

# Lagrådsremiss

## Skadeståndsansvar vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 maj 2018

*Morgan Johansson*

*Amina Lundqvist*  
(Justitiedepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att Sverige ska tillträda 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention). Till följd av det föreslår regeringen också en ny lag och ändringar i gällande lagar.

Förslagen innebär att fartygets ägare ska vara ansvarig för en skada som orsakas av vissa farliga och skadliga ämnen som transporteras till sjöss. Ägaren till ett fartyg som transporterar sådana ämnen ska även vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller en annan betryggande säkerhet. Detta ska kunna styrkas genom ett certifikat, som ska medföras ombord på fartyget. Om fartygsägarens ansvar inte räcker till för att betala uppkomna skador, ska en skadelidande ha möjlighet att få ersättning från en internationell fond. Fonden ska finansieras genom avgifter som betalas av dem som tar emot farliga och skadliga ämnen efter sjötransport i bulk. Mottagarna ska vara skyldiga att lämna uppgift om den mängd ämnen de tagit emot. Det ska finnas sanktioner mot den som åsidosätter uppgiftsskyldigheten, försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att medföra certifikat.

Regeringen föreslår dessutom att Transportstyrelsen ska ta över vissa uppgifter som Sjöfartsverket har hand om i dag.

Den nya lagen och lagändringarna med anledning av Sveriges tillträde till konventionen föreslås i huvudsak träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Bestämmelserna om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen och lagändringarna till följd av att Transportstyrelsen övertar vissa uppgifter från Sjöfartsverket föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	30
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	31
2.4	Förslag till lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.....	32
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja.....	61
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.....	62
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	63
2.8	Förslag till lag om ändring i miljöbalken .....	64
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken .....	65
3	Ärendet och dess beredning .....	66
4	Skadeståndsansvar för skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen .....	67
4.1	Ansvar för oljeskador .....	67
4.2	Ansvar för skador från radioaktiva ämnen .....	68
4.3	Ansvar för skador från andra farliga och skadliga ämnen .....	69
5	2010 års HNS-konvention.....	69
6	Sveriges tillträde till 2010 års HNS-konvention .....	70
7	De nya bestämmelsernas tillämpningsområde .....	73
8	Ansvariga personer och ansvarsförutsättningar m.m. ....	77
9	Fartygsägarens försäkringsskyldighet .....	81
10	Statsfartyg .....	84
11	Ansvarsbestämmelser .....	84
12	Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen .....	86
13	Immunitet och privilegier för den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen .....	87
14	Skyldighet att lämna uppgift om mottagande av farliga och skadliga ämnen .....	88
15	Några ytterligare ändringar i sjölagen.....	91
16	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	92
17	Ekonomiska och andra konsekvenser .....	94

18	Författningskommentar .....	99
18.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	99
18.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	129
18.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009).....	129
18.4	Förslaget till lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen .....	130
18.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja.....	138
18.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall .....	139
18.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg .....	140
18.8	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken.....	141
18.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken.....	141
Bilaga 1	2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen .....	143
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14) .....	212
Bilaga 3	Lagförslagen i promemorian .....	214
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	255
Bilaga 5	Transportstyrelsens framställan (TSS 2012-1149) .....	256
Bilaga 6	Lagförslagen i framställan .....	258
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanserna .....	261

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1994:1009),
2. lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009),
3. lag om ändring i lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009),
4. lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,
5. lag om ändring i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja,
6. lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall,
7. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg,
8. lag om ändring i miljöbalken,
9. lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext

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

Häri genom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

*dels* att 11 kap. ska upphöra att gälla,

*dels* att 1 kap. 1 b §, 7 kap. 1 §, 9 kap. 3 §, 10 kap. 19 §, 11 a kap. 5 §, 12 kap. 1 §, 18 kap. 10 och 21 §§, 19 kap. 1 §, 20 kap. 14 § samt 21 kap. 5, 6, 7 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas ett nytt kapitel, 11 kap., och en ny paragraf, 21 kap. 5 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### 1 b §<sup>1</sup>

Regeringen eller efter regeringens *bemyndigande Sjöfartsverket* får *medge* att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § *skall* anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant *medgivande* får *lämnas* bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får *därvid* bestämma vad som *skall* iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Regeringen eller, efter regeringens *bestämmande, Transportstyrelsen* får *efter ansökan i ett enskilt fall besluta* att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § *ska* anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant *beslut* får *meddelas* bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får *då* bestämma vad som *ska* iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att *ett* registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om dispens enligt första stycket.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:266.

## 7 kap.

### 1 §<sup>2</sup>

Redaren är ansvarig 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 enligt första stycket som redaren har betalat har redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av ansvar finns i 9–10 a, 11 a och 13–15 kap.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av ansvar finns i 9–11 a och 13–15 kap.

## 9 kap.

### 3 §<sup>3</sup>

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 med anledning av skada som omfattas av 11 kap.,

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 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 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

7. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1995:1314 (jfr 1996:14).

## 10 kap.

### 19 §<sup>4</sup>

Detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada 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, ska dock 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a kap. Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a kap. eller 11 kap.

## ***11 kap. Om ansvar för skada vid 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 regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78) i dess vid varje tid gällande lydelse,*

*b) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78 i dess vid varje tid gällande lydelse, samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,*

*c) farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som*

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:543).

anges i kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IBC-koden,

d) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse,

e) gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IGC-koden,

f) flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius (uppmätt i en sluten degel),

g) fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och som omfattas av den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser, om de i stället transporteras i förpackad form, hade omfattats av bestämmelserna i IMDG-koden i den lydelse som gällde 1996, och

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



farliga och skadliga bulkämnen:  
sådana farliga och skadliga ämnen som avses i a–c och e–h,

farliga och skadliga förpackade ämnen: sådana farliga och skadliga ämnen som avses i d,

sjötransport: tiden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med utrustning som tillhör fartyget till dess att de vid lossning inte längre har sådan kontakt med utrustningen eller, om fartygets utrustning inte används, från det att ämnena vid lastning korsar fartygets reling till dess att de vid lossning korsar relingen igen,

skada:

a) dödsfall eller annan personskada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen,

b) skada på egendom som har orsakats av farliga och skadliga ämnen och som har uppkommit utanför det fartyg som transporterar ämnena,

c) skada på grund av förorening av miljön som har orsakats av farliga och skadliga ämnen, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, och

d) kostnader för förebyggande åtgärder och skada som har orsakats av sådana åtgärder,

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

förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada och som har 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 brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare, samt

konventionsstat: en stat som har tillträtt 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention).

Om en skada inte endast har orsakats av farliga och skadliga ämnen och det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja orsakerna, anses all skada orsakad av de farliga och skadliga ämnena. Det gäller inte i den utsträckning skadan omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. Det gäller inte heller i den utsträckning skadan har orsakats av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i IMDG-koden eller i IMSBC-koden.

Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

#### Tillämpningsområde

##### 2 §

Detta kapitel tillämpas på skador under en sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last, om skadorna har uppkommit

1. i Sverige eller i en annan konventionsstat,

2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, genom förorening av miljön, och

3. utanför en konventionsstats eller en annan stats territorium på något annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett ämne som har transporterats ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller i en annan konventionsstat

eller, om fartyget inte är registrerat, får föra svensk eller en annan konventionsstats flagg.

Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i första stycket.

### 3 §

Det som sägs i 2 § om ekonomisk zon gäller även i de fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav 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 territorialhav mäts.

### 4 §

Ersättning för åtgärder med anledning av en skada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

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

### 5 §

Detta kapitel gäller inte örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon,

ska dock 1 §, 4 § första stycket och 7–10 §§ samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.

#### 6 §

*Detta kapitel gäller inte*

1. för fartyg med en dräktighet om högst 200 som i inrikes trafik transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form,

2. sådan oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket,

3. sådan skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller i den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden), eller

4. fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare.

### **Skadestånd**

#### Ansvaret för en skada

#### 7 §

*En skada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.*

*Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att*

1. skadan 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,

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

3. skadan 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. avsändaren eller annan person har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har orsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte har tagit en försäkring eller ställt annan säkerhet enligt 17 eller 18 §.

Andra stycket 4 gäller dock bara om varken fartygets ägare eller dennes anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farliga och skadliga egenskap.

#### 8 §

Ett anspråk på ersättning för en skada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.

Ett sådant anspråk 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 skadan sannolikt skulle uppkomma:

a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren 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 ägarens, 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.

Ett anspråk får dock alltid göras gällande mot en avsändare eller annan person som har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är fri från ansvar för skadan enligt 7 § andra stycket 4 och tredje stycket.

Det 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 vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

#### Ansvarsbegränsning

##### 9 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel. Ansvarsbeloppen ska bestämmas på följande sätt.

1. För skador som har orsakats av farligt och skadligt bulkämne är ansvarsgränsen 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR), om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre, höjs ansvarsgränsen med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Svaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

2. För skador som har orsakats av farligt och skadligt förpackat ämne är ansvarsgränsen 11 500 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000.

Om dräktigheten är högre, höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Första stycket 2 gäller också om skadorna har orsakats av både farligt och skadligt bulkämne och farligt och skadligt förpackat ämne eller om skadorna har orsakats av något av dessa ämnen men det inte går att fastställa vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

#### 10 §

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

#### Begränsningsfond

#### 11 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 § 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 summan av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska i Sverige upp-

rättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 a §.

I fråga om förfarandet när begränsningsfonden upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden tillämpas 12 kap. 3–15 §§. 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. Det som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § ska i stället gälla verkan som avses i 14 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som avses i den paragrafen anges att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

#### Fördelning av en begränsningsfond

##### 12 §

En begränsningsfond som avses i 11 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

Vid fördelning av fonden har anspråk med anledning av dödsfall och annan personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren enligt 9 §.

#### Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

##### 13 §

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



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

*En ägare som frivilligt har dragit på sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder har samma rätt till ersättning för dem från fonden som en annan skadelidande.*

#### Verkan av en begränsningsfond

##### 14 §

*Om en begränsningsfond har upprättats enligt 11 § och ägaren har 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 fonden, ska åtgärden hävas. Om ägaren har ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till ägaren.*

*Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska 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 eller hennes fordran.*

### Preskription

#### 15 §

*Bestämmelser om preskription av fordran på ersättning för skada finns i 19 kap. 1 §.*

### Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

#### 16 §

*Bestämmelser om rätt till ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen finns i lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.*

### **Försäkring**

### Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

#### 17 §

*Ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last ska ha en försäkring eller ställa en 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 9 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.*

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

*Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 §. Certifikatet ska medföras ombord på far-*

tyget.

### Försäkringskyldighet för utländska fartyg

#### 18 §

*För ett utländskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last och som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium ska det finnas en försäkring eller en 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 9 §. Skyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

*Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.*

### Avgift vid certifiering

#### 19 §

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för prövningen av certifikat.*

### Krav mot försäkringsgivaren

#### 20 §

*En försäkring som avses i 17 eller 18 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen 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 ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.*

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

21 §

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

22 §

*Det som sägs i 20 och 21 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 17 eller 18 §.*

Åsidosättande av försäkrings-  
skyldighet m.m.

23 §

*Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.*

**Behörig domstol m.m.**

24 §

*Bestämmelser om behörig domstol och om verkställbarhet och verkställighet av domar i mål om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen finns i 21 kap. 5 a–7 §§.*

## 11 a kap.

### 5 §<sup>5</sup>

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunker-oljeskada enligt 10 a kap. eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunker-oljeskada enligt 10 a kap., *skada enligt 11 kap.* eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

## 12 kap.

### 1 §<sup>6</sup>

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

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

*Detta kapitel gäller en begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).*

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

## 18 kap.

### 10 §<sup>7</sup>

Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen *skall* hållas enligt 9 §. Regeringen *kan* dock för en viss hamn *förordna* att en annan av sjörättsdomstolarna *skall* vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklar-

Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen *ska* hållas enligt 9 §. Regeringen *får* dock för en viss hamn *föreskriva* att en annan av sjörättsdomstolarna *ska* vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Vid sammanträde för sjöförklar-

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1996:268.

ing *skall* rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Sjöfartsverket* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *skall* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *skall* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i *konkurstillstånd* eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. *De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.*

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske *skall* vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av be-

ing *ska* rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Transportstyrelsen* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *ska* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han *eller hon* inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *ska* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i *konkurs* eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. *Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till de särskilda ledamöterna.*

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av *en* svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske *ska* vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka *det* inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av *en* person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av

hörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

## 21 §

*Sjöfartsverket* skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos *de tingsrätter* som *Sjöfartsverket* anger.

*Transportstyrelsen* ska varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen ska hållas tillgänglig hos *varje tingsrätt* som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol.

## 19 kap.

### 1 §<sup>8</sup>

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

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

2. en 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; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

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

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

5. en 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. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, 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. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap.

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

6 §): inom ett år från den dag dispaschen *vann* laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada eller bunkeroljeskada enligt 10 eller 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket, eller om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har 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

6 §): inom ett år från den dag dispaschen *fick* laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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. en fordran på ersättning för en skada som omfattas av 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande *fick* eller *borde ha fått* kännedom om skadan och om ägarens identitet, dock senast inom tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den senaste av dessa,

11. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första av dessa.



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. 35 § andra och tredje styckena 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.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

## 20 kap.

### 14 §<sup>9</sup>

En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a eller 11 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a eller 11 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §, 10 a kap. 11 eller 12 § eller i 11 a kap. 20 eller 21 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. inte har fullgjorts. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §, 10 a kap. 11 eller 12 §, 11 kap. 17 eller 18 § eller i 11 a kap. 20 eller 21 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2017:722 (jfr 2017:1242).

## 21 kap.

### 5 §<sup>10</sup>

Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap. får väckas i Sverige endast om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

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

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

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 9 kap. 7 § eller 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

### 5 a §

*Talan om ersättning för en skada som omfattas av 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 har uppkommit utanför en stats territorium, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och*

*a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, får föra svensk flagg,*

*b) fartygets ägare har sin hemvist eller huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller*

*c) en begränsningsfond enligt 11 kap. 11 § har upprättats i*

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2013:328 (jfr 2013:453).

Sverige.

*Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada som avses i 11 kap. som har orsakats av samma olycka väckas här.*

*Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Om skadan har uppkommit utanför Sverige eller dess ekonomiska zon, väcks talan vid Stockholms tingsrätt.*

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

*Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 11 kap. 11 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.*

## 6 §<sup>11</sup>

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. När domen har fått laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, ska den efter en ansökan verkställas i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte

Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada, bunkeroljeskada eller skada som avses i 11 kap. har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. När domen har fått laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, ska den efter en ansökan förklaras verkställbar i Sverige utan

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2014:927.

något annat följer av 10 kap. 9 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att *verkställa* en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om *verkställighet* görs till den tingsrätt som regeringen föreskriver. Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. domen i original eller i kopia som har 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 10 a kap. angivna bunkerkonventionen samt att domen har fått laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna ska vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Om en handling i ärendet inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en översättning till svenska ges in. Översättningen ska vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av en svensk notarius publicus.

Om en *ansökan om verkställighet bifalls*, verkställs *domen* på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende om *verkställighet* tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte något annat följer av 9 kap. 8 §, 10 kap. 9 §, 11 kap. 14 § eller 5 § femte stycket i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att *förklara* en utländsk dom *verkställbar*, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om *verkställbarhetsförklaring* görs till den tingsrätt som regeringen föreskriver. Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. domen i original eller i kopia som har 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, den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen eller den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention samt att domen har fått laga kraft och kan verkställas i den staten.

Om en *dom förklaras verkställbar*, verkställs *den* på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende om *verkställbarhetsförklaring* tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

## 7 §<sup>12</sup>

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

Har *det* i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention eller i den i 11 kap. angivna 2010

<sup>12</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

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 dom 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.

*Lydelse enligt prop. 2017/18:88*

års HNS-konvention upprättats en begränsningsfond i en annan konventionsstat och har en ägare eller försäkringsgivare mot vilken det har väckts en talan om ersättning enligt 10 eller 11 kap. vid en svensk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, ska domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den andra staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

*Föreslagen lydelse*

#### 11 §

För varje tingsrätt som får ta upp dispaschmål ska Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning som består av minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Rätten ska för varje mål utse tre av personerna i förteckningen att tjänstgöra som särskilda ledamöter. Om det föreskrivna antalet ledamöter inte kan utses från förteckningen på grund av förfall eller något annat hinder ska rätten utse någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

Den som ska tjänstgöra som särskild ledamot ska vara svensk medborgare och får inte vara underårig, i konkurs eller ha förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

För varje tingsrätt som får ta upp dispaschmål ska Transportstyrelsen varje år upprätta en förteckning som består av minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Rätten ska för varje mål utse tre av personerna i förteckningen att tjänstgöra som särskilda ledamöter. Om det föreskrivna antalet ledamöter inte kan utses från förteckningen på grund av förfall eller något annat hinder ska rätten utse någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

Den som ska tjänstgöra som särskild ledamot ska vara svensk medborgare och får inte vara underårig, i konkurs eller ha förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till den särskilda ledamoten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 1 kap. 1 b §, 18 kap. 10 och 21 §§ och 21 kap. 5 och 11 §§ och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009) dels att 11 kap. 1 § i lydelsen enligt lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009) ska utgå,

dels att 9 kap. 3 § i stället för lydelsen enligt lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2010:976*

*Föreslagen lydelse*

### **9 kap.**

#### **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 med anledning av skada som omfattas av 11 kap.,*

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,

*4. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvar för radiologisk skada,*

4. en fordran med anledning av radiologisk skada orsakad av atomfartyg,

*5. en fordran med anledning av radiologisk skada 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

*6. 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och*

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

*7. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.*

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 11 a kap. 5 § sjölagen (1994:1009) i stället för lydelsen enligt lagen (2017:723) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2017:723*

*Föreslagen lydelse*

### **11 a kap.**

#### **5 §**

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunker-oljeskada enligt 10 a kap. eller radiologisk skada enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunker-oljeskada enligt 10 a kap., *skada enligt 11 kap.* eller radiologisk skada enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

## 2.4 Förslag till lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen och om skyldighet att lämna uppgift om mottagande av sådana ämnen i vissa fall.

### Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 § Bestämmelserna i artiklarna 1, 3–5, 13–20, 21*bis*, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention) ska i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag. Detta gäller dock inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser.

Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet. Den engelska originaltexten i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med en svensk översättning intagen som bilaga till denna lag.

### Fondens regressrätt

3 § Ett belopp som den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen har betalat i ersättning enligt artikel 14 i 2010 års HNS-konvention får fonden kräva åter av en person som anges i 11 kap. 8 § andra stycket a, b eller e–g sjölagen (1994:1009) endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma. I övrigt tillämpas 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104) i fråga om fondens rätt att kräva åter ett utbetalat ersättningsbelopp av någon annan än fartygsägaren eller dennes garant.

### Talan om ersättning

4 § Talan om ersättning mot den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i 2010 års HNS-konvention får tas upp i Sverige, ska väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare med anledning av olyckan.

5 § I fråga om underrättelser som avses i artikel 39.7 i 2010 års HNS-konvention ska bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken om kungörande av rättegång tillämpas.

### Verkställbarhet av dom

6 § När en fråga uppkommer om verkställbarhet av en dom enligt artikel 40.3 i 2010 års HNS-konvention tillämpas 21 kap. 6 § sjölagen (1994:1009).



## **Skyldighet att lämna uppgift om mottagande av ämnen**

**7 §** Mottagare i Sverige av avgiftspliktig last enligt 2010 års HNS-konvention ska senast den 1 mars varje år lämna uppgift till Sjöfartsverket om den mängd avgiftspliktig last som har mottagits under föregående kalenderår, om mottagaren under det året har tagit emot sammanlagt mer än:

a) 150 000 ton oljor som avses i artikel 1.3 i 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja och för vilka avgiftsskyldighet till den internationella oljeskadefonden föreligger enligt artikel 10 i den konventionen,

b) 20 000 ton andra oljor som anges i bihang 1 till bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

c) 20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

d) 20 000 ton fasta bulkvaror som avses i artikel 1.5 (vii) i 2010 års HNS-konvention eller andra ämnen som avses i artikel 1 i den konventionen.

Samma uppgiftsskyldighet har den som tagit emot avgiftspliktig last som består av flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG). Om mottagaren av LNG har kommit överens med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift, gäller skyldigheten att lämna uppgifter den tidigare ägaren. Mottagaren är dock även i ett sådant fall skyldig att lämna uppgiften, om den tidigare ägaren inte gör det.

**8 §** En mottagare enligt 7 § första stycket som har tagit emot högst de mängder som anges där är skyldig att lämna uppgift enligt den paragrafen, om den mängd ämnen som denne har tagit emot tillsammans med den mängd ämnen som har mottagits av ett dotterföretag eller en annan gemensamt kontrollerad enhet uppgår till mer än de mängder som anges i 7 § första stycket.

## **Uppmaning att lämna uppgift**

**9 §** Var och en som under ett visst kalenderår har tagit emot avgiftspliktig last enligt 2010 års HNS-konvention ska efter uppmaning av Sjöfartsverket lämna uppgift om den mängd avgiftspliktig last som har mottagits under året.

