år som församlingen bestämmer uppgår till följande mängder:

(a) 350 miljoner ton avgiftspliktig last för oljekontot.

(b) 20 miljoner ton avgiftspliktig last för LNG-kontot.

the LNG account; and

(c) 15 million tonnes of contributing cargo in respect of the LPG account.

4. The Assembly may suspend the operation of a separate account if:

(a) the quantities of contributing cargo in respect of that account during the preceding calendar year fall below the respective level specified in paragraph 3; or

(b) when six months have elapsed from the date when the contributions were due, the total unpaid contributions to that account exceed 10% of the most recent levy to that account in accordance with paragraph 1.

5. The Assembly may reinstate the operation of a separate account which has been suspended in accordance with paragraph 4.

6. Any person who would be liable to pay contributions to a separate account the operation of which has been postponed in accordance with paragraph 3 or suspended in accordance with paragraph 4, shall pay into the general account the contributions due by that person in respect of that separate account. For the purpose of calculating future contributions, the postponed or suspended separate account shall form a new sector in the general account and shall be subject to the HNS points

(c) 15 miljoner ton avgiftspliktig last för LPG-kontot.

4. Församlingen får upphäva ett särskilt kontos verksamhet om

(a) mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående år understeg de gränser som anges i punkt 3, eller

(b) sex månader har förflutit från förfallodagen för avgifterna och de samlade obetalda avgifterna överstiger tio procent av det senaste beslutet om avgift till detta konto enligt punkt 1.

5. Församlingen får återställa ett särskilt kontos verksamhet som har upphävts enligt punkt 4.

6. Envar som skulle vara skyldig att betala avgifter till ett särskilt konto om inte dess verksamhet hade senarelagts enligt punkt 3 eller hade upphävts enligt punkt 4 skall betala förfallna avgifter avseende det kontot till det allmänna kontot. För beräkning av framtida avgifter skall det senarelagda eller upphävda kontot bilda en ny sektor i det allmänna kontot och skall vara underkastat HNS-punktsystemet i bilaga II.

system defined in annex II.

Initial contributions

Grundavgifter

Article 20

Artikel 20

1. In respect of each State Party, initial contributions shall be made of an amount which shall for each person liable to pay contributions in accordance with article 16, paragraph 5, articles 18, 19 and article 21, paragraph 5, be calculated on the basis of a fixed sum, equal for the general account and each separate account, for each unit of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State, during the calendar year preceding that in which this Convention enters into force for that State.

2. The fixed sum and the units for the different sectors within the general account as well as for each separate account referred to in paragraph 1 shall be determined by the Assembly.

3. Initial contributions shall be paid within three months following the date on which the HNS Fund issues invoices in respect of each State Party to persons liable to pay contributions in accordance with paragraph 1.

1. I fråga om varje part skall grundavgifter betalas av de personer som är avgiftsskyldiga enligt artikel 16.5, artiklarna 18 och 19 samt artikel 21.5. Grundavgiften skall för varje person beräknas på grundval av ett bestämt belopp, lika för det allmänna kontot och varje särskilt konto, per enhet avgiftspliktig last som mottagits, eller för LNG som lossats, under kalenderåret närmast före det då denna konvention trädde i kraft för staten.

2. Det bestämda beloppet och de enheter för de olika sektorerna inom det allmänna kontot liksom för varje särskilt konto vilka anges i punkt 1 skall bestämmas av församlingen.

3. Grundavgifter skall betalas inom tre månader från den dag som HNS-fonden skickar fakturor i fråga om varje part till avgiftsskyldiga personer enligt punkt 1.

*Reports**Uppgifter**Article 21**Artikel 21*

1. Each State Party shall ensure that any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article appears on a list to be established and kept up to date by the Director in accordance with the provisions of this article.

2. For the purposes set out in paragraph 1, each State Party shall communicate to the Director, at a time and in the manner to be prescribed in the internal regulations of the HNS Fund, the name and address of any person who in respect of the State is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, as well as data on the relevant quantities of contributing cargo for which such a person is liable to contribute in respect of the preceding calendar year.

3. For the purposes of ascertaining who are, at any given time, the persons liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article and of establishing, where applicable, the quantities of cargo to be taken into account for any such person when determining the amount of the contribution, the

1. Varje part skall se till att envar som är avgiftsskyldig enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel är upptagen i en förteckning som skall upprättas och hållas aktuell av direktören enligt bestämmelserna i denna artikel.

2. För det ändamål som anges i första stycket skall varje part, vid den tidpunkt och på sätt som föreskrivs i HNS-fondens reglemente, till direktören meddela namn och adress på de personer som i denna stat är skyldiga att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel samt lämna uppgifter om den mängd avgiftspliktig last som var och en av dem har tagit emot under föregående kalenderår.

3. Vid avgörande av vilka som vid en viss tidpunkt är skyldiga att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel och, i förekommande fall, vid fastställande av den mängd last som skall tas med i beräkning för var och en av dem vid bestämmande av storleken av hans avgift, skall förteckningen äga vitsord i fråga

list shall be prima facie evidence of the facts stated therein.

4. Where a State Party does not fulfill its obligations to communicate to the Director the information referred to in paragraph 2 and this results in a financial loss for the HNS Fund, that State Party shall be liable to compensate the HNS Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State Party.

5. In respect of contributing cargo carried from one port or terminal of a State Party to another port or terminal located in the same State and discharged there, States Parties shall have the option of submitting to the HNS Fund a report with an annual aggregate quantity for each account covering all receipts of contributing cargo, including any quantities in respect of which contributions are payable pursuant to article 16, paragraph 5. The State Party shall, at the time of reporting, either:

(a) notify the HNS Fund that that State will pay the aggregate amount for each account in respect of the relevant year in one lump sum to the HNS Fund; or

(b) instruct the HNS Fund to levy the aggregate amount for each account by invoicing

om uppgifter som upptas i den till dess motsatsen bevisas.

4. En part som inte fullgör skyldigheten att meddela direktören de uppgifter som anges i punkt 2 är ersättningsskyldig mot HNS-fonden för den ekonomiska förlust som fonden kan ha gjort som en följd av underlåtenheten. Församlingen skall efter rekommendation från direktören besluta om en sådan ersättning skall betalas av en part.

5. I fråga om avgiftspliktig last som transporteras från en hamn eller en terminal i en part till en annan hamn eller terminal i samma stat och som lossas där, har parterna möjlighet att meddela HNS-fonden en uppgift om den samlade årliga mängden för varje konto vilken skall omfatta allt mottagande av avgiftspliktig last för vilka avgifter skall betalas enligt artikel 16.5. Parten skall därvid antingen

(a) underrätta HNS-fonden om att den staten betalar den sammanlagda avgiften för varje konto för året i ett sammanhang till HNS-fonden, eller

(b) anvisa HNS-fonden att ta ut den samlade avgiften för varje konto genom att fakturera en-

individual receivers or, in the case of LNG, the title holder who discharges within the jurisdiction of that State Party, for the amount payable by each of them. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

skilda mottagare eller för LNG den ägare som lossar inom partens område den avgift som skall betalas av envar av dem. Dessa avgiftsskyldiga skall utpekade enligt den nationella lagen i den berörda staten.

Non-payment of contributions

Förfallna avgifter

Article 22

Artikel 22

1. The amount of any contribution due under articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, and which is in arrears shall bear interest at a rate which shall be determined in accordance with the internal regulations of the HNS Fund, provided that different rates may be fixed for different circumstances.

1. Avgiftsbelopp som avses i artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 och som är förfallet till betalning skall löpa med ränta enligt en räntesats som fastställs enligt HNS-fondens interna reglemente, varvid olika räntesatser får fastställas för olika förhållanden.

2. Where a person who is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, does not fulfill the obligations in respect of any such contribution or any part thereof and is in arrears, the Director shall take all appropriate action, including court action, against such a person on behalf of the HNS Fund with a view to the recovery of the amount due. However, where the defaulting contributor is manifestly insolvent or the circumstances other-

2. Om den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 helt eller delvis är i dröjsmål med betalningen, skall direktören på HNS-fondens vägnar vidta alla erforderliga åtgärder mot denne för att driva in beloppet. Är den avgiftsskyldige uppenbart på obestånd eller föreligger eljest skäl därtill kan emellertid församlingen på förslag av direktören besluta att ingen åtgärd skall vidtas mot den avgiftsskyldige eller att redan påbörjade åtgärder inte skall fullföljas.

wise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

Optional liability of States Parties for the payment of contributions *Frivilligt ansvar för parter att betala avgifter*

Article 23

1. Without prejudice to article 21, paragraph 5, a State Party may at the time when it deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter declare that it assumes responsibility for obligations imposed by this Convention on any person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, in respect of hazardous and noxious substances received or discharged in the territory of that State. Such a declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

2. Where a declaration under paragraph 1 is made prior to the entry into force of this Convention in accordance with article 46, it shall be deposited with the Secretary-General who shall after the entry into force of this Convention communicate the declaration to the Director.

Artikel 23

1. Oavsett vad som sägs i artikel 21.5 får en part när den deponerar sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter förklara att den, i fråga om farliga eller skadliga ämnen som tas emot eller lossas inom denna stats område, själv påtar sig de förpliktelser som enligt konventionen åvilar den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5. En sådan förklaring skall göras skriftligen och innehålla uppgift om vilka förpliktelser som staten tar på sig.

2. Om en förklaring enligt punkt 1 avges innan denna konvention trätt i kraft enligt artikel 46, skall förklaringen deponeras hos generalsekreteraren som, sedan konventionen trätt i kraft, skall vidarebefordra förklaringen till direktören.

3. A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

4. A declaration made in accordance with this article may be withdrawn by the relevant State giving notice thereof in writing to the Director. Such a notification 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.

3. En förklaring enligt punkt 1 som avges sedan denna konvention har trätt i kraft skall deponeras hos direktören.

4. En förklaring som avgetts enligt denna artikel får återkallas av vederbörande stat genom ett skriftligt meddelande till direktören. Ett sådant meddelande får verkan tre månader efter det att direktören tagit emot meddelandet.

5. En stat som är bunden av en förklaring som avgetts 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.

Organization and administration

Organisation och förvaltning

Article 24

Artikel 24

The HNS Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by the Director.

HNS-fonden skall ha en församling och ett sekretariat lett av direktören.

Assembly

Församlingen

Article 25

Artikel 25

The Assembly shall consist of all States Parties to this Convention.

Församlingen skall bestå av alla parter till denna konvention.

Article 26

The functions of the Assembly shall be:

(a) to elect at each regular session its President and two Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;

(b) to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;

(c) to develop, apply and keep under review internal and financial regulations relating to the aim of the HNS Fund as described in article 13, paragraph 1(a), and the related tasks of the HNS Fund listed in article 15;

(d) to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;

(e) to adopt the annual budget prepared in accordance with article 15(b);

(f) to consider and approve as necessary any recommendation of the Director regarding the scope of definition of contributing cargo;

(g) to appoint auditors and approve the accounts of the HNS Fund;

(h) to approve settlements of claims against the HNS Fund,

Artikel 26

Församlingens uppgifter är

(a) att vid varje ordinarie möte välja en ordförande och två vice ordförande, vilka skall inneha sina befattningar till nästa ordinarie möte,

(b) att fastställa sin egen arbetsordning utom i de avseenden som regleras i denna konvention,

(c) att utarbeta, tillämpa och ha översyn av de interna och finansiella regler som behövs för fondens syfte som det anges i artikel 13.1 a och de ytterligare uppgifter för HNS-fonden som anges i artikel 15,

(d) att utnämna direktör och utfärda föreskrifter om anställning av annan personal samt fastställa anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden för direktören och annan personal,

(e) att anta den årliga budgeten som den förberetts enligt artikel 15 b,

(f) att överväga och godkänna en rekommendation från direktören om definitionen av avgiftspliktig last,

(g) att utse revisorer och godkänna HNS-fondens räkenskaper,

(h) att godkänna uppgörelser om anspråk mot HNS-fonden,

to take decisions in respect of the distribution among claimants of the available amount of compensation in accordance with article 14 and to determine the terms and conditions according to which provisional payments in respect of claims shall be made with a view to ensuring that victims of damage are compensated as promptly as possible;

(i) to establish a Committee on Claims for Compensation with at least 7 and not more than 15 members and any temporary or permanent subsidiary body it may consider to be necessary, to define its terms of reference and to give it the authority needed to perform the functions entrusted to it; when appointing the members of such body, the Assembly shall endeavour to secure an equitable geographical distribution of members and to ensure that the States Parties are appropriately represented; the Rules of Procedure of the Assembly may be applied, *mutatis mutandis*, for the work of such subsidiary body;

(j) to determine which States not party to this Convention, which Associate Members of the Organization and which intergovernmental and international non-governmental organizations shall be admitted to take part, without voting

att besluta om fördelning mellan fordringsägare enligt artikel 14 av det belopp som är tillgängligt för betalning av ersättning och att fastställa de villkor på vilka provisoriska betalningar av fordringar skall göras för att de som lidit skada skall få ersättning så snart som möjligt,

(i) att upprätta en kommitté för prövning av anspråk på ersättning som skall bestå av minst sju och inte mer än 15 medlemmar och andra tillfälliga eller ständiga underorgan som den anser erforderliga, att bestämma deras uppgifter och ge dem behörighet för att utföra de uppgifter som anförtrots dem; vid utseende av medlemmar i ett sådant organ skall församlingen sträva efter att säkerställa en rättvis geografisk fördelning av medlemmarna och försäkra sig om att parterna är lämpligt representerade; församlingens förfaranderegler skall tillämpas för ett sådant organ,

(j) att bestämma vilka av de stater som inte är parter till denna konvention samt vilka mellanstatliga och internationella icke-statliga organisationer som skall tillåtas att utan rösträtt delta i möten med församlingen och dess underorgan,

rights, in meetings of the Assembly and subsidiary bodies;

(k) to give instructions concerning the administration of the HNS Fund to the Director and subsidiary bodies;

(l) to supervise the proper execution of this Convention and of its own decisions;

(m) to review every five years the implementation of this Convention with particular reference to the performance of the system for the calculation of levies and the contribution mechanism for domestic trade; and

(n) to perform such other functions as are allocated to it under this Convention or are otherwise necessary for the proper operation of the HNS Fund.

(k) att ge anvisningar om HNS-fondens förvaltning till direktören och underorganen,

(l) att övervaka att konventionens bestämmelser iakttas och att beslut verkställs,

(m) att vart femte år granska tillämpningen av denna konvention särskilt med avseende på genomförandet av beräkningen av avgifter och bidragssystemet för inrikes transporter, och

(n) att fullgöra de andra uppgifter som åligger den enligt denna konvention eller som eljest är nödvändigt för att HNS-fondens verksamhet skall kunna bedrivas på ett behörigt sätt.

Article 27

1. Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.

2. Extraordinary sessions of the Assembly shall be convened by the Director at the request of at least one third of the members of the Assembly and may be convened on the Director's own initiative after consultation with the President of the Assembly. The Director shall give members at least

Artikel 27

1. Ordinarie möten med församlingen skall äga rum en gång varje kalenderår på kallelse av direktören.

2. Extra möten med församlingen skall sammankallas av direktören på begäran av minst en tredjedel av församlingens medlemmar och får sammankallas på direktörens eget förslag efter samråd med församlingens ordförande. Medlemmarna skall underrättas av direktören om dessa möten

30 days' notice of such sessions. minst 30 dagar i förväg.

Article 28

Artikel 28

A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

Församlingen är beslutsmässig när majoriteten av dess medlemmar är närvarande.

Secretariat

Sekretariatet

Article 29

Artikel 29

1. The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the HNS Fund may require.

1. Sekretariatet skall bestå av direktören och den personal som behövs för fondens förvaltning.

2. The Director shall be the legal representative of the HNS Fund.

2. Direktören är fondens ställföreträdare.

Article 30

Artikel 30

1. The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions given by the Assembly, the Director shall perform those functions which are assigned to the Director by this Convention, the internal regulations of the HNS Fund and the Assembly.

1. Direktören är HNS-fondens cheftjänsteman. Han skall med iakttagande av de anvisningar som meddelas honom av församlingen utföra de uppgifter som tilldelats honom i denna konvention, i HNS-fondens reglemente och av fondens församling.

2. The Director shall in particular:

2. Direktören skall särskilt

(a) appoint the personnel required for the administration of the HNS Fund;

(a) anställa den personal som behövs för HNS-fondens förvaltning,

(b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the assets of the HNS Fund;

(b) vidta alla erforderliga åtgärder för att åstadkomma en lämplig förvaltning av HNS-fondens tillgångar,

(c) collect the contributions due under this Convention while observing in particular the provisions of article 22, paragraph 2;

(d) to the extent necessary to deal with claims against the HNS Fund and to carry out the other functions of the HNS Fund, employ the services of legal, financial and other experts;

(e) take all appropriate measures for dealing with claims against the HNS Fund, within the limits and on conditions to be laid down in the internal regulations of the HNS Fund, including the final settlement of claims without the prior approval of the Assembly where these regulations so provide;

(f) prepare and submit to the Assembly the financial statements and budget estimates for each calendar year;

(g) prepare, in consultation with the President of the Assembly, and publish a report on the activities of the HNS Fund during the previous calendar year; and

(h) prepare, collect and circulate the documents and information which may be required for the work of the Assembly and subsidiary bodies.

(c) driva in de avgifter för vilka betalningsskyldighet föreligger enligt denna konvention, varvid han särskilt skall beakta bestämmelserna i artikel 22.2,

(d) att anlita juridiska, ekonomiska och andra sakkunniga i den utsträckning som det behövs för att handlägga anspråk mot fonden och för att fullgöra fondens övriga uppgifter,

(e) att vidta alla erforderliga åtgärder för att handlägga anspråk mot fonden med den begränsning och på de villkor som skall anges i HNS-fondens reglemente, däri inbegripet slutlig uppgörelse om anspråk utan föregående godkännande av församlingen i de fall reglementet tillåter detta,

(f) att upprätta och lägga fram för församlingen bokslut och budget för varje kalenderår,

(g) att, i samråd med församlingens ordförande, upprätta och publicera en rapport om HNS-fondens verksamhet för föregående kalenderår, och

(h) att upprätta, samla in och sända ut de dokument och den information som behövs för arbetet i församlingen och underorganen.