Sjöfartsverket får förelägga den som är skyldig att lämna uppgift om avgiftspliktig last att lämna uppgiften inom en viss tid. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

## **Ansvar vid oriktig uppgift**

**10 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift vid fullgörande av skyldighet enligt 7–9 §§ döms till böter, om gärningen

inte är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från Sjöfartsverket.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 7–10 §§ och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

2. Bestämmelserna i 7–10 §§ tillämpas första gången i fråga om avgiftspliktig last som har mottagits under kalenderåret 2019.

# Artiklarna 1, 3–5, 13–20, 21*bis*, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

**International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention)**

(Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention)

## 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.

**2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention)**

(Konsoliderad text till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen och 2010 års protokoll till konventionen)

## Kapitel I

*Allmänna bestämmelser*

*Definitioner*

*Artikel 1*

I denna konvention förstås med:

1. *Fartyg*: fartyg eller annan flytande anordning som kan användas 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 ska med "ägare" förstås detta bolag.

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 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, as defined in regulation 1 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, as defined in regulation 1.10 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 X, Y or Z in accordance with regulation 6.3 of the said Annex II;

(iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17

4. *Mottagare*: antingen

(a) den person som fysiskt sett tar emot avgiftspliktig last som lossats i en konventionsstats hamnar och 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 konventionsstats jurisdiktion, ska huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen avslöjar huvudmannens identitet för HNS-fonden, eller

(b) den person i en konventionsstat som enligt konventionsstatens nationella rätt anses som mottagare av avgiftspliktig last som lossats i konventionsstatens hamnar och terminaler, under förutsättning att den totala mängden avgiftspliktig last mottagen enligt sådan nationell rätt är väsentligen densamma som om mottagandet skett enligt a.

5. *Farliga och skadliga ämnen (HNS)*:

(a) varje ämne, material och föremål 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 regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll i dess vid varje tid gällande lydelse,

(ii) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll i dess vid varje tid gällande lydelse samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,

(iii) farliga flytande ämnen transporterade i bulk och som anges i

of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 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 1.1.6 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, 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 the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996, 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.

*5bis. Bulk HNS* means any

kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk i dess vid varje tid gällande lydelse samt farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

(iv) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss i dess vid varje tid gällande lydelse,

(v) gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk i dess vid varje tid gällande lydelse samt produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden 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 som omfattas av den internationella koden för fasta bulkklaster i dess vid varje tid gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss i den lydelse som gällde 1996, när godset transporteras i förpackad form, och

(b) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a i–iii och v–vii ovan.

*5bis. Farligt och skadligt bulk-*

hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).

*5ter. Packaged HNS* means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(iv).

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 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

*ämne*: varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 a i–iii och v–vii samt 1.5 b,

*5ter. Farligt och skadligt förpackat ämne*: varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 a iv.

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, i fråga om ersättning för försämring av miljön dock endast utbliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, och

(d) kostnader för förebyggande åtgärder och förlust och skada som orsakats av sådana åtgärder.

Om det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja en skada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen från en skada som har orsakats av andra omständigheter, ska all skada anses orsakad av de farliga och skadliga ämnena utom om och i den utsträckning som skadan som har orsakats av andra omständigheter är en skada av det slag som anges i artikel 4.3.

I denna punkt förstås med *orsakats av dessa ämnen* vad som orsakats av de farliga eller skadliga egenskaperna hos ämnena.

7. *Förebyggande åtgärder*: varje skäligen åtgärd som vidtagits efter det att en olycka inträffat för att

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 bulk HNS which is 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

förhindra eller begränsa skada.

8. *Olycka*: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om skada.

9. *Sjötransport*: tidsperioden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med någon del av fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara i 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 bulkämne som transporteras till sjöss som last till en hamn eller terminal i konventionsstatens 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 ska 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

the storage of hazardous and noxious substances received from waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked by pipeline or otherwise to such site.

15. *Director* means the Director of the HNS Fund.

16. *Organization* means the International Maritime Organization.

17. *Secretary-General* means the Secretary-General of the Organization.

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. *Organisation*: Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

17. *Generalsekreterare*: organisationens generalsekreterare.

-----

### *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;

(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

-----

### *Tillämpningsområde*

#### *Artikel 3*

Denna konvention gäller endast

(a) för varje skada som uppkommit inom en konventionsstats område, inklusive dess territorialvatten,

(b) för skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om en konventionsstat inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till statens territorialhav vilket har bestämts av den staten i enlighet med folkrättens regler och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts,

(c) för skada, annan än skada genom förorening av miljön, som uppkommit utanför en stats territorium, inklusive territorialhavet, om skadan har orsakats av ett ämne som transporterats ombord på ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra en konventions-



Party; and  
(d) to preventive measures, whenever taken, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c) above.

#### 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

(b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, 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

stats flagga, och

(d) för förebyggande åtgärder som syftar till att hindra eller minska sådan skada som avses i a, b och c ovan, var de än har vidtagits.

#### Artikel 4

1. Denna konvention gäller, med undantag från fordringar som har sin grund i ett befodringsavtal 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 välfärdsystem.

3. Denna konvention gäller inte

(a) för skada genom förorening enligt definitionen i 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, i gällande lydelse, oavsett om ersättning ska betalas för skadan enligt den konventionen eller inte, och

(b) för skada orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss, i gällande lydelse, eller i den internationella koden för fasta bulklaster, i gällande lydelse.

4. Med undantag för vad som anges i punkt 5 gäller bestämmelserna i denna konvention inte för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och som vid tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

5. En konventionsstat får bestämma att denna konvention ska gälla för dess örlogsfartyg eller andra fartyg som anges i punkt 4

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 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

och ska då underrätta generalsekretären om detta med angivande av villkoren för denna tillämpning.

6. När det gäller fartyg som ägs av en konventionsstat och som används för kommersiella ändamål ska talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 38, och staten ska 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 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 ska 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 ska deponeras hos generalsekretären, som efter ikraftträdandet av denna konvention ska underrätta direktö-

Convention, communicate it to the Director.

5. 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.

ren om detta.

5. HNS-fonden är inte ersättningsskyldig 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 territorialhavet, 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.

---

### **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.

---

### **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 tillgänglig.

(b) Att uppfylla de därmed sammanhängande uppgifter som

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 legal representative of the HNS Fund.

### *Compensation*

#### *Article 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;

(c) because the damage exceeds the owner's liability under the terms of chapter II.

2. Expenses reasonably incurred or sacrifices reasonably made by

anges i artikel 15.

2. HNS-fonden ska i varje konventionsstat erkännas som en juridisk person med behörighet enligt lagen i den staten att förvärva rättigheter och åta sig skyldigheter samt att vara part i rättegång inför domstol i denna stat. Varje konventionsstat ska erkänna direktören som ställföreträdare för fonden.

### *Ersättning*

#### *Artikel 14*

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska 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 den ekonomiska säkerhet som kan ha ställts enligt kapitel II inte gäller för skadan eller inte räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken; ägaren ska anses ekonomiskt ur stånd att infria sina förpliktelser och ekonomisk säkerhet ska anses otillräcklig om den skadelidande, sedan denne vidtagit alla skäligen åtgärder för att utnyttja de rättsliga medel som är tillgängliga, inte har kunnat få ut hela det ersättningsbelopp som denne har rätt till enligt kapitel II,

(c) därför att skadan överstiger ägarens ansvar enligt bestämmelserna i kapitel II.

2. Skäligen utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för

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 exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exoneration 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

att förhindra eller begränsa skada ska anses som skada vid tillämpningen av denna artikel.

3. HNS-fonden är inte ansvarig enligt föregående punkt 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 som gör anspråk på ersättning inte kan visa att det finns en rimlig sannolikhet för 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 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 ska fonden befrias från sin skyldighet i den utsträckning som fartygsägaren kan vara befriad 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 ersättningsbelopp som fonden ska 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.

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 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 para-

(b) Det sammanlagda belopp som fonden ska 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 ska 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 ska räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde valutans 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, ska 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 ska ha företräde framför andra anspråk, utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av det totala belopp 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.

graph 5(d) applies accordingly.

*Related tasks of the HNS Fund*

*Article 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 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

*Ytterligare uppgifter för HNS-fonden*

*Artikel 15*

För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska 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 ska betalas under året,

(v) årsavgifter om sådana krävs för att balansera budgeten, och

(vi) andra inkomster.

(c) Att, på begäran av en konventionsstat, ställa sina tjänster till förfogande i den omfattning som behövs för att hjälpa denna stat att snabbt förfoga över personal, material och tjänster som staten behöver för att kunna vidta åtgärder för att förhindra eller 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 interna föreskrifter, ställa kreditmöjligheter till förfogande för att möjliggöra att förebyggande åtgärder vidtas mot skada som orsakats av en olycka för vilken fonden

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 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(b), article 20 and article 21, paragraph 5, where the quantity of a

kan komma att få betala ersättning enligt denna konvention.

*Allmänna bestämmelser om avgifter*

*Artikel 16*

1. HNS-fonden ska ha ett allmänt konto som är fördelat i sektorer.

2. HNS-fonden ska, 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 ska betalas grundavgifter och, om nödvändigt, årsavgifter till HNS-fonden.

4. Avgifter till HNS-fonden ska 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 ska det allmänna kontot betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot och ett särskilt konto ska betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot.

5. Om den mängd avgiftspliktig last som en person under ett kalenderår har tagit emot i en konventionsstat sammantaget med den mängd avgiftspliktig last som tag-



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 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.

#### *General provisions on annual contributions*

##### *Article 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.

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 during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.

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, calculate for each person liable to pay contributions in ac-

its emot i samma konventionsstat av annan med vilken denna person är i intressegemenskap överstiger de gränser som anges i artikel 18, artikel 19.1 a i och ii, 19.1 b, artikel 20 och artikel 21.5, ska denna person betala avgift enligt dessa artiklar för den mängd som denne faktiskt tagit emot även om denna mängd inte översteg respektive gräns.

6. Med "annan med vilken denna person är i intressegemenskap" förstås varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om någon omfattas av denna definition ska avgöras enligt vederbörande stats nationella lag.

#### *Allmänna bestämmelser om årsavgifter*

##### *Artikel 17*

1. Årsavgifter till det allmänna kontot och till varje särskilt konto ska tas ut bara om det behövs för att göra utbetalningar från respektive konto.

2. Årsavgifter enligt artiklarna 18 och 19 samt artikel 21.5 fastställs av församlingen. Avgifterna ska beräknas enligt de nämnda artiklarna på grundval av de enheter avgiftspliktig last som tagits emot under det föregående kalenderåret eller annat år som församlingen bestämmer.

3. Församlingen ska bestämma den totala årsavgiften som ska tas ut till det allmänna kontot och till varje särskilt konto. Som en följd av detta beslut ska direktören, på grundval av ett bestämt belopp för varje enhet avgiftspliktig last som rapporterats beträffande en avgifts-

cordance with article 18, article 19, paragraph 1 and paragraph 1*bis*, 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 sectors, on the basis of an estimate of the extent to which each of the substances involved contributed to the damage.

*Annual contributions to the general account*

*Article 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

skyldig för föregående år eller annat år som församlingen bestämt, i fråga om varje konventionsstat beräkna storleken på den årsavgift till varje konto som en avgiftsskyldig enligt artikel 18 samt artiklarna 19.1, 19.1*bis* och 21.5 ska betala. För det allmänna kontot ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som nämnts ovan, för varje sektor beräknas enligt reglerna i bilaga II till denna konvention. För varje särskilt konto ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som angetts ovan beräknas genom att dela den totala årsavgiften som ska 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 ska 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 uppskattning i vilken utsträckning som varje ämne bidragit till skadan.

*Årsavgifter till det allmänna kontot*

*Artikel 18*

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till det allmänna kontot betalas i fråga om varje konventionsstat, av envar som under föregående kalenderår eller

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 and paragraph 1*bis*, 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 and paragraph 1*bis*, had its operation not been postponed or suspended in accordance with article 19. Each separate account the operation of which has been 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

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 och 19.1*bis*, som faller inom följande sektorer:

(a) fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii,

(b) ämnen som anges i punkt 2, och

(c) andra ämnen.

2. Årsavgifter ska också betalas till det allmänna kontot av någon som skulle ha varit avgiftsskyldig till ett särskilt konto enligt artikel 19.1 och 19.1*bis* om inte dess användning senarelagts eller upphävts enligt artikel 19. Varje särskilt konto vars användning har senarelagts eller upphävts enligt artikel 19 ska bilda en särskild sektor inom det allmänna kontot.

#### *Årsavgifter till de särskilda kontona*

#### *Artikel 19*

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till de särskilda kontona betalas i fråga om varje konventionsstat

(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 i dess vid varje tid gällande lydelse och som är av-

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 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 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.

*1bis*

(a) In the case of the LNG account, subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the LNG account shall be made in respect of each State Party 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 any quantity of LNG.

(b) However, any contributions shall be made by the person who, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State (the titleholder) where:

(i) the titleholder has entered into an agreement with the receiver that the titleholder shall make such contributions; and

(ii) the receiver has informed the State Party that such an agreement exists.

(c) If the titleholder referred to in subparagraph (b) above does not make the contributions or any part thereof, the receiver shall make the

giftsskyldig 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 andra oljor som transporterats i bulk och som anges i bilaga I till bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll, i dess vid varje tid gällande lydelse,

(b) 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.

*1bis*

(a) I fråga om LNG-kontot ska, med förbehåll för artikel 16.5, årliga avgifter till kontot betalas i fråga om varje konventionsstat av den som under det föregående kalenderåret, eller ett annat år som församlingen bestämmer, mottog någon mängd LNG.

(b) Avgifter ska dock betalas av den som, omedelbart före lossningen, hade äganderätt till en LNG-last som lossats i en hamn eller terminal i den staten (lastägaren), om

(i) lastägaren har slutit ett avtal med mottagaren om att lastägaren ska betala sådana avgifter, och

(ii) mottagaren har underrättat konventionsstaten att ett sådant avtal föreligger.

(c) Om lastägaren som nämnts i *1bis* b ovan underlåter att betala avgifter helt eller till någon del ska mottagaren betala uteblivna avgift-

remaining contributions. The Assembly shall determine in the internal regulations the circumstances under which the titleholder shall be considered as not having made the contributions and the arrangements in accordance with which the receiver shall make any remaining contributions.

(d) Nothing in this paragraph shall prejudice any rights of recourse or reimbursement of the receiver that may arise between the receiver and the titleholder under the applicable law.

2. Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 and paragraph 1*bis* 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 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

er. Församlingen ska i interna föreskrifter bestämma under vilka omständigheter lastägaren ska anses ha underlåtit att betala avgifter och hur mottagaren ska betala uteblivna avgifter.

(d) Inget i denna punkt ska påverka den rätt till regress eller återbetalning som kan uppkomma mellan mottagaren och lastägaren enligt tillämplig lag.

2. Med förbehåll för punkt 3 ska de särskilda konton som anges i punkt 1 och 1*bis* träda i kraft vid samma tidpunkt som det allmänna kontot.

3. Den inledande användningen av ett särskilt konto som anges i artikel 16.2 ska senareläggas intill dess att mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående kalenderår, eller ett 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.

(c) 15 miljoner ton avgiftspliktig last för LPG-kontot.

4. Församlingen får upphäva användningen av ett särskilt konto om

(a) mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående kalenderår 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

account exceed ten per cent 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 system defined in Annex II.

#### *Initial contributions*

##### *Article 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 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

beslutet om avgiftsuttag till detta konto enligt punkt 1.

5. Församlingen får återställa användningen av ett särskilt konto som har upphävts enligt punkt 4.

6. En person som skulle vara skyldig att betala avgifter till ett särskilt konto om inte dess användning hade senarelagts enligt punkt 3 eller hade upphävts enligt punkt 4 ska betala förfallna avgifter avseende det kontot till det allmänna kontot. För beräkning av framtida avgifter ska det senarelagda eller upphävda kontot bilda en ny sektor i det allmänna kontot och ska vara underkastat HNS-punktsystemet i bilaga II.

#### *Grundavgifter*

##### *Artikel 20*

1. I fråga om varje konventionsstat, ska grundavgifter betalas med ett belopp som för varje person som är avgiftsskyldig enligt artikel 16.5, 18, 19 och 21.5 beräknas på grundval av ett bestämt belopp, lika för det allmänna kontot och varje särskilt konto, per enhet avgiftspliktig last som mottagits i staten under kalenderåret närmast före det år då denna konvention träder i kraft för den 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 ska bestämmas av församlingen.

3. Grundavgifter ska betalas inom tre månader från den dag som

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.

HNS-fonden skickar fakturor i fråga om varje konventionsstat till avgiftsskyldiga personer enligt punkt 1.

---

*Non-reporting*

---

*Förfallna avgifter*

*Article 21bis*

*Artikel 21bis*

1. Where a State Party does not fulfil its obligations under article 21, 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, upon recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State.

1. När en konventionsstat inte fullgör sina skyldigheter enligt artikel 21.2 och detta medför en ekonomisk förlust för HNS-fonden, ska staten vara skyldig att ersätta HNS-fonden för förlusten. Församlingen ska, enligt rekommendationer av direktören, besluta om en stat ska betala en sådan ersättning.

2. No compensation for any incident shall be paid by the HNS Fund for damage in the territory, including the territorial sea of a State Party in accordance with article 3(a), the exclusive economic zone or other area of a State Party in accordance with article 3(b), or damage in accordance with article 3(c) in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, in accordance with article 3(d), until the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have been complied with in respect of that State Party for all years prior to the occurrence of an incident for which compensation is sought. The Assembly shall determine in the internal regulations of the HNS Fund the circumstances under which a State Party shall be considered as not having fulfilled these obligations.

2. Ingen ersättning för en olycka ska betala av HNS-fonden för skada i en konventionsstats område, inbegripet dess territorialvatten enligt artikel 3 (a), dess exklusiva ekonomiska zon eller dess område i övrigt enligt artikel 3 (b), eller skada enligt artikel 3 (c), på grund av en viss olycka eller för förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, i enlighet med artikel 3 (d), tills skyldigheterna enligt artikel 21.2 och 21.4 har fullgjorts beträffande den staten för alla år innan den olycka inträffat som ersättningen avser. Församlingen ska besluta i HNS-fondens interna föreskrifter under vilka omständigheter en konventionsstat ska anses ha underlåtit att fullgöra dessa förpliktelser.

3. Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation

3. När ersättning har vägrats tills vidare i enlighet med 21bis.2, ska den vägras slutgiltigt om förpliktel-

shall be denied permanently if the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have not been fulfilled within one year after the Director has notified the State Party of its failure to fulfil these obligations.

4. Any payments of contributions due to the HNS Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.

5. Paragraphs 2 to 4 shall not apply to claims in respect of death or personal injury.

### *Non-payment of contributions*

#### *Article 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.

2. Where a person who is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, does not fulfil 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 otherwise so warrant, the Assembly may, upon recommendation of the Director, decide that no action shall be taken or continued against the contributor.

serna enligt artikel 21.1 och 21.4 inte har fullgjorts inom ett år efter det att direktören har meddelat konventionsstaten om att den inte har fullgjort dessa förpliktelser.

4. Varje betalning av avgifter till HNS-fonden ska avräknas mot ersättning som ska utgå till gäldenären eller hans företrädare.

5. Bestämmelserna i 21.2–21.4 ska inte tillämpas på ersättningskrav beträffande dödsfall eller personskada.

### *Förfallna avgifter*

#### *Artikel 22*

1. Avgiftsbelopp som avses i artiklarna 18, 19, 20 eller 21.5 och som är förfallet till betalning ska löpa med ränta enligt en räntesats som fastställs enligt HNS-fondens interna reglemente, varvid olika räntesatser får fastställas för olika förhållanden.

2. Om den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller 21.5 helt eller delvis är i dröjsmål med betalningen, ska 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 ska vidtas mot den avgiftsskyldige eller att redan påbörjade åtgärder inte ska fullföljas.



---

## **Chapter IV**

*Claims and actions*

*Limitation of actions*

*Article 37*

---

2. Rights to compensation under chapter III shall be extinguished unless an action is 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 ten years from the date of the incident which caused the damage.

4. Where the incident consists of a series of occurrences, the ten-year period mentioned in paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.

---

*Jurisdiction in respect of action against the HNS Fund or taken by the HNS Fund*

*Article 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

---

## **Kapitel IV**

*Anspråk och talan*

*Preskription*

*Artikel 37*

---

2. Rätt till ersättning enligt kapitel III upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i kapitlet eller en underrättelse 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 ska den tioårsperiod som anges i tredje stycket räknas från dagen för den senaste händelsen.

---

*Domstol för talan mot HNS-fonden eller för talan av HNS-fonden*

*Artikel 39*

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 ifrågavarande olyckan eller vid en

incident or before a court in a State Party which would have been competent if an owner had been liable.

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.

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.

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

domstol hos en konventionsstat som skulle varit behörig om en ägare hade varit ansvarig.