Article 31

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by the Director shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the HNS Fund.

They shall refrain from any action which might adversely reflect on their position as international officials. Each State Party on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by the Director, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

*Finances**Article 32*

1. Each State Party shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on subsidiary bodies.

2. Any other expenses incurred in the operation of the HNS Fund shall be borne by the HNS Fund.

Artikel 31

Vid fullgörandet av sina uppgifter skall direktören, av honom anställd personal och av honom utsedda sakkunniga inte begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller från någon myndighet utanför HNS-fonden. De skall avhålla sig från varje handling som kan skada deras ställning som internationella tjänstemän. Varje part förbinder sig också att respektera den rent internationella arten av de uppgifter som åligger direktören, av honom anställd personal eller av honom utsedda sakkunniga samt att inte försöka påverka dem i deras uppfyllande av deras plikter.

*Ekonomi**Artikel 32*

1. Varje part skall betala löne- och resekostnader och andra utgifter för sin egen delegation i församlingen och för sina representanter i underorganen.

2. Alla andra utgifter som uppkommer i HNS-fondens verksamhet skall betalas av fonden.

*Voting**Röstning**Article 33**Artikel 33*

The following provisions shall apply to voting in the Assembly:

Följande bestämmelser skall gälla vid röstning i församlingen:

(a) each member shall have one vote;

(a) Varje medlem skall ha en röst.

(b) except as otherwise provided in article 34, decisions of the Assembly shall be made by a majority vote of the members present and voting;

(b) Om inte annat anges i artikel 34 skall beslut i församlingen fattas med enkel majoritet bland de närvarande och röstande medlemmarna.

(c) decisions where a two-thirds majority is required shall be a two-thirds majority vote of members present; and

(c) Beslut som kräver två tredjedels majoritet skall fattas med två tredjedels majoritet bland de närvarande medlemmarna.

(d) for the purpose of this article the phrase "members present" means "members present at the meeting at the time of the vote", and the phrase "members present and voting" means "members present and casting an affirmative or negative vote". Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

(d) För syftet med denna artikel menas med uttrycket "närvarande medlemmar" sådana medlemmar som är närvarande vid sammanträdet vid tidpunkten för omröstningen och med uttrycket "närvarande och röstande medlemmar" sådana som är närvarande och som röstar ja eller nej. Medlemmar som lägger ned sin röst skall betraktas som icke röstande.

*Article 34**Artikel 34*

The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

Följande beslut i församlingen kräver två tredjedels majoritet:

(a) a decision under article 19, paragraphs 4 or 5, to suspend or reinstate the operation of a separate account;

(a) Ett beslut enligt artikel 19.4 eller 19.5 att upphäva eller återställa ett särskilt kontos verksamhet.

(b) a decision under article 22, paragraph 2, not to take or continue action against a contributor;

(c) the appointment of the Director under article 26(d);

(d) the establishment of subsidiary bodies, under article 26(i), and matters relating to such establishment; and

(e) a decision under article 51, paragraph 1, that this Convention shall continue to be in force.

(b) Ett beslut enligt artikel 22.2 att avstå från eller fullfölja åtgärd mot den som är skyldig att betala avgift.

(c) Utnämning av direktör enligt artikel 26 d.

(d) Upprättandet av underorgan enligt artikel 26 i och frågor med anslutning till sådant upprättande.

(e) Ett beslut enligt artikel 51.1 att denna konvention skall fortsätta att vara i kraft.

Tax exemptions and currency regulations

Skattebefrielse och valutaregler

Article 35

Artikel 35

1. The HNS Fund, its assets, income, including contributions, and other property necessary for the exercise of its functions as described in article 13, paragraph 1, shall enjoy in all States Parties exemption from all direct taxation.

2. When the HNS Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or of services which are necessary for the exercise of its official activities in order to achieve its aims as set out in article 13, paragraph 1, the cost of which include indirect taxes or sales taxes, the Governments of the States Parties shall take, whenever possible, appropriate measures for the remission or

1. HNS-fonden, dess tillgångar, inkomster, däri inbegripet avgifter, och annan egendom som behövs i verksamheten som den anges i artikel 13.1 skall vara undantagna från all direkt beskattning.

2. Gör HNS-fonden större inköp av lös eller fast egendom eller tjänster som är nödvändiga för fondens officiella verksamhet för att uppnå de mål som anges i artikel 13.1 och ingår i kostnaden för detta indirekta skatter eller omsättningsskatter skall parternas regeringar närhelst det är möjligt vidta lämpliga åtgärder för att efterskänka eller återbetala sådana avgifter eller skatter. Varor som på detta

refund of the amount of such duties and taxes. Goods thus acquired shall not be sold against payment or given away free of charge unless it is done according to conditions approved by the Government of the State having granted or supported the remission or refund.

3. No exemption shall be accorded in the case of duties, taxes or dues which merely constitute payment for public utility services.

4. The HNS Fund shall enjoy exemption from all customs duties, taxes and other related taxes on articles imported or exported by it or on its behalf for its official use. Articles thus imported shall not be transferred either for consideration or gratis on the territory of the country into which they have been imported except on conditions agreed by the Government of that country.

5. Persons contributing to the HNS Fund as well as victims and owners receiving compensation from the HNS Fund shall be subject to the fiscal legislation of the State where they are taxable, no special exemption or other benefit being conferred on them in this respect.

6. Notwithstanding existing or future regulations concerning currency or transfers, States Parties shall authorize the transfer and payment of any

sätt anskaffats skall inte säljas mot betalning eller ges bort om inte detta görs enligt villkor som godkänts av den regering i den stat som efterskänkt eller återbetalat eller stött en sådan åtgärd.

3. Befrielse skall inte medges från skatter, pålagor eller avgifter som endast utgör betalning för tjänster från det allmänna.

4. HNS-fonden skall vara befriad från alla tullar, skatter och därmed jämförliga avgifter på varor som förs in eller förs ut av fonden eller på dess vägnar för att användas i fondens officiella verksamhet. Varor som sålunda förts in får inte överlåtas vare sig mot ersättning eller gratis i införsellandet annat än på villkor som godkänts av detta lands regering.

5. De som betalar avgifter till HNS-fonden samt skadelidande och ägare som erhåller ersättning från HNS-fonden är underkastade skattelagstiftningen i den stat där de är skattskyldiga och åtnjuter ingen särskild befrielse eller annan förmån i detta avseende.

6. Oberoende av gällande eller framtida bestämmelser om växling eller överföring av medel skall parterna utan inskränkning tillåta överföring och betalning

contribution to the HNS Fund and of any compensation paid by the HNS Fund without any restriction.

av avgifter till HNS-fonden och av ersättningar som HNS-fonden betalar.

Confidentiality of information

Sekretess

Article 36

Artikel 36

Information relating to individual contributors supplied for the purpose of this Convention shall not be divulged outside the HNS Fund except in so far as it may be strictly necessary to enable the HNS Fund to carry out its functions including the bringing and defending of legal proceedings.

Uppllysningar som lämnats enligt denna konvention om någon som är skyldig att betala avgift till fonden skall inte uppenbaras utanför HNS-fonden utom i den omfattning som det är absolut nödvändigt för att göra det möjligt för fonden att fullgöra sina uppgifter, däri inbegripet att utföra sin talan som kärke eller svarande i en rättegång.

Chapter IV

Kapitel IV

Claims and actions

Anspraak och talan

Limitation of actions

Preskription

Article 37

Artikel 37

1. Rights to compensation under chapter II shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage and of the identity of the owner.

1. Rätt till ersättning enligt kapitel II upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i kapitlet inom tre år från den dag som den skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet.

2. Rights to compensation under chapter III shall be extinguished unless an action is

2. Rätt till ersättning enligt kapitel III upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelser-

brought thereunder or a notification has been made pursuant to article 39, paragraph 7, within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage.

3. In no case, however, shall an action be brought later than 10 years from the date of the incident which caused the damage.

4. Where the incident consists of a series of occurrences, the 10-year period mentioned in paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.

Jurisdiction in respect of action against the owner

Article 38

1. Where an incident has caused damage in the territory, including the territorial sea or in an area referred to in article 3(b), of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimize damage in such territory including the territorial sea or in such area, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of any such States Parties.

na i kapitlet eller en under rättelse inte har lämnats enligt artikel 39.7 inom tre år från den dag som den skadelidande fick eller rimligen borde ha fått kännedom om skadan.

3. Talan får emellertid inte i något fall väckas sedan tio år har gått från dagen för den olycka som orsakade skadan.

4. Om olyckan utgörs av en serie av händelser skall den tioårsperiod som anges i tredje stycket räknas från dagen för den senaste händelsen.