2. Om det fartyg som transporterade de farliga och skadliga ämnen som orsakade skadan inte har kunnat identifieras ska bestämmelserna i artikel 38.1 tillämpas vid talan som förs mot HNS-fonden.

3. Varje konventionsstat ska se till att dess domstolar har behörighet att pröva en sådan talan mot HNS-fonden som anges i punkt 1.

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 konventionsstat ska 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 konventionsstat, ska 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

such notification has been made in accordance with the formalities required by the law of the court seized and in such time and in such a manner that the 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.

### *Recognition and enforcement*

#### *Article 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 the case to be re-opened.

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

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-fonden har kunnat på ett verkningfullt sätt träda in som part i rättegången ska 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.

### *Erkännande och verkställighet*

#### *Artikel 40*

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 38 ska om den kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas av alla konventionsstater 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 konventionsstat 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 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 ska om domen kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas och

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 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.

verkställas hos alla konventionsstater med iakttagande av ett beslut om fördelningen enligt artikel 14.6.

*Subrogations- och regressrätt*

*Artikel 41*

1. HNS-fonden ska 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 ska HNS-fondens subrogationsrätt mot sådana personer inte vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den som fått ersättning.

3. Har en konventionsstat eller en myndighet hos staten enligt bestämmelser i nationell lag betalat ersättning för skada ska 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.

-----

-----

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>13</sup>

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 endast efter anmälan från *sjöfartsverket*.

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

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om gärningen *inte* är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från *Sjöfartsverket*.

Sjöfartsverket får förelägga uppgiftsskyldig vid vite att *lämna uppgifter* inom *en* viss tid.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 1982:277.

## 2.6 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<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

*Föreslagen lydelse*

*Bilaga<sup>2</sup>*

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

77. Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar

Ledamöterna av bankens styrelse och personer med tjänst eller uppdrag hos banken

Avtal den 29 juni 2015 om inrättande av Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar med av Sverige anmäld reservation

78. *Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen*

*Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention)*

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1994:717.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1996:527.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av bilagan 2017:498.

## 2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Häri genom föreskrivs att 7 kap. 6 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg<sup>1</sup> ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap.**

#### **6 §<sup>2</sup>**

Om ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a eller 11 a kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om	Om ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om
--	--

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,

2. förbud mot fartygets vidare resa, om det är fråga om ett svenskt fartyg.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1983:463.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:724 (jfr 2017:1243).

## 2.8 Förslag till lag om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § miljöbalken ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **10 kap.**

#### **19 §<sup>1</sup>**

Detta kapitel gäller inte miljöskador som

- |   |   |
|---|---|
| 1. omfattas av 10 <i>eller</i> 10 a kap. sjölagen (1994:1009),  | 1. omfattas av 10, 10 a <i>eller</i> 11 kap. sjölagen (1994:1009),  |
| 2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,  | 2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna <i>eller lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,</i> |
| 3. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller |   |
| 4. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.   |   |

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2013:326 (jfr 2013:541).



## 2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § miljöbalken i stället för lydelsen enligt lagen (2010:968) om ändring i den balken ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt SFS 2013:325*

*Föreslagen lydelse*

### **10 kap.**

#### 19 §

Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 *eller* 10 a kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,

3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

1. omfattas av 10, 10 a *eller* 11 kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna *eller* lagen (2018:000) *den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,*

### 3 Ärendet och dess beredning

Den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen) antogs av Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) år 1996. Konventionen trädde inte i kraft, eftersom inte tillräckligt många länder anslöt sig till den. År 2010 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen, med vissa ändringar. Efter ändringarna benämns konventionen 2010 års HNS-konvention. En konsoliderad version av konventionen och protokollet finns i *bilaga 1*.

HNS-utredningen har i betänkandet Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92) föreslagit att Sverige ska ansluta sig till 1996 års HNS-konvention.

Hösten 2011 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige ska tillträda 2010 års HNS-konvention och föreslå de författningsändringar som behövs eller som annars bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Uppdraget redovisades i promemorian Skadeståndsansvar för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Lagförslagen i promemorian finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats (Ju2012/03690/L3). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Vidare har vissa särskilt berörda remissinstanser (Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Domstolsverket, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige – Ikem, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet – SPBI, Sveriges dispaschör, Sveriges Redareförening, Sveriges fiskares riksförbund och Skärgårdsredarna) genom en kompletterande remittering fått tillfälle att inkomma med synpunkter på förslagen i lagrådsremissen om behörig domstol och verkställighet av utländska domar (avsnitt 8), åtgärder mot fartyg som saknar ansvarsförsäkring (avsnitt 11) och lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (avsnitt 12 och 14). Dessutom har vissa remissinstanser (Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Åklagarmyndigheten, Justitiekanslern, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Innovations- och kemiindustrierna i Sverige – Ikem, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet – SPBI, Energigas och Sverigs hamnar) genom en kompletterande remittering fått tillfälle att lämna synpunkter på förslagen i lagrådsremissen när det gäller sanktionen mot den som underlåter att lämna uppgifter om mottagna ämnen (avsnitt 14).

Sedan det konstaterats att 2010 års protokoll medför att det bemyndigande som fanns för medlemsstaterna att tillträda 1996 års konvention behöver ersättas antogs ett sådant av rådet för rättsliga och inrikes frågor den 25 april 2017 (2017/769 och 2017/770). Enligt det nya bemyndigandet ska medlemsstaterna tillträda 2010 års HNS-konvention snarast och om möjligt senast år 2021.

I lagrådsremissen behandlas också en framställan från Transportstyrelsen (TSS 2012-1149) med förslag till ändringar i sjölagen (1994:1009). Framställan har remissbehandlats (Ju2012/04490/L3). Framställan finns i

*bilaga 5* och dess lagförslag finns i *bilaga 6*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7*.

## 4 Skadeståndsansvar för skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

### 4.1 Ansvar för oljeskador

#### **Oljeförorening från tankfartyg**

Bestämmelser om ersättning vid utsläpp av olja från tankfartyg finns i 10 kap. sjölagen och lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Bestämmelserna bygger på 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (ansvarighetskonventionen) och 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (fondkonventionen) samt 2003 års protokoll till fondkonventionen.

Fartygsägaren har enligt dessa bestämmelser ett strikt ansvar, dvs. oberoende av vållande, för föroreningsskador som uppkommer genom utsläpp av beständig mineralolja från tankfartyg, t.ex. i samband med att ett fartyg går på grund. Skadeståndsansvaret kanaliseras till fartygsägaren. Det innebär att utgångspunkten är att endast ägaren till fartyget kan hållas ekonomiskt ansvarig för skadorna. Utrymmet att rikta anspråk mot andra personer än ägaren är begränsat. Därmed minskar behovet av försäkringsskydd och kostnader för processer.

Särskilda regler om ansvarsbegränsning för fartygsägaren gäller och endast i undantagsfall kan ägaren helt undgå ansvar. Ägare till fartyg av viss minsta storlek är vidare skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar.

Om en skadelidande inte kan få full ersättning för en oljeskada, kan denne i vissa fall få ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Det gäller bland annat om skadorna överskrider ägarens rätt till ansvarsbegränsning.

#### **Förorening genom bunkerolja**

I sjölagen finns särskilda bestämmelser om skadeståndsansvar för förorening genom bunkerolja (10 a kap.). Bunkerolja är olja som används för ett fartygs drift. Bestämmelserna bygger på 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad genom bunkerolja (bunkerkonventionen).

Fartygsägaren har ett strikt ansvar för föroreningsskador som orsakas av bunkerolja. Redaren, den som hyr fartyget utan besättning eller annan som i redarens ställe har hand om fartygets drift har samma ansvar som ägaren. Ansvaret kanaliseras till fartygsägaren och de som delar ägarens

ansvar, vilka endast i vissa undantagsfall kan undgå ansvar. För bunkeroljeskador finns inga särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning. I stället gäller de allmänna bestämmelserna i 9 kap. sjölagen. På motsvarande sätt som när det gäller oljeförorening från tankfartyg finns det en skyldighet att försäkra fartyget mot bunkeroljeskador.

Den särskilda regleringen om ansvar för bunkeroljeskador gäller alla slags fartyg och omfattar även utsläpp av icke beständig mineralolja. Den är dock subsidiär i förhållande till 10 kap. sjölagen, som ska tillämpas vid utsläpp av bunkerolja från tankfartyg när det är fråga om beständig mineralolja.

### **Annan förorening genom olja**

Fartygsägaren har i vissa fall ett strikt ansvar också för föroreningskada orsakad av olja i andra situationer än vid utsläpp av beständig mineralolja från tankfartyg eller utsläpp av bunkerolja (10 kap. 19 § andra stycket sjölagen). Någon kanalisering av ansvaret till fartygsägaren sker inte i dessa fall, vilket innebär att skadeståndsanspråk kan riktas mot andra personer som har varit inblandade i en fartygsolycka eller ett utsläpp. Det finns inte heller någon skyldighet för fartygsägaren att försäkra sig mot dessa oljeskador. En redare är däremot alltid skyldig att ha en ansvarsförsäkring för fartyg av viss minsta storlek (7 kap. 2 § sjölagen). Liksom i fråga om bunkeroljeskador gäller allmänna bestämmelser om ansvarsbegränsning (9 kap. sjölagen).

## **4.2 Ansvar för skador från radioaktiva ämnen**

Bestämmelser om ansvar och ersättning för skador i samband med transport av atomsubstans finns i atomansvarighetslagen (1968:45). Bestämmelserna bygger på 1960 års Pariskonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område och 1963 års tilläggskonvention till Pariskonventionen. Enligt bestämmelserna är innehavaren av en atomanläggning ansvarig för skador som inträffar under transporten, om inte transportören har tagit på sig ansvaret. Ansvaret är liksom för oljeskador strikt men begränsat. Innehavaren är också skyldig att ha en försäkring som täcker det ansvar som kan uppkomma. I enlighet med 1971 års konvention om skadeståndsansvar vid sjötransport av atomsubstans kanaliseras ansvaret för atomskador till anläggningsinnehavaren oavsett annan reglering om ansvar för skador i samband med sjötransport. Det innebär t.ex. att ett varv som utgångspunkt inte kan hållas ansvarigt för en atomskada som uppkommit på grund av bristfällig reparation av ett fartyg (jfr prop. 1974:38 s. 33).

1968 års lag kommer att ersättas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, som genomför 2004 års ändringsprotokoll till Pariskonventionen och tilläggskonventionen (prop. 2009/10:173, bet. 2009/10:CU29, rskr. 2009/10:360).

## 4.3 Ansvar för skador från andra farliga och skadliga ämnen

Det finns utöver det sagda inga särskilda bestämmelser om ansvar och ersättning för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Den som orsakar en föroreningskada eller den som äger en fastighet som drabbas av en skada kan i vissa fall vara skyldig att avhjälpa skadan (10 kap. miljöbalken). I övrigt får ersättningsansvaret i de flesta fallen enligt gällande rätt avgöras av allmänna skadeståndsrättsliga regler och sjölagens allmänna bestämmelser om redarens ansvar. Särskilda sjörättsliga bestämmelser kan också tillämpas i vissa situationer, bl.a. om ansvar för skada i samband med persontransporter och ansvar vid fartygs sammanstötning.

Enligt den grundläggande regeln om skadeståndsansvar är var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar en personskada eller sakskada skyldig att ersätta skadan (2 kap. 1 § skadeståndslagen [1972:207]). Utgångspunkten är alltså att skadeståndsansvar förutsätter vårdslöshet. I rättspraxis har förekommit att den som utövar farlig verksamhet får ett strikt skadeståndsansvar för skador som orsakas av verksamheten. I vissa situationer är det därför tänkbart att den som transporterar farliga och skadliga ämnen till sjöss hålls ansvarig utan krav på vårdslöshet.

En redare har dessutom ett allmänt ansvar för skador som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om en skada vållats av någon annan som på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst (7 kap. 1 § sjölagen).

Bestämmelser om ansvar för skador i samband med persontransporter finns i den s.k. Atenförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss) och i 15 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser kan tillämpas om farliga och skadliga ämnen orsakat skada på passagerare. Enligt Atenförordningen – som är tillämplig på transporter med anknytning till EU – har transportören ett strikt ansvar för personskador och en skyldighet att ha en försäkring eller en annan ekonomisk säkerhet för person- och sakskador vid transporter av passagerare till sjöss. 15 kap. sjölagen förutsätter att transportören har varit vårdslös för att denne ska bli ansvarig. Även bestämmelserna om fördelningen av ansvaret vid fartygs sammanstötning bygger på vårdslöshet (8 kap. sjölagen).

## 5 2010 års HNS-konvention

2010 års HNS-konvention reglerar ansvar för skada som orsakas i samband med sjötransport av vissa ämnen (artikel 4.1). I konventionen benämns ämnena ”Hazardous and Noxious Substances”, dvs. farliga och skadliga ämnen. Det är huvudsakligen kemikalier av olika slag samt olja och vissa former av gas (artikel 1.5). Sammantaget omfattar konventionen över 6 000 olika ämnen. Konventionen är subsidiär i förhållande till

ansvarighetskonventionen och ska således inte tillämpas om skadan faller under den konventionens tillämpningsområde. Också skador från radioaktiva ämnen undantas från konventionens tillämpningsområde (artikel 4.3).

Enligt konventionen har fartygsägaren ett strikt men begränsat ansvar för skada som orsakas av farliga och skadliga ämnen som utgör last vid sjötransport (artiklarna 7.1 och 9). Ansvaret kanaliseras till fartygets ägare som endast i vissa särskilda situationer kan undgå ansvar (artikel 7.2 och 7.5). Ansvaret omfattar personskador och sådana sakskador som inträffar utanför det fartyg som transporterar ämnena. För förstörd miljö ersätts endast utebliven vinst och kostnader för rimliga åtgärder för återställning. Även kostnader för – och skador orsakade av – åtgärder för att förhindra eller begränsa en skada ersätts (artikel 1.6).

Ägare till fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen är skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller annan godtagbar säkerhet för de skador som kan uppkomma (artikel 12). En skadelidande som inte kan få full ersättning från ägaren eller dennes försäkring kan i vissa fall få ersättning från en internationell fond (artikel 14).

## 6 Sveriges tillträde till 2010 års HNS-konvention

**Regeringens förslag:** Riksdagen godkänner 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inga invändningar. Flera remissinstanser välkomnar uttryckligen ett svenskt tillträde till konventionen.

*Trafikverket*, som inte ser några särskilda argument emot ett tillträde till 2010 års HNS-konvention, framhåller att många av de ämnen som transporteras i svenska vatten kan vara betydligt giftigare än olja om de släpps ut. Transportvolymen för kemikalier med fartyg förväntas närmast fördubblas under de kommande 25 åren vilket enligt Trafikverket talar för att riskerna för olyckor kommer att öka. Konventionen kan klargöra rättsläget vid utsläpp från fartyg av andra ämnen än olja och ge skadelidande ökad trygghet genom krav på ansvarsförsäkring och möjlighet till ersättning från en fond.

*Havs- och vattenmyndigheten* bedömer att ett tillträde till 2010 års HNS-konvention medför ett stärkt skydd för miljön, eftersom regleringen ger incitament till en ökad säkerhet vid transport av farliga och skadliga ämnen och därmed förebygger olyckor. Liksom Trafikverket pekar myndigheten på att skador på grund av föroreningar som har orsakats av farliga och skadliga ämnen i samband med sjötransporter inte är fullständigt reglerade och framhåller att det därför är viktigt att konventionen införlivas med svensk rätt så snart som möjligt. Ett svenskt tillträde till 2010

års HNS-konvention skulle också bidra till att konventionen kan träda i kraft.

*Kustbevakningen* framhåller att det för närvarande endast finns möjlighet att begära ersättning av skadevållaren för ett fåtal av myndighetens miljöräddningsoperationer. Kustbevakningen är mycket positiv till att möjligheterna att begära ersättning utvidgas i enlighet med den internationellt erkända principen om att skadevållaren betalar, så att statens skadeståndsansvar minskar.

*Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt (Sjörättsinstitutet)* anför att konventionen rymmer ett solidariskt ansvars tagande för miljön, eftersom länder som saknar ekonomiska möjligheter att bära upprepningskostnaderna ges möjlighet att ta fondens medel i anspråk. Dessutom skulle ett tillträde till konventionen underlätta för svenska redare att få tillgång till de försäkringscertifikat som fartygsägare måste ha enligt konventionen. Enligt Sjörättsinstitutet skulle det för svensk del sannolikt vara billigare i längden om det allmänna skulle svara för de upprepningskostnader som överstiger det normala redaransvaret i stället för att skapa en permanent fond, men institutet konstaterar samtidigt att det finns en överenskommelse inom EU att tillträda konventionen.

*Plast- och Kemiföretagen* anser att Sverige bör tillträda 2010 års HNS-konvention endast om, och i så fall när, våra viktigaste konkurrentländer gör eller har gjort detta. Också *Transportstyrelsen* och *Svensk Försäkring* anser att det är angeläget att ett tillträde till konventionen samordnas med andra stater. Transportstyrelsen framhåller samtidigt att ett genomförande av konventionen skulle avsevärt förbättra statens möjlighet att hålla skadslös i samband med styrelsens åtgärder för att undvika eller begränsa föroreningar.

*Regelrådet* avstyrker förslaget, eftersom rådet anser att konsekvensutredningen i promemorian är bristfällig.

**Skälen för regeringens förslag:** Sverige har hittills varit förskonat från olyckor i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. I andra länder har det dock inträffat allvarliga olyckor. Som *Trafikverket* påpekar kan det förväntas att sjötransporter av kemikalier kommer att öka och därmed också riskerna för olyckor. En olycka med farliga och skadliga ämnen kan leda till svåra skador på personer, egendom och miljön. Det är därför viktigt att det finns tydliga och tillräckliga möjligheter till ersättning för skadelidande.

Genom 2010 års HNS-konvention klargörs att fartygets ägare har ett strikt skadeståndsansvar för skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Sjölagens allmänna skadeståndsansvar vilar visserligen på redaren, men denne är normalt också fartygets ägare. Fartygsägaren har också redan i dag ett strikt skadeståndsansvar vid förorening genom utsläpp av olja. Det framstår enligt regeringen som naturligt att ägarens ansvar är lika strängt för andra typer av skador än förorening och för föroreningsskador från andra kemikalier än olja. Detta gäller inte minst mot bakgrund av att olyckor i samband med transporter av vissa farliga och skadliga ämnen kan leda till allvarliga personskador.

Utöver att 2010 års HNS-konvention klargör vem som bär ansvaret för skador och under vilka förutsättningar ansvar kan utkrävas innebär konventionen en ökad trygghet för skadelidande genom möjligheten till er-

sättning från den fond som inrättas genom konventionen. Genom fonden kan en skadelidande få ersättning även om något ansvar inte kan utkrävas av fartygsägaren. Fonden säkerställer också att det finns tillräckliga medel vid olyckor av katastrofkaraktär.

Konventionen kan vidare väntas få betydelse för miljön, inte minst i ett internationellt perspektiv. Som *Sjörättsinstitutet* påpekar säkerställer fonden att det finns medel till att ta hand om olyckor som drabbar länder vilka inte har ekonomiska möjligheter att själva bära upprensningkostnaderna. Enligt regeringens bedömning kommer regelverket också skapa en ökad medvetenhet kring riskerna för olyckor, vilket tillsammans med det tydliga ansvaret för fartygsägaren ger ett incitament att förebygga olyckor. Det kan vidare förväntas att fonden kommer att delta aktivt i samband med större olyckor, vilket inte bara underlättar att åtgärder för att begränsa skador kan vidtas skyndsamt. Det samlas också en viktig erfarenhet hos fonden kring risker och möjliga åtgärder för att komma till rätta med dessa.

Kraven på obligatorisk försäkring och finansiering av fonden kan förväntas medföra viss belastning för sjöfarten och den kemiska industrin. Samtidigt innebär regleringen att ansvaret för att ersätta skador tydligare än i dag placeras där riskerna för skador uppstår.

Finansieringen av fonden kan förväntas komma att bäras av ett icke obetydligt antal företag inom kemikalieindustrin i ett flertal länder. Kostnaden för fonden kan därmed förväntas kunna bäras av industrin utan större problem. Någon konkurrensnackdel för den svenska kemikalieindustrin bedöms inte uppstå, eftersom länder med en kemisk industri som konkurrerar med den svenska kan förväntas ansluta sig till konventionen. Att ansvaret för skador delas på en internationell nivå torde också åtminstone i ett längre tidsperspektiv vara gynnsammare för kemikalieindustrin än att olika nationella lösningar införs.

För redarnas del måste beaktas att det redan i dag finns omfattande krav på försäkring för fartygen. Visserligen innebär förslagen att fartygen måste ha ytterligare ett försäkringscertifikat ombord på fartyget, men som *Sjörättsinstitutet* påpekar kommer å andra sidan ett svenskt tillträde till konventionen att underlätta för svenska redare att få tillgång till de certifikat som konventionen kräver. Om Sverige inte tillträder konventionen, måste redarna vända sig till utländska myndigheter för att få tillgång till de certifikat som behövs för att besöka hamnar i stater som har tillträtt konventionen.