Domstol för talan mot ägaren

Artikel 38

1. Har en olycka orsakat skada inom en eller flera parterers områden, däri inbegripet deras territorialvatten eller områden som anges i artikel 3 b, eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada inom ett sådant område, däri inbegripet territorialvattnet eller område som anges i artikel 3 b, får talan om ersättning mot ägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar föras endast vid domstolarna hos någon av dessa parter.

2. Where an incident has caused damage exclusively outside the territory, including the territorial sea, of any State and either the conditions for application of this Convention set out in article 3(c) have been fulfilled or preventive measures to prevent or minimize such damage have been taken, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of:

(a) the State Party where the ship is registered or, in the case of an unregistered ship, the State Party whose flag the ship is entitled to fly; or

(b) the State Party where the owner has habitual residence or where the principal place of business of the owner is established; or

(c) the State Party where a fund has been constituted in accordance with article 9, paragraph 3.

3. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 or 2 shall be given to the defendant.

4. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

5. After a fund under article 9 has been constituted by the owner or by the insurer or other

2. Har en olycka orsakat skada uteslutande utanför en stats område, däri inbegripet territorialvattnet, och är antingen villkoren enligt artikel 3 c för tillämpning av denna konvention uppfyllda eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa skada får talan om ersättning mot ägaren eller annan person som tillhandahåller ekonomisk säkerhet för ägarens ansvar föras endast i domstolarna hos

(a) den part där fartyget är registrerat eller om det är ett oregistrerat fartyg den part vars flagga fartyget har rätt att föra, eller

(b) den part där ägaren har sitt vanliga hemvist eller där ägarens huvudsakliga verksamhetsort är belägen, eller

(c) den part där en fond enligt artikel 9.3 har upprättats.

3. Sedan talan enligt punkt 1 eller 2 har väckts skall svaranden inom skälig tid underrättas om detta.

4. Varje part skall se till att dess domstolar har behörighet att pröva talan om ersättning enligt denna konvention.

5. Sedan en fond enligt artikel 9 har upprättats av ägaren eller av försäkringsgivaren eller av

person providing financial security in accordance with article 12, the courts of the State in which such fund is constituted shall have exclusive jurisdiction to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

annan person som ställt ekonomisk säkerhet enligt artikel 12 är endast domstolarna i den stat där fonden har upprättats behöriga att avgöra frågor angående fördelning av och utbetalning från fonden.

Jurisdiction in respect of action against the HNS Fund or taken by the HNS Fund

Domstol för talan mot HNS-fonden eller för talan av HNS-fonden

Article 39

Artikel 39

1. Subject to the subsequent provisions of this article, any action against the HNS Fund for compensation under article 14 shall be brought only before a court having jurisdiction under article 38 in respect of actions against the owner who is liable for damage caused by the relevant incident or before a court in a State Party which would have been competent if an owner had been liable.

1. Om inte annat följer av vad som anges i denna artikel får en talan mot HNS-fonden om ersättning enligt artikel 14 endast väckas vid en domstol som enligt artikel 38 är behörig att pröva en talan mot den ägare som är ansvarig för den skada som orsakats av den ifrågasvarande olyckan eller vid en domstol hos en part som skulle varit behörig om en ägare hade varit ansvarig.

2. In the event that the ship carrying the hazardous or noxious substances which caused the damage has not been identified, the provisions of article 38, paragraph 1, shall apply *mutatis mutandis* to actions against the HNS Fund.

2. Om det fartyg som transporterade de farliga och skadliga ämnena som orsakade skadan inte har kunnat identifieras skall bestämmelserna i artikel 38.1 tillämpas vid talan som förs mot HNS-fonden.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain such actions against the HNS Fund as are referred to in paragraph 1.

3. Varje part skall se till att dess domstolar har behörighet att pröva en sådan talan mot HNS-fonden som anges i punkt 1.

4. Where an action for compensation for damage has been brought before a court against the owner or the owner's guarantor, such court shall have exclusive jurisdiction over any action against the HNS Fund for compensation under the provisions of article 14 in respect of the same damage.

5. Each State Party shall ensure that the HNS Fund shall have the right to intervene as a party to any legal proceedings instituted in accordance with this Convention before a competent court of that State against the owner or the owner's guarantor.

6. Except as otherwise provided in paragraph 7, the HNS Fund shall not be bound by any judgement or decision in proceedings to which it has not been a party or by any settlement to which it is not a party.

7. Without prejudice to the provisions of paragraph 5, where an action under this Convention for compensation for damage has been brought against an owner or the owner's guarantor before a competent court in a State Party, each party to the proceedings shall be entitled under the national law of that State to notify the HNS Fund of the proceedings. Where such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in

4. Har talan om ersättning för skada väckts mot ägaren eller dennes garant vid en domstol, är denna domstol såvitt angår samma skada ensam behörig att pröva talan mot HNS-fonden om ersättning enligt bestämmelserna i artikel 14.

5. Varje part skall se till att HNS-fonden har rätt att träda in som part i en rättegång som enligt denna konvention förs mot ägaren eller dennes garant vid behörig domstol i den staten.

6. Utom i fall som anges i punkt 7 är HNS-fonden inte bunden av dom eller beslut i rättegång i vilken fonden inte har varit part eller av förlikning i vilken fonden inte har deltagit.

7. Har talan om ersättning för skada väckts enligt denna konvention mot en ägare eller dennes garant vid en behörig domstol hos en part, skall varje part i målet vara berättigad enligt den nationella lagen i den staten att underrätta HNS-fonden om rättegången, utan att detta får medföra inskränkning av vad som anges i punkt 5. Överensstämmelse med de föreskrifter i formellt avseende som ställs upp i lagen i den stat där talan väckts och inom sådan tid och på sådant sätt att HNS-

such a manner that the HNS Fund has in fact been in a position effectively to intervene as a party to the proceedings, any judgement rendered by the court in such proceedings shall, after it has become final and enforceable in the State where the judgement was given, become binding upon the HNS Fund in the sense that the facts and findings in that judgement may not be disputed by the HNS Fund even if the HNS Fund has not actually intervened in the proceedings.

fonden har kunnat på ett verkningfullt sätt träda in som part i rättegången skall dom som meddelas av domstolen i en sådan rättegång, sedan den vunnit laga kraft och kan verkställas i den stat där den meddelades, vara bindande för HNS-fonden i den betydelsen att domstolens avgörande i saken inte får ifrågasättas av HNS-fonden även om HNS-fonden faktiskt inte har trätt in i rättegången.

Recognition and enforcement

Erkännande och verkställighet

Article 40

Artikel 40

1. Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with article 38, which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.

2. A judgement recognized under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 38 skall om den kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas av alla parter utom

(a) om domen erhållits genom ett svikligt förfarande, eller

(b) om svarande inte getts skäligt rådrum och erhållit en skälig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns enligt punkt 1 kan verkställas hos varje part så snart som de föreskrifter i formellt avseende som uppställs i den staten blivit uppfyllda. Dessa föreskrifter får inte tillåta en ny prövning av den

the case to be reopened.

3. Subject to any decision concerning the distribution referred to in article 14, paragraph 6, any judgement given against the HNS Fund by a court having jurisdiction in accordance with article 39, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each State Party.

Subrogation and recourse

Article 41

1. The HNS Fund shall, in respect of any amount of compensation for damage paid by the HNS Fund in accordance with article 14, paragraph 1, acquire by subrogation the rights that the person so compensated may enjoy against the owner or the owner's guarantor.

2. Nothing in this Convention shall prejudice any rights of recourse or subrogation of the HNS Fund against any person, including persons referred to in article 7, paragraph 2(d), other than those referred to in the previous paragraph, in so far as they can limit their liability. In any event the right of the HNS Fund to subrogation against such persons shall not be less

sak som avgjorts genom domen.

3. En dom som meddelats mot HNS-fonden av en domstol som är behörig enligt artikel 39.1 och 39.3 skall om domen kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas och verkställas hos alla parter med iakttagande av ett beslut om fördelningen enligt artikel 14.6.

Subrogations- och regressrätt

Artikel 41

1. HNS-fonden skall inträda såvitt avser belopp som den betalat i ersättning för skada enligt artikel 14.1 i den rätt som den som fått ersättning kan ha mot ägaren eller dennes garant.

2. Bestämmelserna i denna konvention inskränker inte HNS-fondens regress- eller subrogationsrätt mot annan person, inbegripet de som anges i artikel 7.2 d, än som avses i föregående punkt i den utsträckning som de kan begränsa sitt ansvar. Under alla förhållanden skall HNS-fondens subrogationsrätt mot sådana personer inte vara mindre förmånlig

favourable than that of an insurer of the person to whom compensation has been paid.

3. Without prejudice to any other rights of subrogation or recourse against the HNS Fund which may exist, a State Party or agency thereof which has paid compensation for damage in accordance with provisions of national law shall acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

Supersession clause

Article 42

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

än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den som fått ersättning.

3. Har en part eller en myndighet hos parten enligt bestämmelser i nationell lag betalat ersättning för skada skall de inträda i den rätt som den som fått ersättning skulle ha haft enligt denna konvention. Detta får dock inte hindra att andra subrogations- eller regressrätter som finns kan göras gällande mot HNS-fonden.