Genom ett rådsbeslut har EU:s medlemsstater bemyndigats att tillträda 2010 års HNS-konvention. Kanada, Norge och Turkiet har redan tillträtt konventionen och ett flertal av EU:s medlemsstater arbetar för ett tillträde, däribland Danmark. Mycket talar för att konventionen kommer att träda i kraft inom en överskådlig framtid och att den kommer att få en bred anslutning. Det är angeläget att Sverige inte ställer sig utanför det internationella samarbetet.

Regeringen anser att övervägande skäl talar för att Sverige bör tillträda 2010 års HNS-konvention. Enligt 10 kap. 3 § första stycket regeringsformen krävs riksdagens godkännande innan regeringen ingår en bindande internationell överenskommelse som förutsätter att en lag ändras eller upphävs eller att en ny lag stiftas, eller i övrigt gäller ett ämne som riksdagen ska besluta om. Ett tillträde till 2010 års HNS-konvention



förutsätter lagändringar. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att riksdagen godkänner konventionen. *Plast- och Kemiföretagens* anmärkning om tidpunkten för Sveriges tillträde till konventionen behandlas i avsnitt 16. *Regelrådets* anmärkningar om konsekvensutredningen behandlas i avsnitt 17.

## 7 De nya bestämmelsernas tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** De nya bestämmelserna om ansvar för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen ska tillämpas om skadorna orsakats av ämnen som utgör last på fartyg. Bestämmelserna ska inte gälla för mindre fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form inom Sverige.

Ersättning ska lämnas för personskador, saksador och skador på miljön. Vid saksador ska endast skador som uppkommit utanför fartyget ersättas. När det gäller skador på miljön ska endast utebliven vinst och kostnader för rimliga återställningsåtgärder ersättas. Kostnader för förebyggande åtgärder, liksom skador orsakade av sådana åtgärder, ska ersättas.

Bestämmelserna ska inte tillämpas på sådana skador till följd av utsläpp från oljetankfartyg för vilka det finns en konventionsbaserad reglering. Bestämmelserna ska inte heller tillämpas på skador från radioaktivt material. De ska vidare inte tillämpas på fordringar som har sin grund i befodringsavtal för gods eller passagerare. Bestämmelserna ska ha företräde framför fartygsägarens kostnadsansvar för åtgärder med anledning av vrak.

Bestämmelserna ska vara tillämpliga på skador som inträffar inom en konventionsstats territorium. De ska också tillämpas på föroreningsskador som uppkommer i en konventionsstats ekonomiska zon eller motsvarande område. Vid andra skador än föroreningsskador som inträffar utanför en stats territorium ska bestämmelserna tillämpas om skadan har orsakats av ett fartyg som härrör från en konventionsstat.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att bestämmelserna ska gälla även för mindre fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen i inrikes trafik i förpackad form.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslagen i promemorian eller har inga invändningar. *Kustbevakningen* anser att det bör övervägas om fartygsägaren ska ha strikt ansvar för skador också när farliga och skadliga ämnen ombord på ett fartyg inte utgör last. Riskerna för miljön och kostnaderna för skador är desamma oavsett om ämnena utgör last eller inte. En sådan reglering skulle också innebära att ansvaret för skador som orsakas av farliga och skadliga ämnen närmare överensstämmer med vad som gäller vid oljeföroreningar. När det gäller frågan om Sverige ska ut-

nyttja möjligheten i konventionen att undanta mindre fartyg från regleringen förespråkar *Plast- och Kemiföretagen* att Sverige ska följa samma linje i frågan som våra viktigaste konkurrentländer. *Svea hovrätt* pekar på vissa problem som kan uppkomma i förhållandet mellan 2010 års HNS-konvention och 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (1910 års sammanstötningkonvention).

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Vilka farliga och skadliga ämnen bör omfattas?*

Med farliga och skadliga ämnen avses enligt 2010 års HNS-konvention ämnen som utgör last ombord på ett fartyg och som omfattas av vissa uppräknade konventioner och koder. Det rör sig huvudsakligen om kemikalier av olika slag samt olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG) (artikel 1.5). Transporten av ämnena är förenade med olika slags risker beroende på ämnenas beskaffenhet. Vissa ämnen, t.ex. LNG, är farliga på grund av att de är lättantändliga, men kräver normalt inga omedelbara åtgärder om de läcker ut i havet. Andra ämnen är inte särskilt brandfarliga men kan vara skadliga för omgivningen på andra sätt.

Enligt regeringens bedömning bör tillämpningsområdet för de svenska bestämmelserna motsvara konventionens. Som *Kustbevakningen* framhåller kan farliga och skadliga ämnen ombord på fartyg orsaka skador även om de inte utgör last. Regeringen anser emellertid att det inte är möjligt att utan kompletterande underlag utsträcka bestämmelsernas tillämpningsområde till att omfatta annat än last. Behovet av en reglering som går längre än 2010 års HNS-konvention samt dess utformning vad gäller ansvarsförutsättningar och försäkringsskyldighet kräver närmare överväganden. I dagsläget är behovet av en reglering också störst när det gäller farliga och skadliga ämnen som förs som last, men allt eftersom det blir vanligare att fartyg använder andra bränslen än olja som drivmedel kan behovet öka. Det finns därför anledning att följa utvecklingen.

#### *Vilka fartyg bör omfattas?*

2010 års HNS-konvention är tillämplig på alla slags fartyg och andra flytande anordningar som används till sjöss. Konventionen medger att undantag från dess tillämpning görs för fartyg vars dräktighet inte överstiger 200. Detta gäller i huvudsak under förutsättning att fartyget går i inrikes trafik och att de farliga och skadliga ämnena transporteras i förpackad form, dvs. inte i bulk (artikel 5.1).

Regeringen bedömer att endast ett mindre antal fartyg av en sådan storlek som kan undantas utför transporter med farliga och skadliga ämnen i Sverige. Om något undantag inte görs måste också dessa fartyg ha försäkring och försäkringscertifikat. Detta kan komma att utgöra en påtaglig belastning för en del fartygsägare, t.ex. i skärgårdstrafiken. Samtidigt är risken för omfattande skador förhållandevis liten när mindre fartyg transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form. När det gäller de mindre fartygen anser regeringen att risken för skador inte motiverar de administrativa och ekonomiska bördorna som regleringen trots allt innebär för fartygsägare. Regeringen bedömer därför att regleringen

inte ska gälla för fartyg vars dräktighet inte överstiger 200 när dessa i inrikes trafik transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form.

### *Vilka skador bör ersättas?*

Enligt 2010 års HNS-konvention ersätts personskador, sakskador och skador som uppstår till följd av förorening av miljön. När det gäller sakskador ersätts endast skador på egendom som finns utanför det fartyg som transporterar de farliga och skadliga ämnena. I fråga om försäkring av miljön ersätts endast utebliven vinst och kostnader för rimliga återställningsåtgärder. Också kostnader för eller skador orsakade av förebyggande åtgärder ersätts (artikel 1.6). 2010 års HNS-konvention ska inte tillämpas på sådana föroreningsskador som omfattas av ansvarighetskonventionen eller på skador som har orsakats av radioaktivt material enligt klass 7 i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller i den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden) (artikel 4.3). Det finns några ytterligare situationer då bestämmelserna inte ska tillämpas, bl.a. om fordringarna har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare (artikel 4.1).

Också när det gäller vilka skador som ska ersättas bedömer regeringen att bestämmelsernas tillämpningsområde bör motsvara konventionens. Bestämmelserna kommer därmed att komplettera den reglering i 10 kap. sjölagen som genomför ansvarighetskonventionen. Bestämmelserna kommer också att delvis ersätta den reglering i 10 kap. som i dag tillämpas på andra fartyg än tankfartyg (10 kap. 19 § andra stycket). I enlighet med 2007 års Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (artikel 11.1 d) kommer de vidare få företräde framför en tillämpning av de bestämmelser om kostnadsansvar som bygger på den konventionen.

Definitionen av skada bör, liksom andra begrepp som förekommer i konventionen, så långt det är möjligt ansluta till konventionens text och systematik. Detta får visserligen till följd att skadebegreppet inte helt ansluter till den traditionella terminologin eller systematiken inom skadeståndsrätten. Den föreslagna regleringen innebär dock att bestämmelserna i stort sett kommer att överensstämma med sjölagens bestämmelser om oljeskador. Om utformningen av bestämmelserna motsvarar konventionens, ökar också förutsättningarna för en tolkning av bestämmelserna i överensstämmelse med konventionen.

I enlighet med konventionen bör undantag göras för fordringar som grundar sig på avtal om transport av gods eller passagerare. Konventionen innehåller dessutom en bestämmelse som anger att konventionen inte ska tillämpas i den utsträckning som den är oförenlig med tillämplig lag om anställdas rätt till ersättning eller sociala välfärdssystem (artikel 4.2). Att bestämningen av ersättningen ska ske i enlighet med tillämplig nationell rätt får anses gälla ändå och något särskilt undantag behöver enligt regeringens bedömning inte införas.

Som *Svea hovrätt* påpekar kan det uppstå vissa problem när det gäller förhållandet mellan 2010 års HNS-konvention och 1910 års sammanstöttningskonvention. Ett exempel på detta är om ett fartyg med farliga och skadliga ämnen ombord som kommer från en stat som inte har tillträtt 2010 års HNS-konvention kolliderar med ett fartyg på svenskt sjöterritorium. I en sådan situation är det inte säkert att det strikta ansvaret

som 2010 års HNS-konvention föreskriver för skador gäller. I stället kan bestämmelserna som genomför 1910 års sammanstöttningskonvention komma att tillämpas, vilket förutsätter vårdslöshet för att ersättning ska beviljas. 2010 års HNS-konvention ges visserligen ett allmänt företräde framför andra internationella konventioner, men detta gäller bara i förhållande till länder som har tillträtt konventionen (artikel 42). Det framstår naturligtvis som otillfredsställande att det finns situationer där en av avsikterna med 2010 års HNS-konvention – ett strikt ansvar för fartygsägaren – inte kan förverkligas. Vid internationella diskussioner har det föreslagits att 1910 års sammanstöttningskonvention bör sägas upp vid ett tillträde till HNS-konventionen. Majoriteten av de länder som deltagit i diskussionerna inom IMO har dock ansett att konflikten mellan konventionerna inte har så stor betydelse i praktiken att en uppsägning är nödvändig (se rapporter från möten om HNS-konventionen som presenterats vid IMO:s juridiska kommittés 87:e och 99:e sessioner, dokument LEG 87/11, s. 4 och LEG 99/3, s. 3). 1910 års sammanstöttningskonvention har fått en bred anslutning. Enligt regeringens bedömning är det inte lämpligt att säga upp konventionen i nuläget. Det finns dock anledning att fortsatt följa de internationella diskussionerna och andra staters ställningstaganden.

#### *Vilket bör det geografiska tillämpningsområdet vara?*

2010 års HNS-konvention är tillämplig på skador som inträffar inom en konventionsstats territorium, inklusive dess territorialhav. Den är också tillämplig på skador i en konventionsstats ekonomiska zon om skadorna har uppkommit genom förorening av miljön. Har en stat inte fastställt en ekonomisk zon, är konventionen ändå tillämplig på föroreningsskador inom ett område upp till 200 nautiska mil från statens baslinjer under förutsättning att staten har beslutat att det ska finnas ett område som motsvarar en ekonomisk zon och som konventionen ska tillämpas på. På andra skador än föroreningsskador som inträffar utanför en stats territorium är konventionen tillämplig om skadan har orsakats av ett farligt och skadligt ämne som transporteras på ett fartyg som antingen är registrerat i en konventionsstat eller för en konventionsstats flagga. Konventionen är tillämplig på förebyggande åtgärder oavsett var de har vidtagits, om det har skett för att förhindra eller begränsa en skada som faller inom konventionens tillämpningsområde (artikel 3).

Regeringen bedömer att tillämpningsområdet för de bestämmelser som nu införs bör motsvara konventionens. Det innebär att bestämmelserna ska tillämpas på skador som uppkommer i Sverige eller i en annan konventionsstat. Bestämmelserna ska också tillämpas på föroreningsskador som uppkommer i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, eller motsvarande område. När det gäller andra skador än sådana som beror på förorening av miljön ska bestämmelserna tillämpas under förutsättning att skadorna har inträffat utanför en stats territorium och har orsakats av ett svenskt fartyg eller ett fartyg från en annan konventionsstat. Det innebär t.ex. att bestämmelserna kan tillämpas om en explosion på ett svenskt fartyg som befinner sig på internationellt vatten leder till personskador bland besättningen. Bestämmelserna ska dessutom tillämpas på förebyggande åtgärder, var de än har vidtagits.

### *Undantag från ansvar enligt miljöbalken*

Miljöbalken innehåller bestämmelser om ansvar för att avhjälpa miljöskador (10 kap.). Bestämmelserna bygger delvis på det s.k. miljöansvarsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador). Enligt artikel 4.2 miljöansvarsdirektivet ska direktivet inte tillämpas på miljöskador som omfattas av de konventioner som anges i bilaga IV, däribland HNS-konventionen. Eftersom det föreslås att 2010 års HNS-konvention nu genomförs i svensk rätt, bör ett undantag införas i 10 kap. miljöbalken för sådana skador som omfattas av de nya bestämmelserna.

## 8 Ansvariga personer och ansvarsförutsättningar m.m.

**Regeringens förslag:** Skadeståndsansvaret för en skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen ska vara strikt, dvs. utan krav på vållande. Ansvarsfrihet ska inträda endast i vissa uttryckligt angivna situationer.

En skada ska ersättas av fartygets ägare. Utrymmet att kräva skadestånd för skadan av andra personer än ägaren ska vara begränsat.

Fartygets ägare ska ha rätt att begränsa sitt ansvar i enlighet med de bestämmelser som följer av 2010 års HNS-konvention. Sverige ska i förhållande till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll förbehålla sig rätten att undanta fordringar med anledning av skador som omfattas av 2010 års HNS-konvention.

Talan om ersättning ska få väckas i Sverige om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att begränsa en sådan skada. Talan ska också i vissa fall få väckas i Sverige när det är fråga om en skada som har uppkommit utanför en stat. Talan ska väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. För en skada utanför Sverige ska talan väckas vid Stockholms tingsrätt.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inget förslag om ett särskilt forum för talan om skador utanför Sverige.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslagen i promemorian eller har inga invändningar.

Som nämns i avsnitt 3 har en kompletterande remittering skett av förslag om behörig domstol m.m. De remitterade förslagen överensstämmer med regeringens och innebär att talan om ersättning för en skada utanför Sverige ska väckas vid Stockholms tingsrätt samt att terminologin i bestämmelserna om verkställighet av utländska domar ska moderniseras (21 kap. 6 §) och att ett tillägg ska göras när det gäller prövningen av ersättning för bunkeroljeskador i vissa fall (21 kap. 5 § femte stycket). Av de remissinstanser som i samband med den kompletterande remitteringen

lämnat synpunkter på förslagen framhåller *Svea hovrätt* och *Domstolsverket* att konsekvenserna för rättsväsendet bör belysas närmare. Enligt hovrätten är vidare innebörden av de föreslagna bestämmelserna i vissa delar oklara.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Fartygsägaren bör ansvara för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen*

Enligt 2010 års HNS-konvention är fartygsägaren – den som är registrerad som fartygets ägare eller, om registrering inte har skett, den som äger fartyget – ansvarig för en skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen även om ägaren inte har varit vårdslös (artikel 7.1). Fartygsägarens ansvar är med andra ord strikt, men det görs undantag från ansvaret i vissa situationer. Fartygsägaren är inte ansvarig när skadan har orsakats av en krigshandling eller liknande händelse eller av en naturhändelse av force majeure-karaktär. Vidare är ägaren fri från ansvar om skadan i sin helhet har orsakats av sabotage från tredje mans sida eller av fel eller försummelse av myndighet i fråga om underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering. Fartygsägaren är dessutom fri från ansvar om skadan helt eller delvis har orsakats av att ägaren inte har upplysts om de farliga och skadliga ämnena i lasten eller ägaren på grund av detta inte har försäkrat sig mot skador. Det sagda gäller dock inte om ägaren eller någon på ägarens sida ändå kände till eller borde ha känt till lastens innehåll (artikel 7.2). Därutöver kan fartygsägaren helt eller delvis befrias från ansvar om den skadelidande uppsåtligen eller av vårdslöshet själv har orsakat skadan helt eller delvis (artikel 7.3).

Regleringen i 2010 års HNS-konvention av fartygsägarens ansvar för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen motsvarar i stort sett den ordning som i dag gäller enligt sjölagen för oljeskador som har uppkommit genom utsläpp från tankfartyg (10 kap. 3 §) och vid utsläpp av bunkerolja (10 a kap. 7 §). Enligt regeringen bör skadeståndsansvaret enligt den nu föreslagna regleringen utformas på motsvarande sätt. En skillnad blir att ägaren i vissa fall kan undgå ansvar om denne inte fått kännedom om lastens innehåll. I ett sådant fall bör i stället avsändaren, avlastaren eller lastägaren kunna hållas ansvarig.

#### *Ansvaret bör kanaliseras till fartygets ägare*

Enligt 2010 års HNS-konvention kanaliseras ansvaret till fartygets ägare. Det innebär att skadeståndsanspråk mot vissa personer får riktas endast om dessa har orsakat skadan uppsåtligen eller med viss särskilt kvalificerad grov vårdslöshet (artikel 7.5). Dessa personer är:

1. fartygsägarens anställda eller uppdragstagare samt besättningsmedlemmar,
2. lotsar och andra som utan att tillhöra besättningen utför tjänster åt fartyget,
3. befraktare, även sådana som hyr fartyget utan besättning, redare eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift,
4. de som utför bärgning med fartygsägarens samtycke eller på order av en myndighet,

5. de som vidtar förebyggande åtgärder, samt

6. anställda eller ställföreträdare för personer som tillhör 3–5.

Konventionen hindrar inte att regler införs som ger fartygsägaren rätt att regressvis rikta anspråk mot nämnda personer (artikel 7.6).

Regleringen om kanaliseringen av ansvaret överensstämmer med den som gäller enligt ansvarighetskonventionen och motsvarar i stort sett den ordning som i dag gäller enligt sjölagen för oljeskador från tankfartyg (10 kap. 4 §) och vid bunkeroljeskador (10 a kap. 8 §). Bestämmelserna i sjölagen undantar dessutom avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare.

Enligt regeringen bör kanaliseringen av ansvaret för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen utformas på motsvarande sätt som när det gäller transport av olja med tankfartyg. Det innebär att anspråk mot fartygsägarens anställda m.fl. endast får göras gällande om dessa har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. På samma sätt som när det gäller oljeskador från tankfartyg bör den skyddade personkretsen utvidgas något i förhållande till konventionen. Kretsen bör således omfatta också avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare. Den bör vidare omfatta en bärgare, inte bara om samtycke till bärgning har getts av fartygsägaren, utan också om samtycke har getts av vissa andra personer. Också anställda hos personer som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlemmar bör omfattas. En sådan utvidgning har ansetts tillåten i förhållande till ansvarighetskonventionen och bedöms vara tillåten också när det gäller 2010 års HNS-konvention (jfr prop. 1994/95:169 s. 58 f.). Möjligheten att rikta anspråk mot en avsändare eller annan person som har underlåtit att ge upplysningar om de farliga och skadliga ämnen som transporterats bör dock inte begränsas om fartygsägaren därigenom har blivit befriad från ansvar.

Liksom när det gäller oljeskador från tankfartyg bör ägarens möjlighet att regressvis rikta anspråk mot berörda personer begränsas i motsvarande mån. Möjligheten för ägaren att rikta regressanspråk bör dock inte begränsas när det gäller de personer som normalt sett utgör ägarens kommersiella kontraktsparter, dvs. redare, befraktare, den som i redarens ställe handhar fartygets drift, avsändare, avlastare, lastmottagare och lastägare.

#### *Fartygets ägare bör ha rätt att begränsa sitt ansvar*

Skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen omfattas i dag av rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser följer av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (begränsningskonventionen), som Sverige har anslutit sig till. Bestämmelserna möjliggör för bl.a. redare, fartygsägare och bärgare att begränsa sitt sammanlagda skadeståndsansvar för skador som har uppkommit på grund av en och samma händelse, s.k. globalbegränsning. Vissa typer av fordringar är undantagna från rätten till globalbegränsning. Det gäller bland annat fordringar på grund av oljeföroreningar från tankfartyg, som omfattas av särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning (10 kap. 2 § första stycket och 5 § sjölagen).