Förhållandet till andra konventioner

Artikel 42

Denna konvention ersätter alla konventioner som är gällande eller öppna för undertecknande, ratifikation eller anslutning den dag då denna konvention öppnas för undertecknande, dock endast i den utsträckning sådana konventioner skulle strida mot denna. Denna bestämmelse skall emellertid inte inverka på parternas förpliktelser mot stater som inte är part till denna konvention och som gäller enligt sådana konventioner.

Chapter V**Kapitel V***Transitional provisions**Övergångsbestämmelser**Information on contributing cargo**Information om avgiftspliktig last**Article 43**Artikel 43*

When depositing an instrument referred to in article 45, paragraph 3, and annually thereafter until this Convention enters into force for a State, that State shall submit to the Secretary-General data on the relevant quantities of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.

När en stat deponerar ett instrument som anges i artikel 45.3, och årligen därefter intill dess att denna konvention träder i kraft, skall staten lämna uppgifter till generalsekreteraren om den mängd avgiftspliktig last som tagits emot, eller om det avser LNG som lossats, i den staten under föregående år för det allmänna kontot och för varje särskilt konto.

*First session of the Assembly**Första mötet med församlingen**Article 44**Artikel 44*

The Secretary-General shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after the entry into force of this Convention and, in any case, not more than 30 days after such entry into force.

Generalsekreteraren skall sammankalla församlingens första möte. Detta möte skall äga rum så snart som möjligt efter det att denna konvention trätt i kraft och i vart fall inte senare än trettio dagar efter ikraftträdandet.

Chapter VI

Kapitel VI

*Final clauses**Slutbestämmelser*

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Undertecknande ratifikation m.m.

*Article 45**Artikel 45*

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 1996 to 30 September 1997 and shall thereafter remain open for accession.

1. Denna konvention är öppen för undertecknande vid organisationens högkvarter från den 1 oktober 1996 till den 30 september 1997 och skall därefter förbli öppen för anslutning.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

2. Stater kan uttrycka sitt samtycke till att vara bunden av denna konvention genom

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

(c) accession.

(c) anslutning.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning görs genom deponering av ett instrument för detta ändamål hos generalsekreteraren.

*Entry into force**Ikraftträdande**Article 46**Artikel 46*

1. This Convention shall enter into force 18 months after the date on which the following conditions are fulfilled:

1. Denna konvention träder i kraft 18 månader efter det att följande villkor uppfyllts:

(a) at least 12 States, including four States each with not less than 2 million units of gross tonnage, have expressed their consent to be bound by it, and

(b) the Secretary-General has received information in accordance with article 43 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to article 18, paragraphs 1(a) and (c), have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 40 million tonnes of cargo contributing to the general account.

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent, or on the date on which this Convention enters into force in accordance with paragraph 1, whichever is the later.

Revision and amendment

Article 47

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Secretary-General shall convene a conference of the

(a) Minst tolv stater, varav fyra var och en med ett bruttotonnage om minst två miljoner enheter, har gett samtycke att vara bundna av den.

(b) Generalsekreteraren har fått information enligt artikel 43 om att de som är skyldiga att betala avgifter enligt artikel 18.1 a och c under det närmast föregående kalenderåret har tagit emot sammanlagt mer än 40 miljoner ton avgiftspliktig last till det allmänna kontot.

2. För en stat som gett sitt samtycke att vara bunden av denna konvention efter det att villkoren för dess ikraftträdande har uppfyllts, skall sådant samtycke få verkan tre månader efter det att samtycket getts eller om denna konvention träder i kraft senare enligt första stycket då den träder i kraft.

Översyn och ändring

Artikel 47

1. Organisationen får sammankalla en konferens för att se över eller ändra denna konvention.

2. Generalsekreteraren skall sammankalla en konferens med

States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of six States Parties or one third of the States Parties, whichever is the higher figure.

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Amendment of limits

Article 48

1. Without prejudice to the provisions of article 47, the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5.

2. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties, any proposal to amend the limits specified in article 9, paragraph 1, and article 14, paragraph 5, shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

3. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least

parterna till denna konvention för översyn eller ändring av konventionen på begäran av sex parter eller, om mer än sex stater är parter, av en tredjedel av parterna.

3. Ett samtycke att vara bunden av denna konvention som getts efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft skall anses avse den ändrade konventionen.

Ändring av begränsningsbelopp

Artikel 48

1. Oavsett bestämmelserna i artikel 47 skall de särskilda bestämmelserna i denna artikel tillämpas för att ändra de gränser som anges i artiklarna 9.1 och 14.5.

2. På begäran av minst hälften, men aldrig färre än sex, av parterna skall ett förslag att ändra gränserna i artiklarna 9.1 och 14.5 genom generalsekretärens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och till alla fördragsslutande stater.

3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan skall senast inom sex månader från över-sändandet lämnas över till organisationens juridiska kommitté (juridiska kommittén) för över-

six months after the date of its circulation.

4. All Contracting States, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided in paragraph 4, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

6. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits established in article 9, paragraph 1, and those in article 14, paragraph 5.

7. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date this Convention was opened for signature nor less than five years from the

vägande.

4. Alla fördragsslutande stater, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte, har rätt att delta i juridiska kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar.

5. Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de fördragsslutande stater som är närvarande och som röstar i juridiska kommittén, med den ökning i antalet som föranleds av punkt 4, dock under förutsättning att minst hälften av de fördragsslutande staterna är närvarande vid omröstningstillfället.

6. När juridiska kommittén behandlar ett förslag till ändring av gränserna skall den ta hänsyn till inträffade olyckor och i synnerhet omfattningen av de skador som orsakats av dem, till förändringar i penningvärdena och till den verkan som den föreslagna ändringen kan få på försäkringskostnaderna. Den skall också ta hänsyn till förhållandet mellan de gränser som anges i artiklarna 9.1 och 14.5.

7. (a) Ändringar i ansvarsgränserna med stöd av denna artikel får inte övervägas förrän fem år har gått från det att konventionen öppnades för undertecknande och inte heller

date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention increased by 6% per year calculated on a compound basis from the date on which this Convention was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention multiplied by three.

8. Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after the date of notification, unless within that period no less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force 18 months after its acceptance.

förrän fem år har gått från den dag en tidigare ändring med stöd av denna artikel har trätt i kraft.

(b) Ingen gräns får höjas så att beloppet kommer att överstiga den gräns som den har lagts fast i denna konvention ökat med sex procent per år, inklusive procentuell höjning från föregående år, beräknat från det att denna konvention öppnades för undertecknande.

(c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i denna konvention.

8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 skall av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen skall anses godtagen när 18 månader har förflutit från underrättelsen om inte inom den tidsperioden minst en fjärdedel av de stater som var fördragsslutande stater då ändringen antogs har underrättat generalsekreteraren om att de inte godtar ändringen. I sådant fall är ändringen förkastad och får ingen verkan.

9. En ändring som har godtagits i enlighet med punkt 8 träder i kraft 18 månader efter det att den godtogts.

10. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Convention in accordance with article 49, paragraphs 1 and 2, at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11. When an amendment has been adopted but the 18-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Convention enters into force for that State, if later.

Denunciation

Article 49

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an

10. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp denna konvention enligt artikel 49.1 och 49.2 senast sex månader innan ändringen träder i kraft. En sådan uppsägning får verkan när ändringen träder i kraft.

11. En stat som blir fördragsslutande stat när en ändring har antagits men innan 18-månadersperioden för dess godtagande har löpt ut, blir bunden av ändringen om den träder i kraft. En stat som blir fördragsslutande stat efter denna period blir bunden av en ändring som har godtagits enligt punkt 8. I de fall som anges i detta stycke blir en stat bunden av en ändring när den träder i kraft eller när konventionen träder i kraft för den staten om det sker senare.

Uppsägning

Artikel 49

1. Denna konvention får sägas upp av en part när som helst efter det att den trätt i kraft för den parten.

2. Uppsägning görs genom att ett uppsägningsinstrument

instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect 12 months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4. Notwithstanding a denunciation by a State Party pursuant to this article, any provisions of this Convention relating to obligations to make contributions under articles 18, 19 or article 21, paragraph 5, in respect of such payments of compensation as the Assembly may decide relating to an incident which occurs before the denunciation takes effect shall continue to apply.

Extraordinary sessions of the Assembly

Article 50

1. Any State Party may, within 90 days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions from the remaining States Parties, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not less than 60 days after receipt of the request.

deponeras hos generalsekreteraren.

3. En uppsägning får verkan tolv månader efter deponeringen hos generalsekreteraren eller den längre tid som har angetts i uppsägningsinstrumentet.

4. Oavsett en uppsägning av en part enligt denna artikel, skall bestämmelserna i denna konvention om skyldigheterna enligt artiklarna 18, 19 eller artikel 21.5, att betala avgifter för utbetalningar av de ersättningar som församlingen kan besluta om fortfarande gälla för sådana olyckor som har inträffat innan uppsägningen får verkan.

Extra möten med församlingen

Artikel 50

1. Inom nittio dagar från deponeringen av ett uppsägningsinstrument får varje part som anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de kvarstående parterna begära att direktören sammankallar ett extra möte med församlingen. Direktören skall kalla församlingen att sammanträda inom sextio dagar från det att han tog emot denna begäran.

2. The Director may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within 60 days after the deposit of any instrument of denunciation, if the Director considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties.

3. If the Assembly, at an extraordinary session, convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties, any such State may, not later than 120 days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Convention with effect from the same date.

Cessation

Article 51

1. This Convention shall cease to be in force:

(a) on the date when the number of States Parties falls below six; or

(b) twelve months after the date on which data concerning a previous calendar year were to be communicated to the Director in accordance with article 21, if the data show that the total quantity of con-

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 kvarvarande parterna.

3. Om församlingen vid ett extra möte som sammankallats enligt punkt 1 eller 2 fastställer att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de kvarvarande parterna får var och en av dessa stater senast etthundratjugo dagar före den dag då uppsägningen får verkan säga upp denna konvention med verkan från samma dag.

Upphörande

Artikel 51

1. Denna konvention upphör att gälla

(a) den dag antalet parter understiger sex, eller

(b) tolv månader efter den dag då uppgifter för ett föregående kalenderår skulle ha lämnats till direktören enligt artikel 21, om dessa uppgifter visar att den sammanlagda mängden avgiftspliktig last

tributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), received in the States Parties in that preceding calendar year was less than 30 million tonnes.

Notwithstanding (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), received in the States Parties in the preceding calendar year was less than 30 million tonnes but more than 25 million tonnes, the Assembly may, if it considers that this was due to exceptional circumstances and is not likely to be repeated, decide before the expiry of the above-mentioned 12-month period that the Convention shall continue to be in force. The Assembly may not, however, take such a decision in more than two subsequent years.

2. States which are bound by this Convention on the day before the date it ceases to be in force shall enable the HNS Fund to exercise its functions as described under article 52 and shall, for that purpose only, remain bound by this Convention.

enligt artikel 18.1 a och c till det allmänna kontot som tagits emot hos parterna under det föregående kalenderåret är mindre än 30 miljoner ton.

Om den sammanlagda mängden avgiftspliktig last till det allmänna kontot enligt artikel 18.1 a och c som tagits emot hos parterna under det föregående kalenderåret var mindre än 30 miljoner ton men mer än 25 miljoner ton, får församlingen ändå, om den finner att detta berodde på särskilda omständigheter som troligen inte kommer att upprepas, besluta före utgången av den nämnda tolv månadersperioden att konventionen skall fortsätta att gälla. Församlingen får inte fatta ett sådant beslut mer än under två på varandra följande år.

2. Stater som är bundna av denna konvention dagen innan den upphör att gälla skall möjliggöra för HNS-fonden att utöva sina funktioner enligt artikel 52 och förblir endast för detta ändamål bundna av konventionen.

*Winding up of the HNS Fund**Avveckling av HNS-fonden**Article 52**Artikel 52*

1. If this Convention ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Convention ceased to be in force; and

(b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under (a), including expenses for the administration of the HNS Fund necessary for this purpose.

2. The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the HNS Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the HNS Fund.

3. For the purposes of this article the HNS Fund shall remain a legal person.

1. Om denna konvention upphör att gälla skall HNS-fonden dock

(a) infria sina förpliktelser för de olyckor som har inträffat innan konventionen upphörde att gälla, och

(b) få utöva sin rätt till avgifter i den utsträckning som dessa avgifter är nödvändiga för att infria de förpliktelser som avses i a, inbegripet de förvaltningskostnader för HNS-fonden som är nödvändiga för detta ändamål.

2. Församlingen skall vidta alla lämpliga åtgärder för att slutföra avvecklingen av HNS-fonden, däri inbegripet en rättvis fördelning av resterande tillgångar bland dem som har betalat avgifter till fonden.

3. HNS-fonden förblir en juridisk person vid fullgörandet av uppgifterna enligt denna artikel.

*Depositary**Depositarie**Article 53**Artikel 53*

1. This Convention and any amendment adopted under article 48 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which

1. Denna konvention och de ändringar som godtagits enligt artikel 48 skall deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren skall

(a) underrätta alla stater som

have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) any proposal to amend the limits on the amounts of compensation which has been made in accordance with article 48, paragraph 2;

(iv) any amendment which has been adopted in accordance with article 48, paragraph 5;

(v) any amendment deemed to have been accepted under article 48, paragraph 8, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that article;

(vi) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; and

(vii) any communication called for by any article in this Convention; and

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be

har undertecknat eller anslutit sig till denna konvention och alla medlemmar i organisationen om

(i) varje nytt undertecknande eller ny deponering av ett instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning samt datum för detta,

(ii) dagen för ikraftträdande av denna konvention,

(iii) ett förslag om ändring av gränserna för ersättningsbeloppen som har gjorts enligt artikel 48.2,

(iv) en ändring som har antagits enligt artikel 48.5,

(v) en ändring som anses antagen enligt artikel 48.8, samt den dag då ändringen träder i kraft enligt punkterna 9 och 10 i den artikeln,

(vi) deponeringen av ett uppsägningsinstrument beträffande denna konvention samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan,

(vii) en underrättelse som gjorts enligt någon artikel i denna konvention, och

(b) översända bestyrkta kopior av denna konvention till alla stater som har undertecknat den eller har anslutit sig till den.

3. Så snart som denna konvention träder i kraft skall en bestyrkt kopia av den överläm-

transmitted by the depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

nas av depositarien till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

Languages

Språk

Article 54

Artikel 54

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

Denna konvention är upprättad i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla äger vitsord.

Done at London this third day of May one thousand nine hundred and ninety-six.

Som skedde i London den 3 maj 1996.

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

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat denna konvention.

*Signatures omitted.

Annex I

Certificate of Insurance or Other Financial Security in respect of Liability for Damage Caused by Hazardous and Noxious Substances (HNS)

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

| Name of ship | Distinctive number or letters | IMO ship identification number | Port of registry | Name and full address of the principal place of business of the owner |
|--------------|-------------------------------|--------------------------------|------------------|---|
| | | | | |

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Type of security

Duration of security

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

Name

Address

This certificate is valid until.....

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

At..... On.....

(Place)

(Date)

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

Explanatory notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

Annex II

Regulations for the calculation of annual contributions to the general account

Regulation 1

- 1 The fixed sum referred to in article 17, paragraph 3, shall be determined for each sector in accordance with these regulations.
- 2 When it is necessary to calculate contributions for more than one sector of the general account, a separate fixed sum per unit of contributing cargo shall be calculated for each of the following sectors as may be required:
 - (a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5(a)(vii);
 - (b) oil, if the operation of the oil account is postponed or suspended;
 - (c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed or suspended;
 - (d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed or suspended;
 - (e) other substances.

Regulation 2

- 1 For each sector, the fixed sum per unit of contributing cargo shall be the product of the levy per HNS point and the sector factor for that sector.
- 2 The levy per HNS point shall be the total annual contributions to be levied to the general account divided by the total HNS points for all sectors.
- 3 The total HNS points for each sector shall be the product of the total volume, measured in metric tonnes, of contributing cargo for that sector and the corresponding sector factor.
- 4 A sector factor shall be calculated as the weighted arithmetic average of the claims/volume ratio for that sector for the relevant year and the previous nine years, according to this regulation.
- 5 Except as provided in paragraph 6, the claims/volume ratio for each of these years shall be calculated as follows:
 - (a) established claims, measured in units of account converted from the claim currency using the rate applicable on the date of the incident in question, for damage caused by substances in respect of which contributions to the HNS Fund are due for the relevant year; divided by

- (b) the volume of contributing cargo corresponding to the relevant year.

6 In cases where the information required in paragraphs 5(a) and (b) is not available, the following values shall be used for the claims/volume ratio for each of the missing years:

- | | |
|---|--------|
| (a) solid bulk materials referred to in article 1, paragraph 5 (a)(vii) | 0 |
| (b) oil, if the operation of the oil account is postponed | 0 |
| (c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed | 0 |
| (d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed | 0 |
| (e) other substances | 0.0001 |

7 The arithmetic average of the 10 years shall be weighted on a decreasing linear scale, so that the ratio of the relevant year shall have a weight of 10, the year prior to the relevant year shall have a weight of 9, the next preceding year shall have a weight of 8, and so on, until the tenth year has a weight of 1.

8 If the operation of a separate account has been suspended, the relevant sector factor shall be calculated in accordance with those provisions of this regulation which the Assembly shall consider appropriate.