2010 års HNS-konvention innehåller särskilda bestämmelser om ansvarsbegränsning. Enligt konventionen har fartygets ägare rätt att begränsa sitt skadeståndsansvar till ett visst belopp. Beloppet baseras på fartygets storlek och i vilken form de farliga och skadliga ämnena transporteras. Begränsningsbeloppet är femton procent högre när det gäller skador som orsakas av farliga och skadliga ämnen i förpackad form än skador från ämnen som transporteras i bulk (artikel 9.1). Anspråk på ersättning för personskador och dödsfall har företrädare framför andra anspråk intill två tredjedelar av det begränsningsbelopp som gäller i ett visst fall. I övrigt fördelas beloppet proportionellt på anspråken (artikel 11). För att ha rätt till ansvarsbegränsning måste fartygsägaren inrätta en begränsningsfond. Detta sker genom att ägaren deponerar det aktuella beloppet hos en domstol eller annan behörig myndighet. Ägaren kan också utfärda en bankgaranti eller liknande säkerhet för motsvarande summa (artikel 9.3). Har ägaren själv orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma faller rätten till ansvarsbegränsning bort (artikel 9.2).

Fartygets ägare bör ha rätt att begränsa sitt ansvar för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen i enlighet med den särskilda regleringen i 2010 års HNS-konvention. De fordringar som omfattas av regleringen bör samtidigt undantas från rätten till globalbegränsning enligt 9 kap. sjölagen. Ett sådant undantag är också i överensstämmelse med begränsningskonventionen (se artikel 18.1 i begränsningskonventionen). Sverige bör göra ett förbehåll av denna innebörd i förhållande till begränsningskonventionen.

Regleringen i 2010 års HNS-konvention om ansvarsbegränsning har utformats med förebild i vad som gäller vid utsläpp av olja från tankfartyg. De bestämmelser som nu föreslås bör därför enligt regeringens bedömning utformas på motsvarande sätt. Det innebär bl.a. att fartygsägaren måste upprätta en begränsningsfond för att få begränsa sitt ansvar.

#### *Behörig domstol samt erkännande och verkställighet*

Av 2010 års HNS-konvention följer att domstolarna i den eller de konventionsstater där skadan har uppkommit är behöriga att pröva talan om ersättning. Detsamma gäller förebyggande åtgärder beträffande en sådan skada, oavsett var åtgärderna har vidtagits (artikel 38.1). När det är fråga om annan skada än genom förorening är den konventionsstat till vilken fartyget har särskild anknytning behörig (artikel 38.2). Ett avgörande från en konventionsstat ska erkännas och verkställas i övriga konventionsstater (artikel 40).

Bestämmelser om behörig domstol och verkställighet av domar behöver införas. I den utsträckning som dessa överensstämmer med regleringen för olje- och bunkeroljeskador (21 kap. 5 § sjölagen) bör bestämmelserna utformas på motsvarande sätt. Är svensk domstol behörig bör liksom när det gäller olje- och bunkeroljeskador närmast liggande sjörättsdomstol pröva målet. Om det är fråga om en skada som har inträffat utanför en stat, bör dock talan väckas vid Stockholms tingsrätt. När det gäller bestämmelser om verkställighet av utländska avgöranden bör terminologin anpassas till den som införts med anledning av prop. 2013/14:219.



*Svea hovrätts* och *Domstolsverkets* påpekanden om konsekvenserna av den föreslagna regleringen behandlas i avsnitt 17.

Enligt rådsbeslutet med bemyndigande för medlemsstaterna att tillträda konventionen ska en stat avge en särskild förklaring som innebär att staten förbehåller sig rätten att tillämpa unionsrättsliga bestämmelser om erkännande och verkställighet av utländska domar när det gäller domar som har meddelats i en annan EU-stat eller i en stat som är bunden av Luganokonventionen. Sådana bestämmelser finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område samt i konventionen den 30 oktober 2007 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område till vilken EU är part. Avsikten enligt rådsbeslutet är alltså att dessa bestämmelser ska fortsätta tillämpas inom EU när det gäller verkställighet av domar. Det innebär att en dom från en annan EU-medlemsstat ska kunna verkställas utan något särskilt exekvaturförfarande. Något motsvarande uttalande finns inte i förhållande till unionsregleringen av domsrätt, varför konventionens reglering i dessa delar bör tillämpas utan förbehåll.

## 9 Fartygsägarens försäkringsskyldighet

**Regeringens förslag:** Ägaren till ett fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen ska vara skyldig att ha en ansvarsförsäkring eller annan betryggande säkerhet. Försäkringen ska täcka fartygsägarens ansvar vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen intill ägarens rätt till ansvarsbegränsning. Redarens skyldighet att ha en försäkring ska begränsas i motsvarande mån.

Försäkringsskyldigheten ska gälla ägare av svenska fartyg. Också ägaren till ett utländskt fartyg ska ha en sådan skyldighet, om fartyget anlöper eller lämnar en svensk hamn eller tilläggsplats.

Ombord på fartyget ska ett certifikat medföras som visar att fartygsägarens försäkringsskyldighet är fullgjord.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om certifikat.

En skadelidande ska ha rätt att rikta anspråk direkt mot försäkringsgivaren.

Försäkringsgivaren ska kunna förbehålla sig en rätt att återkräva utbetald ersättning från fartygets ägare.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens. I promemorian föreslås dock att Finansinspektionen ska ansvara för utfärdandet av certifikat.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser utom Finansinspektionen tillstyrker förslagen i promemorian eller har inga invändningar. *Finansinspektionen* invänder mot promemorians förslag att inspektionen ska ansvara för utfärdandet av certifikaten. Enligt inspektionen har upp-

giften att utfärda certifikaten inte en naturlig koppling till inspektionens övriga verksamhet utan bör läggas på Transportstyrelsen.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Fartygsägaren bör vara skyldig att vara försäkrad*

Enligt 2010 års HNS-konvention är ägaren till ett fartyg skyldig att ha en ansvarsförsäkring för de skador som kan uppkomma i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Som ett alternativ till försäkring kan fartygsägaren ha en annan betryggande säkerhet, t.ex. en bankgaranti. Försäkringsskyldigheten avser endast fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen. Det belopp ansvarsförsäkringen ska täcka motsvarar den ansvarsbegränsning ägaren har rätt till enligt konventionen (artikel 12.1).

Konventionsstaterna ska kräva att fartyg som för dess flagg täcks av försäkring och innehar certifikat (artikel 12.10). Det innebär att ett fartyg som för konventionsstatens flagg måste vara försäkrat oavsett vilket geografiskt område det trafikerar. Ett svenskt fartyg ska alltså täckas av en sådan försäkring som föreskrivs i svensk rätt även om fartyget går i trafik utanför svenskt sjöterritorium.

Konventionsstaterna ska vidare se till att varje fartyg som anlöper eller lämnar en hamn (eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorium) ska ha en ansvarsförsäkring eller en motsvarande säkerhet (artikel 12.11). I enlighet med detta ska försäkringsskyldigheten omfatta utländska fartyg som anlöper eller lämnar hamn eller tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid det aktuella tillfället transporterar farliga och skadliga ämnen.

Mot denna bakgrund bör det införas en skyldighet för fartygsägaren att ha en ansvarsförsäkring som avser skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Försäkringen, eller annan säkerhet som fartygsägaren ställer, ska gälla intill det belopp som följer av ägarens rätt till ansvarsbegränsning.

Som nämns ovan har redaren enligt 7 kap. 2 § sjölagen en skyldighet att ha en ansvarsförsäkring, som täcker det skadestånd redaren kan bli skyldig att betala med anledning av det ansvar som omfattas av rätten till ansvarsbegränsning enligt 9 kap. Bestämmelsen bygger på det s.k. försäkringsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk). Enligt direktivet ska redarens försäkringsskyldighet inte påverka de system som inrättats genom de instrument som är i kraft i den berörda medlemsstaten och som förtecknas i en särskild bilaga till direktivet, däribland HNS-konventionen. Eftersom det föreslås att 2010 års HNS-konvention nu införlivas med svensk rätt och fartygsägaren därmed blir skyldig att teckna försäkring i enlighet med konventionen, bör redarens försäkringsskyldighet begränsas i motsvarande mån.

#### *Skyldigheten att inneha certifikat och hur de utfärdas*

Om en försäkring eller en annan godtagbar säkerhet införskaftats, ska en behörig myndighet i konventionsstaten utfärda ett certifikat för fartyget

som ett bevis på det (artikel 12.2). Certifikatet ska medföras ombord på fartyget (artikel 12.4).

Bestämmelser om utfärdande av certifikat behöver införas. Regeringen bör utse den myndighet som ska utfärda certifikaten. Myndigheten ska ha rätt att ta ut en avgift för utfärdandet.

När det gäller frågan om vilken myndighet som ska utfärda certifikaten gör regeringen – till skillnad från det som föreslås i promemorian – bedömningen att uppgiften bör anförtros Transportstyrelsen. Redan i dag utfärdar Transportstyrelsen försäkringscertifikat vid bl.a. transport av olja med tankfartyg.

#### *Den skadelidande bör ha rätt att rikta krav direkt mot försäkringsgivaren*

2010 års HNS-konvention föreskriver att en skadelidande ska ha rätt att föra talan om ersättning direkt mot försäkringsgivaren eller den som ställt annan säkerhet. Försäkringsgivaren får då åberopa endast sådana ansvarsfrihetsgrunder som ägaren själv hade kunnat framställa om anspråket. Försäkringsgivarens ansvar bortfaller också om fartygsägaren orsakat skadan uppsåtligt. Ersättningen kan begränsas till det belopp som gäller för försäkringsskyldigheten oavsett om fartygsägaren i det enskilda fallet har rätt till ansvarsbegränsning (artikel 12.8).

Försäkringsavtalslagen (2005:104) föreskriver en generell rätt till direktkrav (9 kap. 7 §). Den skadelidande får rikta krav direkt mot försäkringsgivaren, om den försäkrade enligt lag eller annan författning är skyldig att ha en ansvarsförsäkring som omfattas av skadan. Försäkringsavtalslagens rätt till direktkrav är dock mer begränsad än vad 2010 års HNS-konvention kräver. Till skillnad från försäkringsavtalslagen ger konventionen inte utrymme för försäkringsgivaren att åberopa sådana ansvarsfrihetsgrunder som kan följa av försäkringsavtalet. Det behövs därför en särreglering för rätten till direktkrav i samband med skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Den bör utformas i enlighet med 10 kap. 14 § sjölagen, som är tillämplig i fråga om oljeskador i samband med transport av olja.

2010 års HNS-konvention innehåller en bestämmelse om att svaret, dvs. försäkringsgivaren, har rätt att få ägaren instämnd i målet (artikel 12.8). Bestämmelsen torde innebära att försäkringsgivaren har rätt att få en talan om återgångskrav mot fartygsägaren handlagd i samma rättegång som den i vilken talan mot försäkringsgivaren grundad på direktkrav prövas. En sådan rätt finns redan enligt 14 kap. 5 § första stycket rättegångsbalken. Någon särskild bestämmelse i anledning av föreskriften i konventionen behövs därför inte.

#### *Försäkringsgivarens rätt till återkrav*

Vid försäkring avseende förorening från oljetankfartyg gäller försäkringen som utgångspunkt för fartygets ägare mot dennes ansvar. Försäkringsgivaren kan dock förbehålla sig en rätt att från fartygets ägare återkräva utbetald ersättning (10 kap. 15 § sjölagen). Motsvarande gäller för försäkring mot bunkeroljeskador (10 a kap. 15 §). Som föreslås i promemorian bör en sådan möjlighet införas också när det gäller försäkring mot skador i samband sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

## 10 Statsfartyg

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna om skadestånd för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen ska tillämpas också på statsfartyg, när det är fråga om skador i Sverige eller dess ekonomiska zon.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser utom Försvarsmakten tillstyrker förslaget eller har inga invändningar. *Försvarsmakten* anser att 2010 års HNS-konvention inte ska gälla för statsfartyg.

**Skälen för regeringens förslag:** Statsfartyg, varmed avses örlogsfartyg och andra fartyg som används i statlig, icke kommersiell verksamhet undantas i 2010 års HNS-konvention (artikel 4.4). En konventionsstat kan dock föreskriva att reglerna ska tillämpas också på statsfartyg (artikel 4.5). Någon ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen utgår dock inte för skador som har orsakats av statsfartyg (artikel 14.3 a).

Staten har ett strikt ansvar för oljeskador som orsakas av ett statsfartyg i Sverige eller dess ekonomiska zon. Däremot finns det inte någon försäkringsskyldighet eller skyldighet att inneha certifikat för statsfartyg (10 kap. 19 § första stycket och 10 a kap. 5 § sjölagen).

Mot bakgrund av att statsfartyg redan i dag har ett strikt ansvar för oljeskador är det rimligt att de omfattas av ansvaret för sådana skador som omfattas av de särskilda reglerna om farliga och skadliga ämnen. Enligt regeringens bedömning bör skador som orsakas av statsfartyg omfattas av bestämmelserna i samma utsträckning som gäller oljeskador, dvs. när det är fråga om skador som har uppkommit här i landet, i den ekonomiska zonen eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada i Sverige eller i den ekonomiska zonen. Regeln bör inte begränsas till svenska statsfartyg utan omfatta också utländska.

Ansvaret för statsfartygen bör ligga i linje med vad som gäller för andra fartyg. Också för statsfartyg bör således enligt regeringens mening ett i princip strikt ansvar gälla. Ansvaret bör kanaliseras till ägaren, dvs. staten, med motsvarande rätt till ansvarsbegränsning som för andra fartyg.

På motsvarande sätt som för oljeskador enligt 10 kap. och 10 a kap. saknas skäl att låta försäkringsskyldigheten omfatta statsfartyg. Dessa fartyg ska inte heller omfattas av rätten till ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

## 11 Ansvarsbestämmelser

**Regeringens förslag:** En ägare till ett fartyg som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att ha en försäkring eller en annan betryggande säkerhet ska dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Motsvarande ska gälla för en befälhavare, en redare eller en

person som i redarens ställe handhar fartygets drift om någon av dem låter använda ett fartyg för sjöfart, trots att denne insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts.

Ett fartyg som saknar försäkringscertifikat ska kunna förbjudas att anlöpa eller avgå från en svensk hamn. Ett svenskt fartyg ska kunna beläggas med nyttjandeförbud.

En befälhavare som uppsåtligen åsidosätter sin skyldighet att medföra ett försäkringscertifikat ombord på fartyget ska dömas till böter.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inget förslag till åtgärder mot fartyg som saknar försäkring eller annan betryggande säkerhet.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslagen eller har inga invändningar. *Transportstyrelsen* efterlyser dock ett klargörande av hanteringen av försäkringscertifikaten och följderna av att ett certifikat saknas. Av de remissinstanser som i samband med den kompletterande remitteringen har lämnat synpunkter på förslagen i lagrådsremissen om åtgärder mot fartyg som inte uppfyller kraven på försäkringsskyldighet påpekar *Kustbevakningen* att det är oklart vilka åtgärder Kustbevakningen kan vidta för att förhindra överträdelse av beslutade förbud beträffande fartyg. *Transportstyrelsen* framhåller att även om ett fartyg har försäkring bör det kunna beläggas med nyttjandeförbud, om försäkringscertifikat saknas ombord.

**Skälen för regeringens förslag:** 2010 års HNS-konvention innebär att medlemsstaterna ska se till att de fartyg för vilka försäkringsskyldigheten enligt konventionen gäller uppfyller skyldigheten (artikel 12.10 och 12.11). Däremot reglerar inte konventionen hur detta ska ske.

Motsvarande skyldigheter när det gäller försäkring av ansvar för oljeskador i samband med transport av olja med tankfartyg (10 kap. sjölagen) och försäkring för bunkeroljeskador (10 a kap.) har sanktionerats bland annat genom straffansvar. En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin försäkringsskyldighet enligt bestämmelserna döms till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff döms en redare som låter ett fartyg användas för sjöfart, trots att redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten inte har fullgjorts. Det samma gäller för den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren. Medförs inte försäkringscertifikatet ombord, kan befälhavaren dömas till böter (20 kap. 14 §).

Ett fartyg som saknar försäkring kan också i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg). I enlighet med en nyligen beslutad lagändring är det numera i enlighet med vad *Transportstyrelsen* efterfrågar möjligt att ingripa mot fartyg redan på den grunden att det saknas försäkringscertifikat ombord (se prop. 2016/17:178 s. 46).

Det behöver införas sanktioner när det gäller försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra ett försäkringscertifikat ombord också när det gäller skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Enligt regeringens bedömning bör sanktionerna överensstämma med vad som gäller för oljeskador enligt 10 kap. och 10 a kap. sjölagen. Straffvärdet när det gäller ett åsidosättande av försäkringsskyldigheten i de olika situ-

ationerna är jämförliga. Det är inte möjligt att inom ramen för detta ärende behandla *Kustbevakningens* önskemål om förtydliganden utan att ytterligare underlag inhämtas.

Verkställighetsföreskrifter om tillsynen kommer att ges i förordningsform.

## 12 Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

**Regeringens förslag:** Artiklarna 1, 3–5, 13–20, 21*bis*, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års HNS-konvention ska gälla som svensk lag. Det ska också införas särskilda bestämmelser som kompletterar dessa artiklar.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslagen eller har inga invändningar.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom 2010 års HNS-konvention inrättas en internationell fond för farliga och skadliga ämnen. Fonden har till syfte att kompensera skadelidande som inte får full ersättning för en skada från fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare (artikel 13). En skadelidande kan få ersättning från fonden om fartygets ägare inte kan hållas ansvarig för skadan, om ägaren saknar betalningsförmåga och den ställda säkerheten är otillräcklig eller om skadan överskrider ägarens rätt att begränsa sitt ansvar. I vissa fall lämnar fonden ingen ersättning, t.ex. om skadan har orsakats av ett statsfartyg eller av den skadelidande själv. Ersättningen från fonden uppgår till högst 250 miljoner särskilda dragningsrätter. Överskrider skadorna den högsta möjliga ersättningen fördelas ersättningen proportionellt i förhållande till storleken på skadorna. Ersättning för personskador prioriteras dock intill två tredjedelar av den ersättning fonden lämnar (artikel 14). Särskilda dragningsrätter är en s.k. valutakorg som består av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Värdet av en särskild dragningsrätt motsvarade i december 2017 ca tolv kronor.

Fonden finansieras genom avgifter som betalas av mottagare av farliga och skadliga ämnen som transporterats i bulk till sjöss och lastats av i en konventionsstat. Avgifterna betalas inledningsvis i samband med att konventionen träder i kraft för den aktuella staten och därefter årligen. Endast de personer som under ett kalenderår mottar ämnen av viss mängd är avgiftsskyldiga. För flytande naturgas (LNG) föreligger dock alltid avgiftsskyldighet, oavsett mängd (artiklarna 16–20). Fonden kommer att bestå av särskilda konton för olika slags ämnen: ett konto för olja, ett för LPG, ett för LNG och ett allmänt konto. Det allmänna kontot avser avgifter för fasta bulkvaror, t.ex. ammoniumbaserade gödningsmedel, och övriga farliga och skadliga ämnen. Avsikten är att avgifter som betalas till ett visst konto endast ska användas för att täcka skador som orsakats av ämnen som omfattas av det aktuella kontot. Om den totala mängden mottagna ämnen som omfattas av ett visst konto understiger ett gränsvärde, kan emellertid skapandet av kontot skjutas upp eller dras in.

I stället bildas då en särskild sektor i det allmänna kontot, som avser de farliga och skadliga ämnen som skulle ha omfattats av det särskilda kontot (artiklarna 16.4, 18 och 19).

Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen har utformats med de internationella oljeskadefonderna som förebild. Bestämmelser om oljeskadefonderna finns i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna, som inkorporerar relevanta artiklar i fondkonventionen och 2003 års protokoll till fondkonventionen.

På motsvarande sätt som när det gäller oljeskadefonderna bör de artiklar i 2010 års HNS-konvention som reglerar den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen gälla som svensk lag. Detta bör dock gälla endast i den utsträckning artiklarna reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter samt vissa processuella frågor – däremot inte bestämmelser om staternas rättigheter och skyldigheter gentemot fonden eller bestämmelser som reglerar fondens verksamhet och inte berör enskilda rättssubjekt. Detta innebär att inkorporeringen bör avse de bestämmelser som innehåller föreskrifter om upprättandet av fonden (artikel 13), om betalning av ersättning (artikel 14), om fondens kompletterande uppgifter (artikel 15), om grundavgifter och årsavgifter (artiklarna 16–20), om undantag från ersättning vid underlåten rapportering (artikel 21*bis*), om förfallna avgifter (artikel 22), om preskription (artikel 37.2–4), om jurisdiktion och rättegång (artikel 39), om erkännande och verkställighet (artikel 40) samt om subrogation och regressrätt (artikel 41).

Inkorporeringen bör också omfatta definitioner av de begrepp som förekommer i dessa bestämmelser (artikel 1). Konventionen lämnar utrymme för att ha en särskild bestämning av vem som ska anses utgöra mottagare av avgiftspliktig last i nationell rätt. Enligt regeringens bedömning saknas dock anledning att avvika från konventionens definition.

Också de bestämmelser om regleringens tillämpningsområde och om undantag från ersättning när det gäller ersättning när det gäller skador som orsakas av sådana mindre fartyg som undantas från ersättningsansvaret bör inkorporeras, jfr avsnitt 7 (artiklarna 3–5).

## 13 Immunitet och privilegier för den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

**Regeringens förslag:** Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen ska inte vara skyldig att betala skatt, tull eller vissa avgifter.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker förslaget eller har inga invändningar.