BILAGA I

**CERTIFIKAT FÖR FÖRSÅKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET FÖR ANSVARIGHET FÖR SKADA
ORSAKAD AV FARLIGA ELLER SKADLIGA ÄMNEN**

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 12 i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

| Fartygets namn | Signalbokstäver | IMO-nummer | Registreringshamn | Namn och adress till ägarens huvudsakliga verksamhetsort |
|----------------|-----------------|------------|-------------------|--|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Härmed intygas att det för ovan nämnda fartyg finns ett gällande försäkringsavtal eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 12 i 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

Typ av säkerhet

Säkerhetens varaktighet

Namn och adress till försäkringsgivaren/försäkringsgivarna och/eller garanten/garanterna

Namn

Adress

Detta certifikat gäller till och med

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i
(Statens fullständiga beteckning)

(I den
(Plats) (Datum)

.....
(Den utfärdande tjänstemannens namnteckning och titel)

Förklarande noter:

1. Om så önskas får beteckningen på staten inbegripa en hänvisning till den behöriga offentliga myndigheten i det land där certifikatet har utfärdats.
 2. Om säkerhetens samlade belopp lämnats från flera källor skall vart och ett av beloppen anges.
 3. Om säkerheten lämnas i flera former skall de olika formerna anges.
 4. Under "Säkerhetens varaktighet" skall den dag då säkerheten börjar gälla anges.
 5. Under "adress till försäkringsgivaren/försäkringsgivarna och/eller garanten/garanterna" skall försäkringsgivarens/försäkringsgivarnas och/eller garantens/garanternas huvudsakliga verksamhetsort anges. Om så är lämpligt skall den verksamhetsort där försäkringen eller säkerheten är etablerad anges.
-

BILAGA II

REGLER FÖR BERÄKNING AV ÅRSavgifter TILL DET ALLMÄNNA KONTOT

Regel 1

1. Det bestämda belopp som anges i artikel 17.3 skall bestämmas för varje sektor enligt dessa regler.
2. Om det är nödvändigt att beräkna avgifter för mer än en sektor av det allmänna kontot, skall ett särskilt bestämt belopp per enhet avgiftspliktig last beräknas för envar av följande sektorer:
 - a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii.
 - b) Olja, om verksamheten för oljekontot senarelagts eller upphävts.
 - c) LNG (naturgas), om verksamheten för LNG-kontot senarelagts eller upphävts.
 - d) LPG (petroleumgas), om verksamheten för LPG-kontot senarelagts eller upphävts.
 - e) Andra ämnen.

Regel 2

1. För varje sektor skall det bestämda beloppet för varje enhet avgiftspliktig last vara produkten av avgiften per HNS-punkt och sektorfaktor för denna sektor.
2. Avgiften per HNS-punkt skall vara den totala årsavgiften som skall betalas till det allmänna kontot delat med det totala antalet HNS-punkter för alla sektorer.
3. Det totala antalet HNS-punkter för varje sektor skall vara produkten av den totala mängd avgiftspliktig last, mätt i ton, för denna sektor och den motsvarande sektorfaktorn.
4. En sektorfaktor skall beräknas som det genomsnittliga värdet av förhållandet anspråk/mängd för denna sektor för det berörda året och för de tidigare nio åren, i enlighet med denna regel.
5. Utom i fall som avses i punkt 6 skall förhållandet anspråk/mängd för vart och ett av dessa år beräknas enligt följande:
 - a) Styrka fordringar, beräknade i beräkningsenheter omräknat från inhemsk valuta med användande av den kurs som gällde vid tiden för olyckan, med anledning av skada som orsakats av ämnen för vilka avgifter skall betalas till HNS-fonden för berört år, delat med
 - b) mängden avgiftspliktig last som svarar mot berört år.
6. Om den information som behövs enligt punkt 5 a och b inte är tillgänglig skall följande värden användas för förhållandet anspråk/mängd för ett vart av de år informationen saknas:

| | |
|---|--------|
| a) Fasta bulkvaror som anges i artikel 1 femte stycket a vii | 0 |
| b) Olja, om verksamheten för oljekontot senarelagts | 0 |
| c) LNG (naturgas), om verksamheten för LNG-kontot senarelagts | 0 |
| d) LPG (petroleumgas), om verksamheten för LPG-kontot senarelagts | 0 |
| e) Andra ämnen | 0,0001 |
7. Det genomsnittliga värdet för de tio åren skall vägas efter en sjunkande linjär skala så att andelen för det berörda året skall ha en vikt på 10, året före det berörda året skall ha en vikt på 9, året före detta skall ha en vikt på 8 och så vidare till dess att det tionde året har en vikt på 1.
8. Om verksamheten för ett särskilt konto har upphävts, skall den berörda sektorfaktorn beräknas i enlighet med bestämmelserna i denna regel som församlingen finner passande.

Statens offentliga utredningar 2006

Kronologisk förteckning

1. Skola & Samhälle. U.
2. Omprövning av medborgarskap. Ju.
3. Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i hela landet. N.
4. Svenska partnerskap – en översikt. Rapport 1 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
5. Organisering av regional utvecklingspolitik – balansera utveckling och förvaltning. Rapport 2 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
6. Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt. En anpassning av svensk lagstiftning till EG-direktiv 2004/83/EG angående flyktingar och andra skyddsbehövande. UD.
7. Studieavgifter i högskolan. U.
8. Mångfald och räckvidd. U.
9. Kontroll av varor vid inre gräns. Fi.
10. Ett förnyat programkontor. U.
11. Spel i en föränderlig värld. Fi.
12. Rattfylleri och sjöfylleri. Ju.
13. Djurskydd vid hästavel. Jo.
14. Samernas sedvanemarker. Jo.
15. Detaljhandel med nikotinläkemedel. S.
16. Ny reglering om brandfarliga och explosiva varor. Fö.
17. Ny häkteslag. Ju.
18. Kustbevakningens personuppgiftsbehandling. Integritet – Effektivitet. Fö.
19. Att återta mitt språk. Åtgärder för att stärka det samiska språket. Ju.
20. Tonnageskatt. Fi.
21. Mediernas Vi och Dom. Mediernas betydelse för den strukturella diskrimineringen. Ju.
22. En sammanhållen diskrimineringslagstiftning. Del 1+2, särtryck av sammanfattningen, lättläst sammanfattning och daisy. Ju.
23. Nya skatteregler för idrotten. Fi.
24. Avgift för matservice inom äldre- och handikappomsorgen. S.
25. Arbetslivsresurs. Ett statligt ägt bolag efter sammanslagning av Samhall Resurs AB (publ) och Arbetslivstjänster. N.
26. Sverige som värdland för internationella organisationer. UD.
27. Stöd till hälsobefrämjande tandvård. S.
28. Nya upphandlingsregler 2. Fi.
29. Teckenspråk och teckenspråkiga. Kunskaps- och forskningsöversikt. S.
30. Är rättvisan rättvis? Tio perspektiv på diskriminering av etniska och religiösa minoriteter inom rättssystemet. Ju.
31. Anställ unga! U.
32. God sed vid lönebildning – Utvärdering av Medlingsinstitutet. N.
33. Andra vägar att finansiera nya vägar. N.
34. Den professionella orkestermusiken i Sverige. U.
35. Värdepapper och kontrollavgifter. Fi.
36. För studenterna ...
– om studentkårer, nationer och särskilda studentföreningar. U.
37. Om välfärdens gränser och det villkorade medborgarskapet. Ju.
38. Vuxnas lärande. En ny myndighet. U.
39. Ett utvidgat miljöansvar. M.
40. Utbildningens dilemma. Demokratiska ideal och andrafierande praxis. Ju.
41. Internationella sanktioner. UD.
42. Plats på scen. U.
43. Översyn av atomansvaret. M.
44. Bättre arbetsmiljöregler I. Samverkan, utbildning, avtal m.m. N.
45. Tänka framåt, men göra nu. Så stärker vi barnkulturen. + Bilaga/rapport: ”Det ser lite olika ut ...” En kartläggning av den offentligt finansierade kulturen för barn. U.
46. Jakten på makten. Ju.

47. Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna. Ju.
48. Bidragsbrott. Fi.
49. Asylsökande barn med uppgivenhets-symtom – trauma, kultur, asylprocess. UD.
50. En ny lag om värdepappersmarknaden. + Författningsbilaga. Fi.
51. Tillgänglighet, mobil TV samt vissa andra radio- och TV-rättsliga frågor. + Daisy. U.
52. Diskrimineringens retorik. En studie av svenska valrörelser 1988–2002. Ju.
53. Partierna nominerar. Exkluderingens mekanismer – etnicitet och representation. Ju.
54. Teckenspråk och teckenspråkiga. Översyn av teckenspråkets ställning. S.
55. Ny associationsrätt för försäkringsföretag. + Författningsförslag. Fi.
56. Ansvarsfull servering – fri från diskriminering. S.
57. En bättre tillsyn av missbrukarvården. S.
58. Sanktionsavgift i stället för straff – områdena livsmedel, foder och djurskydd. Jo.
59. Arbetslivets (o)synliga murar. Ju.
60. På tröskeln till lönearbete. Diskriminering, exkludering och underordning av personer med utländsk bakgrund. Ju.
61. Asylförfarandet – genomförandet av asylprocedurdirektivet i svensk rätt. UD
62. Testa och öva i norra Sverige. Center i Arvidsjaur. N.
63. Forensiska institutet. Ny myndighet för kriminalteknik, rättsmedicin och rättspsykiatri. Ju.
64. Internationella kasinon i Sverige. En utvärdering. Fi.
65. Att ta ansvar för sina insatser. Socialtjänstens stöd till våldsutsatta kvinnor. S.
66. Hästtävlingar – på lika villkor. Jo.
67. Fritid till sjöss och i hamn. Förslag till finansiering av service till sjöfolk. N.
68. Klenoder i tiden. En utredning om samlingar kring scen och musik. U.
69. Uppföljning av kostnadsutjämningen för kommunernas LSS-verksamhet. Fi.
70. Oinskränkt produktskydd för patent på genteknikområdet. Ju.
71. Stöd till hälsobefrämjande tandvård del 2. S.
72. Öppna möjligheter med alkohol. N.
73. Den segregerande integrationen. Om social sammanhållning och dess hinder. Ju.
74. En ny lag om värdepappersmarknaden. Supplement. Fi.
75. Jämställdhet i förskolan – om betydelsen av jämställdhet och genus i förskolans pedagogiska arbete. U.
76. Otillbörliga affärsmetoder. Jo.
77. Ungdomar, stress och psykisk ohälsa. Analyser och förslag till åtgärder. U.
78. Hälsa, vård och strukturell diskriminering. Ju.
79. Integrationens svarta bok. Agenda för jämlikhet och social sammanhållning. Ju.
80. Patent och innovationer för tillväxt och välfärd. N.
81. Mervärdesskatt. Del 1. Förslag och ställningstaganden. Del 2. Utredningens underlag A. Del 3. Utredningens underlag B, bilagor. N.
82. Patientdatalag. S.
83. Radio och TV i allmänhetens tjänst. Överlåtelse av rättigheter till offentligt framförande. U.
84. Deluppföljning av den kommunal-ekonomiska utjämningen – med förslag om organisation samt löne- och byggkostnadsutjämning. Fi.
85. Drogtestning av totalförsvarspåliggande. Fö.
86. Mera försäkring och mera arbete. S
87. Arbetskraftsinvandring till Sverige – förslag och konsekvenser. N.
88. Effektivare LEK. N.
89. Tyst godkännande – ett nytt sätt att deklarerar. Fi.
90. På väg mot en enhetlig mervärdesskatt. Fi.
91. Vård och stöd till psykiskt störda lagöverträdare. S.
92. Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods. Ju.

Statens offentliga utredningar 2006

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Omprövning av medborgarskap. [2]
Rattfylleri och sjöfylleri. [12]
Ny häkteslag. [17]
Att återta mitt språk. Åtgärder för att stärka det samiska språket. [19]
Mediernas Vi och Dom. Mediernas betydelse för den strukturella diskrimineringen. [21]
En sammanhållen diskrimineringslagstiftning.
Del 1+2, särtryck av sammanfattningen, lättläst sammanfattning och daisy. [22]
Är rättvisan rättvis?
Tio perspektiv på diskriminering av etniska och religiösa minoriteter inom rättssystemet. [30]
Om välfärdens gränser och det villkorade medborgarskapet. [37]
Utbildningens dilemma
Demokratiska ideal och andrafierande praxis. [40]
Jakten på makten. [46]
Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna. [47]
Diskrimineringens retorik. En studie av svenska valrörelser 1988–2002. [52]
Partierna nominerar.
Exkluderingens mekanismer – etnicitet och representation. [53]
Arbetslivets (o)synliga murar. [59]
På tröskeln till lönearbete. Diskriminering, exkludering och underordning av personer med utländsk bakgrund. [60]
Forensiska institutet. Ny myndighet för kriminalteknik, rättsmedicin och rättspsykiatri. [63]
Oinskränkt produktskydd för patent på genteknikområdet. [70].
Den segregerande integrationen.
Om social sammanhållning och dess hinder. [73]

- Hälsa, vård och strukturell diskriminering. [78]
Integrationens svarta bok. Agenda för jämlikhet och social sammanhållning. [79]
Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods. [92]

Utrikesdepartementet

- Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt.
En anpassning av svensk lagstiftning till EG-direktiv 2004/83/EG angående flyktingar och andra skyddsbehövande. [6]
Sverige som värdland för internationella organisationer. [26]
Internationella sanktioner. [41]
Asylsökande barn med uppgivenhetssymtom – trauma, kultur, asylprocess. [49]
Asylförfarandet – genomförandet av asylprocedurdirektivet i svensk rätt. [61]

Försvarsdepartementet

- Ny reglering om brandfarliga och explosiva varor. [16]
Kustbevakningens personuppgiftsbehandling. Integritet – Effektivitet. [18]
Drogtestning av totalförsvarspliktiga. [85]

Socialdepartementet

- Detaljhandel med nikotinläkemedel. [15]
Avgift för matservice inom äldre- och handikappomsorgen. [24]
Stöd till hälsobefrämjande tandvård. [27]
Teckenspråk och teckenspråkiga.
Kunskaps- och forskningsöversikt. [29]
Teckenspråk och teckenspråkiga.
Översyn av teckenspråkets ställning. [54]
Ansvarsfull servering – fri från diskriminering. [56]
En bättre tillsyn av missbrukarvården. [57]
Att ta ansvar för sina insatser. Socialtjänstens stöd till våldsutsatta kvinnor. [65]

Stöd till hälsobefrämjande tandvård del 2. [71]
Patientdatalag. [82]
Mera försäkring och mera arbete. [86]
Vård och stöd till psykiskt störda lagöverträdare. [91]

Finansdepartementet

Kontroll av varor vid inre gräns. [9]
Spel i en föränderlig värld. [11]
Tonnageskatt. [20]
Nya skatteregler för idrotten. [23]
Nya upphandlingsregler 2. [28]
Värdepapper och kontrolluppgifter. [35]
Bidragsbrott. [48]
En ny lag om värdepappersmarknaden. + Författningsbilaga. [50]
Ny associationsrätt för försäkringsföretag. + Författningsförslag. [55]
Internationella kasinon i Sveige. En utvärdering. [64]
Uppföljning av kostnadsutjämningen för kommunernas LSS-verksamhet. [69]
En ny lag om värdepappersmarknaden. Supplement. [74]
Deluppföljning av den kommunalekonomiska utjämningen – med förslag om organisation samt löne- och byggkostnadsutjämning. [84]
Tyst godkännande – ett nytt sätt att deklarerat. [89]
På väg mot en enhetlig mervärdesskatt. [90]

Utbildnings- och kulturdepartementet

Skola & Samhälle. [1]
Studieavgifter i högskolan. [7]
Mångfald och räckvidd. [8]
Ett förnyat programkontor. [10]
Anställ unga! [31]
Den professionella orkestermusiken i Sverige. [34]
För studenterna...
– om studentkårer, nationer och särskilda studentföreningar. [36]
Vuxnas lärande. En ny myndighet. [38]
Plats på scen. [42]
Tänka framåt, men göra nu. Så stärker vi barnkulturen. + Bilaga/rapport: ”Det ser lite olika ut...” En kartläggning av den offentligt finansierade kulturen för barn. [45]

Tillgänglighet, mobil TV samt vissa andra radio- och TV-rättsliga frågor. + Daisy. [51]
Klenoder i tiden. En utredning om samlingar kring scen och musik. [68]
Jämställdhet i förskolan – om betydelsen av jämställdhet och genus i förskolans pedagogiska arbete. [75]
Ungdomar, stress och psykisk ohälsa. Analyser och förslag till åtgärder. [77]
Radio och TV i allmänhetens tjänst. Överlåtelse av rättigheter till offentligt framförande. [83]

Jordbruksdepartementet

Djurskydd vid hästavel. [13]
Samernas sedvanemarker. [14]
Sanktionsavgift i stället för straff – områdena livsmedel, foder och djurskydd. [58]
Hästtävlingar – på lika villkor. [66]
Otillbörliga affärsmetoder. [76]

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Ett utvidgat miljöansvar. [39]
Översyn av atomansvaret. [43]

Näringsdepartementet

Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i hela landet. [3]
Svenska partnerskap – en översikt. Rapport 1 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. [4]
Organisering av regional utvecklingspolitik – balansera utveckling och förvaltning. Rapport 2 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. [5]
Arbetslivsresurs.
Ett statligt ägt bolag efter sammanslagning av Samhall Resurs AB (publ) och Arbetslivstjänster. [25]
God sed vid lönebildning – Utvärdering av Medlingsinstitutet. [32]
Andra vägar att finansiera nya vägar. [33]
Bättre arbetsmiljöregler I. Samverkan, utbildning, avtal m.m. [44]
Testa och öva i norra Sverige. Center i Arvidsjaur. [62]
Fritid till sjöss och i hamn. Förslag till finansiering av service till sjöfolk. [67]
Öppna möjligheter med alkohol. [72]

Patent och innovationer för tillväxt och
välfärd. [80]

Mervärdesskatt.

Del 1. Förslag och ställningstaganden.

Del 2. Utredningens underlag A.

Del 3. Utredningens underlag B, bilagor.

[81]

Arbetskraftsinvandring till Sverige

– förslag och konsekvenser. [87]

Effektivare LEK. [88]

Tyst godkännande – ett nytt sätt att deklarerat

[89]