**Skälen för regeringens förslag:** Av 2010 års HNS-konvention följer att den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen ska vara befriad från all direkt beskattning samt från tullar och import- och exportavgifter. Konventionsstaterna ska också i möjligaste mån befria fonden

från skyldighet att betala indirekta skatter. De personer som betalar avgifter till fonden eller mottar ersättning från denna ska dock inte ha några speciella förmåner i beskattningshänseende. Vidare gäller att överföring av avgifter till och utbetalningar från fonden ska få ske utan hinder av valutalagstiftningen i konventionsstaterna (artikel 35).

Regeringen anser att den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen ska ha immunitet och privilegier i Sverige när det gäller skyldigheten att betala skatt m.m. i enlighet med vad som föreskrivs i 2010 års HNS-konvention.

## 14 Skyldighet att lämna uppgift om mottagande av farliga och skadliga ämnen

**Regeringens förslag:** Den som under ett visst kalenderår har tagit emot farliga och skadliga ämnen som har transporterats i bulk till sjöss ska senast den 1 mars året därpå lämna uppgift om den mottagna mängden ämnen till Sjöfartsverket. Skyldigheten – förutom när det gäller flytande naturgas – ska gälla endast den som tagit emot ämnen av en viss mängd.

Den som har tagit emot flytande naturgas ska vara skyldig att lämna uppgift om detta oavsett vilken mängd som har mottagits. Har mottagaren kommit överens med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara avgiftsskyldig ska uppgiftsskyldigheten i stället gälla denne. Mottagaren ska dock även i ett sådant fall vara uppgiftsskyldig om den tidigare ägaren inte lämnar uppgifterna.

Var och en ska på uppmaning av Sjöfartsverket vara skyldig att lämna uppgift om den mängd ämnen som har mottagits. Sjöfartsverket ska få förelägga en uppgiftsskyldig att inom en viss tid lämna uppgifterna. Föreläggandet ska få förenas med vite. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter ska dömas till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal ska endast få väckas efter anmälan av Sjöfartsverket. Det särskilda straffansvaret för underlåtenhet att lämna uppgift om mottagen olja ska tas bort.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens. I promemorian föreslås att Transportstyrelsen ska ansvara för uppgiftsskyldigheten samt att denna tas in i en särskild lag och görs mer självständig i förhållande till bestämmelserna om avgiftsskyldighet. Enligt promemorians förslag ska den som underlåter att lämna uppgifter om mottagna ämnen dömas till böter. Promemorian innehåller inte något förslag till ändring av uppgiftsskyldigheten när det gäller mottagen olja i detta avseende.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser utom Sjöfartsverket tillstyrker förslagen eller har inga invändningar. *Sjöfartsverket* invänder mot promemorians förslag att Transportstyrelsen ska ha ansvar för rapporter-



ingsskyldigheten. Enligt Sjöfartsverket är det lämpligast och mest kostnadseffektivt att ansvaret för att inhämta och vidarebefordra uppgifter om mottagna farliga och skadliga ämnen läggs på verket. Sjöfartsverket framhåller att verket redan i dag mottar rapporter om farligt gods inom ramen för det europeiska rapporteringssystemet SafeSeaNet och de uppgifter om farligt gods som lämnas i farledsdeklarationerna. Sjöfartsverket svarar också för den rapportering som sker i samband med transport av olja med tankfartyg. *Transportstyrelsen* understryker att myndighetens kostnader kan komma att öka om styrelsen får ansvaret för rapporteringen av farliga och skadliga ämnen, men att det i dagsläget är svårt att uppskatta kostnadernas storlek. De remissinstanser som i samband med de kompletterande remitteringarna lämnat synpunkter på förslagen i lagrådsremissen om uppgiftsskyldigheten har inte några invändningar mot förslagen. Transportstyrelsen framhåller dock att en och samma myndighet bör ha ansvaret för rapportering av olja respektive farliga och skadliga ämnen samt att det kan behövas en rätt för myndigheten att meddela föreskrifter om fullgörandet av uppgiftsskyldigheten. Transportstyrelsen framhåller vidare att det kan finnas skäl att överväga en administrativ sanktion i stället för en straffrättslig sådan när det gäller överträdelse av fullgörandet av uppgiftsskyldigheten.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 2010 års HNS-konvention ska varje konventionsstat lämna uppgifter till den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen om namn på och adress till de personer i staten som är avgiftsskyldiga, dvs. i huvudsak personer som har mottagit farliga och skadliga ämnen efter sjötransport i bulk. Uppgift ska också lämnas om den mängd avgiftspliktig last som personen i fråga har mottagit under det föregående kalenderåret (artikel 21). Uppgifterna används för att beräkna de avgifter som ska betalas till fonden.

Med hänsyn till det sagda behöver det införas en skyldighet för den som mottar farliga och skadliga ämnen genom bulklaster att lämna uppgifter om detta. Enligt regeringens bedömning bör uppgiftsskyldigheten överensstämma med skyldigheten att betala avgifter till fonden. Det innebär bl.a. att endast den som är att anse som mottagare i konventionens mening är skyldig att lämna uppgifter om mottagandet. Gränserna för vid vilka kvantiteter mottagna ämnen som uppgiftsskyldigheten inträder bör också motsvara gränserna för avgiftsskyldigheten. Regleringen bör utformas i enlighet med den motsvarande uppgiftsskyldighet som tillämpas vid transporter med oljetankfartyg och som utgör underlag för beräkningen av avgifter till de internationella oljeskadefonderna.

Liksom när det gäller uppgiftsskyldigheten om mottagandet av olja bör det finnas en möjlighet att vid vite förelägga en uppgiftsskyldig att lämna uppgifter om mottagna ämnen. Risker för vite bedöms vara tillräckliga för att berörda företag ska lämna uppgifter. I linje med det bör det inte heller framöver vara straffsanktionerat att underlåta att lämna uppgifter om olja.

Sanktionen mot den som lämnar en oriktig uppgift bör, liksom när det gäller mottagande av olja, vara böter. Detta gäller oavsett om uppgifterna lämnas på eget initiativ eller efter ett vitesföreläggande. Av Europadomstolens praxis följer att rätten till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) innefattar att en person

som är misstänkt för brott inte ska behöva belasta sig själv. Denna s.k. passivitetsrätt innebär att den misstänkte inte ska behöva bidra till utredningen eller bevisningen i målet genom att göra medgivanden eller tillhandahålla belastande material. Det anses dock inte strida mot artikel 6 i Europakonventionen att uppgifter som begärts in av en icke misstänkt person under sanktionshot och som i sig ger upphov till misstanke om brott, används i en brottsutredning avseende det aktuella brottet (Europadomstolens beslut den 10 september 2002 i målet Allen mot Storbritannien). Passivitetsrätten kan därmed enligt regeringens bedömning inte anses hindra att den som lämnar oriktiga uppgifter efter ett vitesföreläggande lagförs för detta. Däremot kan passivitetsrätten hindra att ett vitesföreläggande används i andra situationer, t.ex. för att utreda om tidigare lämnade uppgifter är riktiga. Någon särskild lagreglering för denna situation behövs enligt regeringens bedömning inte i anslutning till de förslag som regeringen nu lämnar. Om det finns en misstanke att lämnade uppgifter inte är riktiga, får detta anmälas till åklagare.

Brister i fullgörandet av skyldigheten att lämna uppgifterna kan i vissa fall föranleda ansvar enligt brottsbalken, och i ett sådant fall bör straff inte utdömas enligt den aktuella regleringen.

Eventuella kompletterande föreskrifter om lämnandet av uppgifter bör kunna meddelas såsom verkställighetsföreskrifter. Något särskilt förordnande för regeringen att besluta om föreskrifter behövs därför inte. För överklagande av beslut bör allmänna bestämmelser gälla. Det innebär att förvaltningslagen (1986:223) tillämpas när det gäller Sjöfartsverkets beslut om förelägganden m.m. En ny förvaltningslag (2017:900) träder i kraft den 1 juli 2018 (prop. 2016/17:180, bet. 2017/18:KU2, rskr. 2017/18:2). När det gäller frågor om viten tillämpas också lagen (1985:206) om viten.

Till skillnad från vad som föreslås i promemorian bedömer regeringen att Sjöfartsverket bör ansvara för de uppgifter som rör rapporteringsskyldigheten. Sjöfartsverket sköter redan i dag rapporteringen när det gäller transporter av farliga och skadliga ämnen i andra sammanhang samt den uppgiftsskyldighet som gäller i förhållande till oljeskadefonderna. Som *Sjöfartsverket* och *Transportstyrelsen* framhåller är det en fördel om en och samma myndighet ansvarar för såväl uppgiftsskyldigheten när det gäller mottagen olja som enligt den nu föreslagna regleringen, särskilt eftersom uppgifterna som ska lämnas till viss del är desamma.

Det kan i detta sammanhang tilläggas att de uppgifter om mottagen olja som Sjöfartsverket mottar i samband med sin tillsyn när det gäller avgiftsskyldigheten till oljeskadefonderna omfattas av sekretess, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs (30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen [2009:400] och 9 § offentlighets- och sekretessförordningen [2009:641] samt punkt 60 i bilagan till förordningen). Sekretessintresset för de uppgifter som ska lämnas enligt den nya regleringen är detsamma som i fråga om uppgifter som redan ska lämnas om mottagen olja. Det är också till viss del fråga om samma uppgifter som ska lämnas enligt de olika regleringarna. Vid en avvägning mellan det sekretessintresse som finns och det motstående intresset av allmänhetens insyn görs bedömningen att en motsvarande bestämmelse om sekretess som gäller för uppgiften om mottagen olja bör därför införas.

## 15 Några ytterligare ändringar i sjölagen

**Regeringens förslag:** Uppgiften att medge dispens från kraven för att ett fartyg ska tillåtas föra svensk flagg ska anförtros Transportstyrelsen i stället för Sjöfartsverket. Detsamma ska gälla uppgiften att upprätta förteckningar över besiktningsmän och särskilda ledamöter vid sammanträden för sjöförklaring och i dispaschmål.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om dispens.

**Transportstyrelsens förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser utom *Göteborgs tingsrätt* tillstyrker förslagen eller har inga invändningar. Göteborgs tingsrätt invänder mot Transportstyrelsens förslag att prövningen av dispensärenden ska avgiftsbeläggas. Enligt tingsrätten skulle den kostnadsökning som avgiften medför drabba enskilda företag negativt. Med hänsyn till den begränsade tidsmässiga ökningen av Transportstyrelsens arbetsuppgifter framstår det för tingsrätten inte som tillräckligt motiverat att avgiftsbelägga ärendena.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg om ägaren har svensk nationalitet eller om fartyget i annat fall är infört i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel (1 kap. 1 och 1 a §§ sjölagen). Svenska skepp och vissa svenska båtar ska vara registrerade i fartygsregistret (2 kap. 1 § sjölagen och 4 § lagen [1979:377] om registrering av båtar). Sjöfartsverket får medge att även andra fartyg ska anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Fartyg som fått sådan dispens ska också registreras i fartygsregistret, under förutsättning att det är fråga om ett skepp eller en båt för vilken registrering krävs.

Transportstyrelsen är i dag ansvarig för det svenska fartygsregistret. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning att det har praktiska fördelar att myndigheten också ansvarar för beslut om dispens när det gäller rätten för ett fartyg att föra svensk flagg. Efter regeringens bestämmande bör därför Transportstyrelsen, i stället för Sjöfartsverket, pröva frågor om dispens. På samma sätt som vid andra liknande ärenden som Transportstyrelsen handlägger bör det finnas en möjlighet att ta ut avgift för prövningen. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för prövningen av ansökningar om dispens.

På sjörättsområdet förekommer det att personer med särskild kunskap och erfarenhet anförtros vissa uppgifter. Det är fråga om särskilda ledamöter vid sammanträden för sjöförklaring eller i dispaschmål samt besiktningsmän.

Det åligger i dag Sjöfartsverket att upprätta förteckningar över personer som är lämpliga för dessa ändamål (18 kap. 10 § tredje stycket, 21 § och 21 kap. 11 §). Som Transportstyrelsen framhåller har myndigheten i dag ansvar för uppgifter som nära anknyter till uppgiften att upprätta sådana förteckningar. Transportstyrelsen har bl.a. ansvar för sjömansregistret. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning att det

därför är lämpligt att Transportstyrelsen också ansvarar för upprättandet av nämnda förteckningar.

## 16 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Merparten av den nya lagen och lagändringarna med anledning av Sveriges tillträde till 2010 års HNS-konvention ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Ett tillträde till konventionen ska endast ske när det står klart att för Sverige viktiga konkurrentländer avser att tillträda konventionen.

Bestämmelserna om den uppgiftsskyldighet som införs med anledning av tillträdet till konventionen ska träda i kraft den 1 januari 2019. Första gången uppgifter om mottagna ämnen ska lämnas ska vara den 1 mars 2020.

Lagändringarna i övrigt ska träda i kraft den 1 januari 2019.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inget förtydligande om när uppgiftsskyldigheten ska börja tillämpas.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna har inga invändningar mot förslagen. *Plast- och Kemiföretagen* framhåller att Sverige bör tillträda 2010 års HNS-konvention endast om och i så fall när Sveriges viktigaste konkurrentländer ansluter sig. Det är i det sammanhanget enligt *Plast- och Kemiföretagen* viktigare att följa Tysklands och Nederländernas arbete med ett tillträde till konventionen än Danmarks och Norges. De kriterier som gäller för konventionens ikraftträdande beaktar inte antalet företag som ska finansiera den internationella fondens ansvar. Det innebär enligt *Plast- och Kemiföretagen* att svenska importörer vid ett tidigt tillträde till konventionen riskerar att behöva betala betydande belopp för skador som uppkommer. Också *Trafikverket* påpekar att det ur konkurrenssynpunkt är önskvärt för svensk industri om Sverige ansluter sig till konventionen samtidigt som viktigare konkurrentländer. Mottagare i länder som inte har anslutit sig till konventionen kommer annars få en fördel genom att de inte behöver betala avgifter till fonden. *Transportstyrelsen* framhåller att man delar bedömningen i promemorian att ett tillträde till konventionen ska ske vid en tidpunkt som inte påverkar svenska redares konkurrensförmåga negativt. *Svensk Försäkring* påpekar att det är lämpligt att regelverket träder i kraft den 20 februari ett visst kalenderår, eftersom den försäkring som avser ansvar som hänför sig till fartygets drift, den s.k. P & I-försäkringen förnyas vid den tidpunkten. Försäkringscertifikatet som ska finnas tillgängligt ombord innehåller flera obligatoriska uppgifter och enligt *Svensk Försäkring* skulle flera utskick medföra risk för felaktiga versioner. *Havs- och Vattenmyndigheten* efterlyser övergångsbestämmelser.

**Transportstyrelsens framställan** innehåller inget förslag när det gäller frågan om ikraftträdande eller bedömning när det gäller behovet av övergångsbestämmelser.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

### **Skälen för regeringens förslag**

*Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser för de förslag som avser 2010 års HNS-konvention*

För att 2010 års HNS-konvention ska träda i kraft krävs att åtminstone tolv stater ansluter sig, varav fyra med en flotta vars dräktighet inte understiger två miljoner. Dessutom krävs att mottagare i de anslutna staterna under ett visst kalenderår har mottagit sammanlagt 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot, dvs. i huvudsak fasta bulkvaror och andra farliga och skadliga ämnen än olja, LNG och LPG. Konventionen träder i kraft 18 månader efter att dessa villkor har uppfyllts. Om en stat tillträder konventionen efter att den trätt i kraft, träder den i kraft i förhållande till staten tre månader efter det att anslutningsinstrumentet har deponerats (artikel 46).

Förutsättningarna för konventionens ikraftträdande säkerställer enligt regeringens bedömning i tillräcklig utsträckning att kostnaderna för den berörda industrin även vid ett tidigt tillträde till konventionen blir begränsade; konventionen träder inte i kraft förrän den har tillträtts av ett visst antal länder vilka tillsammans har en betydande flotta och en betydande kemikalieindustri. Det är ändå lämpligt att Sverige tillträder konventionen först när det står klart att också för Sverige i detta sammanhang viktiga konkurrentländer, t.ex. Nederländerna och Tyskland, avser att delta i samarbetet. För att kunna anpassa det svenska tillträdet till dessa länder och eftersom det inte är möjligt att nu ange när konventionen kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige, bör det i huvudsak överlämnas till regeringen att bestämma tidpunkten för när den nya lagen och lagändringarna med anledning av Sveriges tillträde till konventionen ska träda i kraft. Det är enligt regeringens bedömning i nuläget inte möjligt att knyta tillträdet – och ikraftträdandet för Sveriges del – till giltighetstiden för P & I-försäkringen.

Vid ett svenskt tillträde till konventionen åläggs staten att lämna uppgift om den mängd avgiftspliktig last som har tagits emot i Sverige året dessförinnan (artikel 45.4 och 5). För att Sverige ska kunna uppfylla det kravet bör bestämmelserna om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen träda i kraft före lagstiftningen i övrigt. Mot bakgrund av bl.a. den tidsram för medlemsstaternas tillträde som har satts upp inom EU bör uppgiftsskyldigheten börja gälla redan från och med den 1 januari 2019.

Samtliga bestämmelser bör tillämpas från och med den dag de träder i kraft. Första gången uppgifter om mottagna ämnen ska lämnas bör vara den 1 mars kalenderåret efter att bestämmelserna om uppgiftsskyldigheten har trätt i kraft, vilket bör anges i en övergångsbestämmelse. I övrigt behövs inga övergångsbestämmelser. I enlighet med principen om förbud mot retroaktiv strafflagstillämpning bör straffansvar endast komma i fråga för gärningar som har begåtts efter ikraftträdandet. Motsvarande gäller enligt allmänna principer även för skadeståndsansvaret.

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser för förslagen i övrigt*

De ändringar i sjölagen som inte har samband med Sveriges tillträde till 2010 års HNS-konvention bör träda i kraft den 1 januari 2019. Transportstyrelsen bör pröva frågor om dispens m.m. från och med den dag lagändringarna träder i kraft. Ansökningar som har kommit in till Sjöfartsverket men inte avgjorts vid ikraftträdandet ska överlämnas till Transportstyrelsen. Regeringen konstaterar därför att det inte finns behov av några övergångsbestämmelser.

## 17 Ekonomiska och andra konsekvenser

**Regeringens bedömning:** De förslag som har samband med Sveriges tillträde till 2010 års HNS-konvention kommer att leda till att ersättningskyddet för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen stärks.

Förslagen om strikt ansvar och skyldighet att ha en ansvarsförsäkring kan innebära ökade kostnader för fartygsägarna. På grund av att sjöfarten redan i dag kan hållas ansvarig för skador som orsakas av farliga och skadliga ämnen och att det råder en omfattande försäkringsskyldighet kan det förutsättas att den ekonomiska belastningen för sjöfarten kommer att bli utan särskild betydelse.

Inrättandet av den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen kan leda till ökade kostnader för kemikalieindustrin men eftersom finansieringen av fonden kan förväntas komma att bäras av många företag kan det förutsättas att verkningarna för industrin kommer att bli begränsade.

Förslagen innebär också vissa kostnadsökningar för de myndigheter som får ansvaret för att utfärda och kontrollera innehav av certifikat samt administrera rapporteringen till den internationella fonden. Också för rättsväsendet kan förslagen medföra vissa merkostnader. Dessa kostnadsökningar kommer dock inte att bli större än att de ryms inom ramen för de nuvarande anslagen.

De ytterligare ändringar i sjölagen som föreslås kommer att leda till en mer praktisk beslutsordning. Ändringarna kommer att innebära ytterligare arbetsuppgifter för Transportstyrelsen, men dessa bedöms kunna utföras inom ramen för myndighetens befintliga anslag.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna har inga invändningar mot bedömningen. *Regelrådet* invänder att konsekvensbeskrivningen är bristfällig. Enligt *Regelrådet* saknas det en närmare beskrivning och beloppsmässig beräkning av de administrativa kostnader som förslagen medför. Det går därför inte att avgöra om de lämpligaste lösningarna har valts. Också när det gäller övriga kostnader som förslagen medför är beskrivningen enligt *Regelrådet* alltför allmänt hållen. Det saknas till exempel beloppsmässiga beräkningar av de ekonomiska effekter som ett genomförande kan få för företagen. Också *Sjöfartsverket* anför att be-

skrivningen av effekterna för företagen är bristfällig och behöver kompletteras. *Plast- och Kemiföretagen* framhåller att analysen av konsekvenserna vid ett tidigt tillträde till konventionen är bristfällig. Enligt *Plast- och Kemiföretagen* är konsekvenserna för företagen störst i samband med ett tidigt tillträde till konventionen. Villkoren för konventionens ikraftträdande tar nämligen inte hänsyn till antalet företag som ska finansiera fondens ansvar och utgör enligt *Plast- och Kemiföretagen* ingen garanti för att fondens ansvar kan spridas på ett tillräckligt stort antal länder. Ett tidigt tillträde tillsammans med länder som inte är våra konkurrentländer skulle kunna innebära att man utsätter svenska importörer för risken att tvingas utge mycket betydande belopp för skador som uppkommit. *Svea hovrätt* efterlyser en analys av belastningen för rättsväsendet när det gäller kriminaliseringen av underlåtenhet att lämna uppgifter om mottagande av farliga och skadliga ämnen. *Finansinspektionen* framhåller att det för den myndighet som får uppgiften att granska försäkringar och utfärda certifikat tillkommer nya arbetsuppgifter som inte kan anses vara försumbara. Det är enligt *Finansinspektionen* angeläget att de fartygsägare som ansöker om certifikat finansierar det resursbehov som uppstår genom en avgift som betalas till myndigheten. *Svea hovrätt* och *Domstolsverket* framhåller med anledning av den kompletterande remitteringen att konsekvenserna av förslaget att Stockholms tingsrätt ska vara forum för skador utanför Sverige och dess ekonomiska zon bör utredas närmare. *Stockholms tingsrätt* framhåller i det sammanhanget att domstolens resursbehov kan komma att öka men att det i dagsläget inte är möjligt att uppskatta behovet.

**Transportstyrelsens bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter.

### **Skälen för regeringens bedömning**

#### *Konsekvenser av de förslag som avser 2010 års HNS-konvention*

Som beskrivs i avsnitt 6 kommer ett tillträde till 2010 års HNS-konvention att klargöra och stärka ersättningskyddet för skador som kan uppkomma i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Ett tillträde kommer också att underlätta det internationella samarbetet på området, vilket är centralt ur ett globalt miljöperspektiv.

Förslagen att fartygsägaren ska vara strikt ansvarig för en skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen samt ha ansvarsförsäkring och ett certifikat som visar att försäkringsskyldigheten är uppfylld innebär att ökade krav ställs på sjöfarten. Det är i nuläget inte möjligt att exakt ange hur många fartyg som kommer att omfattas av försäkringsskyldigheten. Till följd av regeringens förslag att undantag ska göras för mindre fartyg, som i inrikes trafik transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form, kan det konstateras att regleringen träffar som mest drygt 400 svenska fartyg. Skyldigheten att ha försäkring gäller dock endast fartyg som faktiskt transporterar farliga och skadliga ämnen. Regeringen uppskattar att som mest omkring hälften av de svenska fartyg som regleringen potentiellt kan omfatta utgör fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen och som därför kommer behöva ha försäkring och certifikat. Förslagen förväntas dock inte innebära någon nämnvärd börda för sjönärigen. Redan i dag kan den som orsakar en skada genom farliga

och skadliga ämnen bli skyldig att ersätta skadan. Detta kan bl.a. ske med stöd av bestämmelser i sjölagen om redaransvar eller ansvar för oljeskador alternativt enligt bestämmelser i skadeståndslagen. Den föreslagna regleringen innebär visserligen högre ansvarsgränser för redarna, men det kan förväntas att olyckor som medför att denna behöver tas i anspråk är få till antalet. Det finns också redan i dag långtgående krav på att fartygens verksamhet täcks av en ansvarsförsäkring. Så gott som samtliga fartyg som träffas av regleringen har redan i dag en P & I-försäkring, vilken täcker skador som orsakas av farliga och skadliga ämnen. Företrädare för den internationella gruppen av P & I-klubbar har förklarat att en höjning av premierna med anledning av 2010 års HNS-konvention framstår som osannolik. För redarna ligger därmed den främsta bördan i certifikatskravet. Baserat på vad andra certifikat kostar kan det uppskattas att kostnaden för dessa kommer att uppgå till 2 000 kr per fartyg. Denna merkostnad torde i sig inte anses som betydande i sammanhanget.

Kravet på försäkringscertifikat kan leda till merarbete för den myndighet som ska utfärda dessa. Som framgår av det ovan sagda rör det sig för svenska fartyg om omkring 200 ansökningar under ett år. De flesta av de fartyg som ansökningarna avser behöver emellertid redan certifikat för bunkeroljeskador (10 a kap. 11 § sjölagen) och i några fall även för oljeskador (10 kap. 12 § sjölagen). De kontroller som myndigheten behöver göra innan ett certifikat utfärdas är desamma för samtliga dessa certifikat. Med en rationell hantering och samordning av arbetet med de olika certifikaten kan kostnaderna för myndigheten hållas låga. På liknande sätt kan kontrollen av certifikaten samordnas med den kontroll som utförs av andra certifikat. Förslagen i den delen förväntas inte heller leda till någon nämnvärd ökning av antalet mål i domstol.

Att svenska myndigheter kan utfärda certifikat enligt 2010 års HNS-konvention torde också vara en fördel för sjönäringsen ur ett konkurrensperspektiv, eftersom det underlättar för svenska redare som befraktar farliga och skadliga ämnen att få tillgång till certifikaten när konventionen har trätt i kraft.

Förslagen om inrättandet av en internationell fond för farliga och skadliga ämnen kan leda till ökade kostnader för kemikalieindustrin på grund av de avgifter som företagen måste betala till fonden. Avgifter tas ut för att täcka den ersättning som betalas ut från fonden och fondens administrativa kostnader.

Avgifterna består av s.k. grundavgifter (initial contributions) som erläggs vid ett tillfälle och årsavgifter (annual contributions) som tas ut efter behov. Årsavgifter för att täcka ersättning på grund av olyckor tas ut först efter att en olycka inträffar. Det medför att kapital inte låses upp i fonden. Det är i nuläget inte möjligt att avgöra exakt hur stora avgifterna till fonden kommer att vara. Som en jämförelse togs grundavgifter för 2003 års oljeskadefond ut med 1 miljon brittiska pund när den fonden skapades. Därefter har något ytterligare avgiftsuttag inte behövts. Det är troligt att situationen blir liknande för den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

Företrädare för de internationella oljeskadefonderna har uppskattat att grundavgifterna till fonden kommer att uppgå till omkring 2 miljoner brittiska pund. Att grundavgifterna bedöms bli högre än för 2003 års oljeskadefond beror på att avgifterna utöver att ge fonden ett visst start-



kapital behöver täcka kostnaden för det förberedande arbete som oljeskadefonderna har vidtagit och kommer att vidta inför ikraftträdandet av konventionen och upprättandet av fonden. Oljeskadefonderna har uppskattat att den totala mängden avgiftspliktig last som avgifterna ska fördelas på kommer att uppgå till omkring 400 miljoner ton. Visserligen träder konventionen i kraft redan när 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot har uppnåtts, men när den gränsen för ikraftträdandet väl har uppnåtts får man räkna med att den mängden avgiftspliktig last som inte belöper på det allmänna kontot är betydligt högre. En grov uppskattning är att grundavgifterna kommer att uppgå till omkring 0,005 brittiska pund per ton.

När det gäller storleken på årsavgifterna talar erfarenheter från tidigare inträffade olyckor för att fall där ersättning behöver betalas av fonden – och därmed belasta kemikalieindustrin – kommer att vara sällsynta. Den största delen av kostnaderna för skador i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen kommer att täckas av fartygsägarnas försäkringar. Av 192 fartygsolyckor under åren 2002–2010 i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen skulle begärd ersättning enligt HNS-konventionen i 189 fall ha rymts inom ramen för fartygsägarens rätt till ansvarsbegränsning. I omkring hälften av dessa fall framställdes överhuvudtaget inget anspråk på ersättning som skulle ha omfattats av konventionen. Av den totala begärda ersättningen i samtliga fall om ca 183 miljoner SDR skulle fonden endast ha behövt stå för ca 30 miljoner SDR. (Se dokumentet LEG/CONF.17/6 som gavs in av den internationella gruppen av P & I-klubbar i samband med den diplomatiska konferens som antog 2010 års protokoll till HNS-konventionen. Enligt uppgift från P & I-klubbarna har det inte inträffat någon större olycka efter att rapporten upprättades som ändrar slutsatserna i rapporten.) Utöver ersättning för skador tillkommer administrativa kostnader för fonden. Sekretariatet för fonden torde komma att samordnas med oljeskadefondernas sekretariat, varför inte heller dessa kostnader kan förväntas bli betydande. Företrädare för de internationella oljeskadefonderna har bedömt att det kommer att behöva anställas ytterligare två eller tre personer om sekretariatet för fonden samordnas med oljeskadefonderna och har uppskattat den årliga kostnaden för fonden till mindre än 500 000 brittiska pund, vilket ska fördelas mellan samtliga sektorer inom kemikalieindustrin för vilka separata konton skapas (olja, LPG, LNG och de ämnen som omfattas av det allmänna kontot).

Den sammanlagda kostnaden för fonden belastar företagen i konventionsstaterna i förhållande till den mängd avgiftspliktig last som mottagits under ett visst kalenderår. Som nämnts sker inte heller någon korsvis täckning mellan de konton som avser skilda slags ämnen. Avgifterna är därmed beroende av de risker som är förenade med respektive ämne. Också i det fallet att skapandet av ett särskilt konto till en början behöver skjutas upp viktas ämnena i förhållande till varandra på ett särskilt sätt som beskrivs i bilaga 2 till konventionen. Avgiftsuttaget för den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen kan med andra ord variera beroende på vilket ämne det är fråga om. Det är därför svårt i dagsläget att uppskatta kostnaderna för företagen.

Allmänt sett kan det dock – mot bakgrund av bl.a. de avgifter som svenska företag redan i dag betalar till oljeskadefonderna – förutsättas att

de svenska företagens andel av avgifterna inte kommer att bli betydelselös. Enligt en beräkning som gjordes år 1999 uppskattades den avgiftspliktiga lasten i Sverige enligt 1996 års HNS-konvention till ca 55 miljoner ton varav ca 2 miljoner ton belöpte på det allmänna kontot. Detta utgjorde ca 12 procent av den totala avgiftspliktiga lasten – ca 450 miljoner ton – i de länder som undersökningen omfattade (se dokumentet LEG 80/10/2). Eftersom finansieringen av fonden kan förväntas komma att bäras av företag i ett flertal länder kan det emellertid förutsättas att verkningarna för den svenska kemikalieindustrin inte kommer att bli betungande. Med hänsyn till konventionens gränser för ikraftträdande och det arbete för konventionens ikraftträdande som pågår internationellt är det vidare osannolikt att konventionen kommer att träda i kraft utan att större konkurrentländer deltar i samarbetet. Genom att välja tidpunkten för tillträdet till konventionen är det under alla förhållanden möjligt för regeringen att säkerställa att den svenska industrin inte drabbas negativt ur ett konkurrensperspektiv.

För den myndighet som ska ansvara för företagets rapportering av mottaget gods kommer visst administrativt merarbete att uppstå. Konsekvenserna av detta kan emellertid begränsas om hanteringen samordnas med motsvarande rapportering som redan i dag sker när det gäller olje transporter. Antalet överträdelseärenden avseende rapporteringen som domstolarna kan behöva behandla förväntas bli minimalt. Som jämförelse har såvitt är känt för regeringen inte i något fall överträdelse när det gäller rapporteringen i anslutning till oljeskadefonderna anmälts till åklagare.

Också när det gäller själva prövningen av ersättningsansvaret kan det förväntas att ytterst få fall behöver behandlas av domstol. Olyckor av det här slaget är mycket ovanligt förekommande i svenska farvatten och i andra fall där svensk domstol kan vara behörig. Förslagen bedöms alltså inte bli resurskrävande för rättsväsendet.

Regeringen bedömer sammanfattningsvis att ett tillträde till 2010 års HNS-konvention inte kommer att leda till någon ökad ekonomisk eller administrativ börda av betydelse för myndigheter eller företagen inom sjöfartsnäringen. Genomförandet av de föreslagna lagändringarna bör alltså kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag. Förslagen förväntas inte heller bli särskilt betungande för kemikalieindustrin. Avgifterna till fonden kan på goda grunder förväntas bli låga och komma att bäras av en större mängd företag i åtskilliga länder, däribland Sveriges konkurrentländer.

#### *Konsekvenser av förslagen i övrigt*

Transportstyrelsen har räknat med att 10 ansökningar om medgivande att föra svensk flagg enligt 1 kap. 1 b § första stycket sjölagen görs varje år och har uppskattat tidsåtgången till 85 timmar per år. För att nå kravet på full kostnadstäckning bedöms en avgift på 12 000 kr per ärende bli nödvändig. Transportstyrelsen har bedömt att även övriga uppgifter som föreslås föras över från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen kan hanteras inom ramen för befintliga anslag.

Som utvecklas i avsnitt 15 medför den överföring som föreslås av vissa uppgifter från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen en mer praktisk

beslutsordning. Den ökade arbetsbördan för Transportstyrelsen bedöms som högst marginell och bör kunna utföras inom ramen för befintliga anslag.

## 18 Författningskommentar

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

#### 1 kap. Om fartyg

##### Nationalitet

**1 b §** Regeringen eller, efter regeringens *bestämmande*, Transportstyrelsen får *efter ansökan i ett enskilt fall besluta* att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § *ska* anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant *beslut* får *meddelas* bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får *då* bestämma vad som *ska* iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att *ett* registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av ansökan om dispens enligt första stycket.*

I paragrafen finns bestämmelser om bl.a. dispens från de krav som uppställs i 1 och 1 a §§ för att ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Genom ändringen i *första stycket* får efter regeringens *bestämmande* Transportstyrelsen, i stället för Sjöfartsverket, pröva frågor om dispens. Genom det nya *tredje stycket* bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med prövningen av ansökningar om dispens.

Övervägandena finns i avsnitt 15.

#### 7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar och försäkringsskyldighet

##### Redarens ansvar

**1 §** Redaren är ansvarig 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 enligt första stycket som redaren har betalat har redaren rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Särskilda bestämmelser om ansvar och om inskränkning av ansvar finns i 9–11 a och 13–15 kap.

I paragrafens *tredje stycke* införs en erinran om att särskilda bestämmelser finns i 11 kap. om ansvar för skada vid sjötransport av farliga och

skadliga ämnen, genom en hänvisning till det kapitlet. Beträffande den närmare innebörden av de särskilda bestämmelserna när det gäller redarens försäkringsskyldighet enligt förevarande kapitel, se kommentaren till 9 kap. 3 §.

## 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 med anledning av skada som omfattas av 11 kap.,*

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

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

6. 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

7. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

I paragrafen anges vilka fordringar som inte omfattas av rätten till ansvarsbegränsning enligt bestämmelserna om s.k. globalbegränsning i 9 kap. Övervägandena finns i avsnitt 8 och 9.

Genom en ny *punkt 3* undantas fordran med anledning av skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen från rätten till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel. För en fartygsägare som ansvarar för en sådan skada gäller i stället de högre ansvarsbeloppen som anges i 11 kap. 9 §. En följd av att skador enligt 11 kap. undantas från bestämmelserna om globalbegränsning är att redarens skyldighet enligt 7 kap. att försäkra sig för sådana skador bortfaller. Som anges i 7 kap. 2 § gäller nämligen redarens försäkringsskyldighet endast fordringar som omfattas av rätt till ansvarsbegränsning enligt 1–4 §§ i förevarande kapitel. Skyldigheten att ha ansvarsförsäkring för skador enligt 11 kap. åvilar i stället fartygets ägare (11 kap. 17 och 18 §§).

## 10 kap. Om ansvar för oljeskada

### Övriga bestämmelser

**19 §** Detta kapitel gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av ett annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Har ett sådant fartyg orsakat en oljeskada 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, ska dock 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av 2 § första stycket orsakat en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap.

1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall 9 kap.

Andra stycket gäller inte sådana oljeskador som omfattas av 10 a eller 11 kap.

Paragrafen anger i vilken utsträckning bestämmelserna i detta kapitel om ansvar för oljeskada tillämpas på statsfartyg och på andra fartyg än de tankfartyg som avses i 2 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Genom ändringen i tredje stycket klargörs att bestämmelserna i 11 kap. tillämpas på sådan förorening genom olja och sådana förebyggande åtgärder som enligt nuvarande ordning omfattas av andra stycket. En förutsättning är givetvis att skadorna omfattas av tillämpningsområdet i 11 kap. Det sagda innebär att de situationer som omfattas av andra stycket begränsas i betydande mån. Andra stycket kommer dock att tillämpas på mindre fartyg (jfr 11 kap. 6 § 1). Det kommer också att tillämpas på oljeskador i sådana fall då oljan inte utgör last på ett fartyg under förutsättning att 10 a kap. om bunkeroljeskador inte är tillämpligt (jfr 11 kap. 2 § första stycket). Se vidare kommentaren till 11 kap. 6 § om gränsdragningen mellan 11 kap. och förevarande kapitel.

## ***11 kap. Om ansvar för skada vid 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 regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78) i dess vid varje tid gällande lydelse,*

b) *skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78 i dess vid varje tid gällande lydelse, samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningsskate-gori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,*

c) *farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IBC-koden,*

d) *farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse,*

e) *gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden) i dess vid varje tid gällande lydelse samt produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i IGC-koden,*

f) *flytande ämnen som transporteras i bulk med en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius (uppmätt i en slutna degel),*

g) *fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och som omfattas av den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden) i dess vid varje tid gäll-*

ande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser, om de i stället transporterats i förpackad form, hade omfattats av bestämmelserna i IMDG-koden i den lydelse som gällde 1996, och

*h) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a–c och e–g, farliga och skadliga bulkämnen: sådana farliga och skadliga ämnen som avses i a–c och e–h,*

*farliga och skadliga förpackade ämnen: sådana farliga och skadliga ämnen som avses i d,*

*sjötransport: tiden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med utrustning som tillhör fartyget till dess att de vid lossning inte längre har sådan kontakt med utrustningen eller, om fartygets utrustning inte används, från det att ämnena vid lastning korsar fartygets reling till dess att de vid lossning korsar relingen igen,*

*skada:*

*a) dödsfall eller annan personskada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen,*

*b) skada på egendom som har orsakats av farliga och skadliga ämnen och som har uppkommit utanför det fartyg som transporterar ämnena,*

*c) skada på grund av förorening av miljön som har orsakats av farliga och skadliga ämnen, i fråga om försäkring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, och*

*d) kostnader för förebyggande åtgärder och skada som har orsakats av sådana åtgärder,*

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

*förebyggande åtgärd: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en skada och som har 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 brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, ska dock bolaget anses som ägare, samt*

*konventionsstat: en stat som har tillträtt 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention).*

*Om en skada inte endast har orsakats av farliga och skadliga ämnen och det inte är möjligt att tillförlitligt särskilja orsakerna, anses all skada orsakad av de farliga och skadliga ämnena. Det gäller inte i den utsträckning skadan omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. Det gäller inte heller i den utsträckning skadan har orsakats av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i IMDG-koden eller i IMSBC-koden.*

*Vid tillämpningen av detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.*

Paragrafen, som är ny, definierar i *första stycket* de centrala begreppen i kapitlet. Definitionerna bestämmer i betydande utsträckning kapitlets tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Definitionerna av olycka, förebyggande åtgärd och ägare av fartyg motsvarar de i 10 och 10 a kap.

Med farliga och skadliga ämnen avses sådana ämnen som finns upptagna i de internationella konventioner eller koder som paragrafen hänvisar till i punkterna a–e och g. Som framgår av punkt f omfattar farliga och skadliga ämnen också ämnen som är särskilt lättantändliga. För att

kapitlet ska vara tillämpligt på en skada krävs att skadan har orsakats av ett ämne som avses i angivna avsnitt i uppräknade internationella instrument, eller uppfyller de kriterier som anges i punkt f.

För att ett ämne ska omfattas av punkterna a–e eller g krävs det vidare att ämnet omfattas av det internationella instrumentet i dess gällande lydelse. Om ett ämne upphör att omfattas av ett instrument som paragrafen hänvisar till, upphör kapitlet att vara tillämpligt på skador som det ämnet orsakar, under förutsättning att ämnet inte uppfyller kriterierna i punkt f. Ett visst ämne kan omfattas av flera av punkterna a–g. För att kapitlet ska vara tillämpligt räcker det dock att ämnet omfattas av någon av punkterna a–g.

Farliga och skadliga ämnen omfattar både ämnen som transporteras i bulk och i förpackad form. Bulkklaster omfattar såväl fasta som flytande ämnen, inklusive olja och gas i flytande form.

*Punkt a* avser oljor som transporteras i bulk och som anges i regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78). Bestämmelserna i konventionen har införlivats med svensk rätt främst genom lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, med tillhörande förordning. Huvuddelen av den materiella regleringen finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TFSF 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Enligt den aktuella regeln i konventionen förstås med olja petroleum i varje form, inbegripet råolja, eldningsolja, oljerester (s.k. sludge), oljeavfall och raffinerade produkter (med undantag för vissa petrokemiska produkter). En inte uttömmande förteckning av oljor som avses finns i ett bihang till bilaga I till MARPOL 73/78.

*Punkt b* omfattar skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till MARPOL 73/78. Enligt den regeln förstås med skadliga flytande ämnen sådana ämnen som har förtecknats i kolumnen för förorenande ämnen i tabellerna i kapitel 17 och 18 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden). Koden har införlivats med svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden). I nämnda tabeller finns ett stort antal ämnen upptecknade. Dessutom omfattas enligt regel 1.10 sådana ämnen som provisoriskt bedömts tillhöra kategori X, Y eller Z i enlighet med regel 6.3 i bilaga II till MARPOL 73/78. I enlighet med 2010 års HNS-konvention har detta också angetts uttryckligen i definitionen under punkt b.

*Punkt c* omfattar farliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som är upptagna i kapitel 17 i IBC-koden. Genom hänvisningen till IBC-koden i MARPOL 73/78 omfattar punkt c i stort sett samma ämnen som punkt b. Dessutom kan vissa andra produkter omfattas, om de preliminärt lämpliga transportförhållandena har bedömts i enlighet med paragraf 1.1.6 i IBC-koden.

*Punkt d* omfattar farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av bestämmelserna i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden). Koden innehåller krav på hanteringen av farligt gods som delas in i olika

klasser. Koden har införlivats med svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

*Punkt e* omfattar gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden). Dessutom kan liksom enligt punkt c vissa andra produkter omfattas, om de preliminärt lämpliga transportförhållandena för produkterna har bedömts i enlighet med paragraf 1.1.6 i IGC-koden.

*Punkt f* omfattar samtliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som har en flampunkt som inte överstiger 60 grader Celsius. Flampunkten är den lägsta temperatur hos vätskan, vid vilken dess ånga bildar en antändbar blandning med luft. Den ger ett mått på risken för att explosiva eller antändbara blandningar bildas när vätskan kommer ut ur sin förpackning. En brandfarlig vätska kan inte antändas så länge dess temperatur förblir under flampunkten. Vilken flampunkt ett ämne har är i viss mån beroende av den använda provningsmetoden och provningsapparaturen. Det finns ett flertal accepterade metoder för att bestämma flampunkten. Som framgår av lagtexten ska flampunkten i förevarande fall ha bestämts genom en metod där mätning sker i en slutet degel, s.k. ”closed-cup test”.

*Punkt g* omfattar fasta bulkvaror som innebär kemiska risker och omfattas av den internationella koden för fasta bulkklaster (IMSBC-koden). Koden har införlivats med svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:166) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden). Fasta bulkvaror som inte utgör kemiska risker enligt IMSBC-koden omfattas inte av den aktuella punkten. För att ett ämne ska omfattas av punkt g krävs att det också omfattas av IMDG-koden i 1996 års lydelse. Det innebär att sådana fasta bulkklaster som endast utgör en påtaglig fara när de transporteras i bulkform – men inte när de transporteras i förpackad form – inte anses utgöra farliga och skadliga ämnen vid kapitlets tillämpning. Följaktligen undantas bl.a. transporter av kol och träflis vid transport i bulk. Vilka ämnen som omfattas av IMSBC-koden ändras fortlöpande. Att lagtexten hänvisar till IMDG-koden i 1996 års lydelse får till följd att ett ämne som läggs till IMSBC-koden endast omfattas av punkt g om ämnet omfattas av IMDG-koden i den lydelse som gällde år 1996. Om samma ämne transporteras i förpackad form, kan det emellertid omfattas av punkt d. Av praktiska skäl har inte samtliga ämnen som omfattas av IMDG-koden uttryckligen omnämnts i kodens förteckningar över ämnen. Eftersom IMDG-koden således omfattar också ämnen som inte tagits upp i koden, kan ämnena omfattas av punkt g, trots att de inte finns uttryckligen angivna i 1996 års IMDG-kod. Ämnen som tas bort från IMSBC-koden upphör att omfattas av punkt g även om ämnet finns upptaget i IMDG-koden. Även IMSBC-koden kan omfatta ämnen som inte uttryckligen angetts i koden.

Av *punkt h* följer att kapitlet tillämpas också på rester av ämnen som har transporterats i bulk.

Paragrafen innehåller särskilda definitioner av farligt och skadligt bulkämne respektive förpackat ämne. Denna uppdelning följer av att fartygsägarens ansvar för skador från farliga och skadliga ämnen som transporteras i förpackad form är högre (se 9 § om ansvarsbegränsning).



Med farligt och skadligt bulkämne avses samtliga substanser som upptas i a–c och e–g och med farlig och skadligt förpackat ämne samtliga ämnen, material och föremål som avses i d.

Som framgår av 2 § är kapitlet endast tillämpligt på skador som uppkommer i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen som last. Sjötransporten anses ta sin början i samband med att det farliga eller skadliga ämnet kommer i kontakt med fartygets utrustning. Om fartygets utrustning inte används, börjar sjötransporten när ämnet passerar fartygets reling. Transporten upphör när ämnet vid lossning upphör att vara i kontakt med fartygets utrustning respektive återigen passerar fartygets reling.

Av definitionen av skada följer att kapitlet bara är tillämpligt på vissa slags skador. Enligt huvudregeln är det en förutsättning för att kapitlet ska vara tillämpligt på en skada att den har orsakats av farliga och skadliga ämnen så som dessa ämnen definieras i paragrafen. Det krävs vidare att skadorna har orsakats av de farliga och skadliga egenskaperna hos ett ämne. Bestämmelserna är alltså inte tillämpliga om en brandfarlig last rasar och orsakar skada genom dess tyngd (jfr artikel 1.6 sista stycket). Som framgår av andra stycket kan dock också skador som delvis har andra orsaker under vissa omständigheter anses som en skada enligt kapitlet.

Vid en personskada eller ett dödsfall som har orsakats av farliga och skadliga ämnen är bestämmelserna tillämpliga oavsett om personen har befunnit sig ombord på fartyget eller inte. När det gäller skada på egendom tillämpas bestämmelserna däremot endast på sådan egendom som funnits utanför det fartyg som transporterat det farliga eller skadliga ämnet. Det sagda innebär att skador på det egna fartyget eller egendom ombord på fartyget inte ersätts enligt detta kapitel. Däremot ersätts personskador som drabbat fartygets besättning. Bestämmelserna är vidare tillämpliga på skador genom förorening av miljön, men liksom när det gäller sådana föroreningsskador från olja som omfattas av 10 eller 10 a kap. ersätts i fråga om försämring av miljön endast utebliven vinst och kostnader för rimliga återställningsåtgärder. Också kostnader för förebyggande åtgärder, och eventuella skador som sådana åtgärder orsakar, ersätts under förutsättning att åtgärderna har vidtagits efter att en olycka har inträffat och att de har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en skada som omfattas av kapitlet.

Har en skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen delvis andra orsaker anses skadan enligt *andra stycket* ändå ha orsakats i sin helhet av de farliga och skadliga ämnena, om det inte går att särskilja orsakerna. Detta gäller dock inte till den del det är fråga om oljeskador från tankfartyg (10 kap. 2 § första stycket) eller skadan är orsakad av radioaktivt material. Nu nämnda skador är undantagna från kapitlets tillämpningsområde enligt 5 §.

Med fartyg avses en farkost med skrov och styrinrättning. Enligt *tredje stycket* ska vid tillämpningen av bestämmelserna i kapitlet med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss. För att kapitlet ska vara tillämpligt krävs dock att anordningen i fråga vid den aktuella tidpunkten använts till att transportera farliga eller skadliga ämnen till sjöss som last (jfr 2 §). Som framgår av första stycket h är

kapitlet också i vissa fall tillämpligt på skador som orsakas av rester av ämnen som kan finnas kvar efter transporter.

För ytterligare paragrafer som bestämmer kapitlets tillämpningsområde, se 2–6 §§.

### Tillämpningsområde

*2 § Detta kapitel tillämpas på skador under en sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last, om skadorna har uppkommit*

*1. i Sverige eller i en annan konventionsstat,*

*2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, genom förorening av miljön, och*

*3. utanför en konventionsstats eller en annan stats territorium på något annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett ämne som har transporterats ombord på ett fartyg som är registrerat i Sverige eller i en annan konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, får föra svensk eller en annan konventionsstats flagg.*

*Kapitlet tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i första stycket.*

Paragrafen, som är ny, innehåller de huvudsakliga bestämmelserna om kapitlets tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Av *första stycket* framgår att kapitlet är tillämpligt på skador som uppkommer under sjötransport med farliga och skadliga ämnen som last. Det innebär att kapitlet inte är tillämpligt på skador som orsakas av farliga och skadliga ämnen som förvaras ombord på ett fartyg i annat syfte än som last, t.ex. som en del av fartygets utrustning. Bestämmelserna är inte heller tillämpliga på skador som uppkommer i samband med transport av ämnena till eller från ett fartyg. Vid vilken tidpunkt sjötransporten börjar respektive upphör framgår av definitionen av sjötransport i 1 §.

Kapitlet tillämpas på skador som uppkommer i Sverige eller i en annan konventionsstat. Bestämmelserna är också tillämpliga på skador i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, om skadorna har uppkommit genom förorening av miljön. På andra skador än föroreningsskador som uppkommer utanför en konventionsstats eller en annan stats territorium är bestämmelserna tillämpliga under förutsättning att skadorna har orsakats av farliga och skadliga ämnen som har transporterats av ett fartyg som härrör från Sverige eller en annan konventionsstat. Avgörande är i samtliga fall var skadan har uppkommit, inte platsen för den olycka som har orsakat skadorna.

Av *andra stycket* framgår att bestämmelserna tillämpas på förebyggande åtgärder oavsett var de har vidtagits, under förutsättning att de har vidtagits för att förebygga en skada som omfattas av kapitlets tillämpningsområde. Det innebär motsatsvis att kapitlet inte är tillämpligt på förebyggande åtgärder som vidtas för att förhindra eller begränsa skador som inte omfattas av kapitlets tillämpningsområde. Kapitlet är alltså som utgångspunkt inte tillämpligt på förebyggande åtgärder som vidtas avseende en föroreningsskada som drabbat territorialhavet i en stat som inte har tillträtt 2010 års HNS-konvention. Bestämmelserna kan dock vara tillämpliga också i en sådan situation, om det finns en risk för att olyckan leder till skada i en konventionsstats territorialhav eller ekonomiska zon.

Det avgörande är med andra ord inte var de förebyggande åtgärderna vidtas utan vilken skada åtgärderna avser att förhindra eller begränsa.

*3 § Det som sägs i 2 § om ekonomisk zon gäller även i de fall en stat inte har fastställt en sådan zon i fråga om ett område utanför och angränsande till statens territorialhav 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 territorialhav mäts.*

Paragrafen, som är ny, innehåller en särskild bestämmelse för det fall en stat inte har fastställt en ekonomisk zon. Också i sådana fall kan kapitlet tillämpas på skador som har uppkommit i ett område som sträcker sig längst 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts. Det gäller under förutsättning att staten i fråga har beslutat att ett motsvarande område ska finnas inom vilket reglerna kan tillämpas.

*4 § Ersättning för åtgärder med anledning av en skada ska betalas enligt detta kapitel även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.*

*Kapitlet tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.*

*Kapitlet tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.*

Paragrafen, som är ny, anger gränsdragningen för kapitlets tillämpning gentemot andra bestämmelser. Paragrafen motsvarar 10 kap. 2 § fjärde, femte och sjätte styckena samt 10 a kap. 4 §. Som berörs i avsnitt 7 finns det situationer där 1910 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning kan få företräde framför 2010 års HNS-konvention.

*5 § Detta kapitel gäller inte örlogsfartyg eller andra fartyg som vid den aktuella tidpunkten ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Om ett sådant fartyg har orsakat en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon eller förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon, ska dock 1 §, 4 § första stycket och 7–10 §§ samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.*

Paragrafen, som är ny, anger tillämpningen av kapitlets bestämmelser på statsfartyg. Övervägandena finns i avsnitt 10.

Med statsfartyg avses fartyg som ägs eller brukas av en stat och som används uteslutande för statsändamål. Ett fartyg som visserligen ägs av en stat men som används för affärsmässiga ändamål utgör inte ett statsfartyg i kapitlets mening. Så kan vara fallet om ett statsägt fartyg t.ex. används för att tillhandahålla transporter åt allmänheten mot betalning eller om staten hyr ut ett fartyg till en privat aktör. För fartyg som ägs av en stat men som inte anses utgöra statsfartyg tillämpas kapitlet i dess helhet. Sådana fartyg behöver inte ha försäkring eller ställa annan säkerhet, men ska ha ett certifikat som visar att fartyget ägs av staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvar som kan uppkomma enligt kapitlet (se 17 och 18 §§).

För statsfartyg i egentlig mening är paragrafens innebörd att kapitlets centrala regler om skadeståndsansvar (7 §), kanalisering av skadeståndsansvaret (8 §) och rätten till ansvarsbegränsning (9 §) ska tillämpas också på ett sådant fartyg när det är fråga om en skada som har orsakats i Sverige eller dess ekonomiska zon. Däremot gäller inte bestämmelserna om försäkringsskyldighet eller skyldigheten att inneha certifikat för statsfartyg. Det utgår inte heller någon ersättning från den internationella fonden, se 1 § lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. Kapitlet tillämpas inte heller på skador som ett statsfartyg orsakar utanför Sverige eller dess ekonomiska zon.

**6 §** *Detta kapitel gäller inte*

1. *för fartyg med en dräktighet om högst 200 som i inrikes trafik transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form,*

2. *sådan oljeskada som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket,*

3. *sådan skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller i den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden), eller*

4. *fordingar som har sin grund i befodringsavtal för gods och passagerare.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om undantag från kapitlets tillämpning. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Enligt *första punkten* gäller inte kapitlet för fartyg som har en dräktighet om högst 200 när dessa transporterar farliga och skadliga ämnen i förpackad form inom Sverige. Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. När det gäller nu avsedda transporter behöver fartygets ägare inte ha försäkring eller ställa annan säkerhet enligt 17 eller 18 §. Om en skada skulle inträffa, gäller inte heller kapitlets bestämmelser om strikt skadeståndsansvar. Dessutom utgår inte någon ersättning från den internationella fonden, se 1 § lagen (2018:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. För fartyg med en dräktighet som understiger 200 som utför en transport till eller från en utländsk hamn gäller kapitlet i dess helhet. Detsamma gäller mindre fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen i bulk.

Enligt *andra punkten* tillämpas inte kapitlet på sådana skador som omfattas av 10 kap. 2 § första stycket. Innebörden av detta är att kapitlet är subsidiärt i förhållande till de bestämmelser som tillämpas på sådana oljeskador som avses i 10 kap. 2 § och för vilka 10 kap. gäller. Omfattas en skada av tillämpningsområdet för 10 kap., enligt det som sägs i 10 kap. 2 § första stycket, tillämpas alltså 10 kap. i stället för detta kapitel.

Enligt 10 kap. 2 § första stycket tillämpas 10 kap. på föroreningskador genom utsläpp av beständig mineralolja från ett fartyg som är konstruerat eller anpassat för att transportera olja som bulklaster, dvs. tankfartyg. I fråga om s.k. kombinationsfartyg, som kan transportera såväl olja i bulk som annan last, tillämpas 10 kap. endast när fartyget transporterar olja samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall ska dock 10 kap. inte tillämpas, om inte fartyget har några rester kvar ombord från transporten. 10 kap. är tillämpligt endast på skador som har

uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

Tillämpningsområdet för detta kapitel är mer vidsträckt än tillämpningsområdet för 10 kap., bl.a. eftersom bestämmelserna omfattar andra skador än förorenings-skador. Det innebär att kapitlet kan vara tillämpligt när en oljetanker orsakar andra skador än genom förorening, t.ex. vid brand eller explosion.

Kapitlet är inte heller tillämpligt på sådana bunkeroljeskador som avses i 10 a kap., eftersom bestämmelserna endast gäller när farliga och skadliga ämnen transporteras som last (se 1 och 2 §§).

Enligt *tredje punkten* tillämpas inte kapitlet på skador som orsakas av radioaktivt material enligt klass 7 i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller i den internationella koden för fasta bulklaster (IMSBC-koden). Det är fråga om radioaktiva ämnen som överskrider vissa gränsvärden i nämnda koder. Vid sjötransport av ämnen som underskrider dessa gränsvärden är risken för skador som beror på ämnets radioaktiva egenskaper så låg att det inte finns behov av någon reglering. Bestämmelsen innebär således i praktiken att skador som orsakas av radioaktivt material undantas från kapitlets tillämpningsområde. En särskild reglering för skador från visst radioaktivt material finns i atomansvarighetslagen (1968:45). Atomansvarighetslagen ersätts av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor den dag som regeringen bestämmer.

Enligt *fjärde punkten* undantas sådana fordringar som har sin grund i transportavtal. För skador på egendom har undantaget begränsad betydelse, eftersom kapitlet – när det gäller sakskador – endast omfattar skador som uppkommer på egendom som finns utanför det fartyg på vilket det farliga och skadliga ämnet transporteras.

## **Skadestånd**

### Ansvaret för en skada

*7 § En skada ska ersättas av fartygets ägare, oavsett om ägaren eller någon som denne svarar för är vållande till skadan. Om den olycka som orsakade skadan utgjordes av en serie av händelser, ska den som var ägare av fartyget vid den första av dessa händelser ersätta skadan.*

*Ägaren är dock fri från ansvar om denne visar att*

*1. skadan 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,*

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

*3. skadan 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. avsändaren eller annan person har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har orsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte har tagit en försäkring eller ställt annan säkerhet enligt 17 eller 18 §.*

*Andra stycket 4 gäller dock bara om varken fartygets ägare eller dennes anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farliga och skadliga egenskap.*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 7 i 2010 års HNS-konvention och reglerar grunden för ägarens ansvar och de omständigheter som kan befria från ansvar. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Av huvudregeln i *första stycket* framgår att fartygsägaren har ett strikt ansvar för en skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen, dvs. oberoende av om vållande föreligger på fartygets sida. Om skadan har orsakats av en serie händelser, vilar ansvaret på den som var ägare av fartyget vid den första av händelserna.

I *andra stycket* anges de fall då ägaren undgår ansvar. Ägaren är fri från ansvar om denne visar att skadan har orsakats på något av de sätt som anges i punkterna 1–4. Enligt punkterna två och tre krävs det att ägaren visar att skadan i sin helhet har orsakats på det sätt som anges där. Det innebär att om skadan delvis orsakats av sabotage eller sådan försummelse av myndighet som avses i tredje punkten, ansvarar fartygsägaren trots det för hela skadan. Ansvarsfrihetsgrunderna enligt punkterna 1–3 överensstämmer med 10 kap. 3 § andra stycket och 10 a kap. 7 § andra stycket. Enligt punkt fyra undgår fartygsägaren vidare ansvar om denne inte har upplysts om den farliga och skadliga egenskapen hos ämnena och detta helt eller delvis har orsakat skadan, t.ex. på grund av att lasten har hanterats på ett felaktigt sätt. På motsvarande sätt undgår ägaren ansvar om dennes okunskap om ämnenas egenskap har fått till följd att en försäkring som avses i 17 eller 18 § inte har skaffats. En förutsättning för att ägaren ska undgå ansvar är enligt *tredje stycket* att ägaren, dennes anställda eller ställföreträdare inte hade vetskap om ämnenas farlighet, eller rimligen borde ha haft det.

Enligt konventionen kan fartygsägaren också undgå ansvar om den skadelidande själv har orsakat skadan helt eller delvis (artikel 7.3). I svensk rätt följer detta av bestämmelserna om jämkning på grund av medvållande i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Om en skada har orsakats av två eller flera fartyg, gäller enligt allmänna skadeståndsregler ett solidariskt ansvar (se 6 kap. 4 §). Om en viss del av skadan har orsakats endast av ett fartyg, gäller dock inte det solidariska ansvaret denna del av skadan (jfr artikel 8 i 2010 års HNS-konvention).

*8 § Ett anspråk på ersättning för en skada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i detta kapitel får göras gällande mot fartygets ägare endast med stöd av bestämmelserna i kapitlet.*

*Ett sådant anspråk 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 skadan sannolikt skulle uppkomma:*

*a) anställda hos fartygsägaren, ställföreträdare för ägaren 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 ägarens, 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.*

*Ett anspråk får dock alltid göras gällande mot en avsändare eller annan person som har låtit bli att upplysa om den farliga och skadliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är fri från ansvar för skadan enligt 7 § andra stycket 4 och tredje stycket.*

*Det 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 vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.*

Genom paragrafen, som är ny, kanaliseras skadeståndsansvaret för en skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen till fartygsägaren. Bestämmelserna i paragrafen utformas i allt väsentligt på samma sätt som motsvarande bestämmelser om oljeutsläpp från tankfartyg (10 kap. 4 §) och utsläpp av bunkerolja (10 a kap. 8 §). Övervägandena finns i avsnitt 8.

Ersättningskrav mot fartygsägaren på grund av en skada som omfattas av kapitlet får enligt *första stycket* göras gällande endast med stöd av kapitlets bestämmelser, dvs. inte med stöd av skadeståndslagen (1972:207).

I *andra stycket* anges vissa grupper av personer mot vilka en direkt talan om ersättning för en skada får göras gällande endast om den som anspråket riktas mot har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. För att ansvar ska kunna uppkomma för grov vårdslöshet krävs dessutom att skadevållaren har haft insikt om att den aktuella skadan sannolikt skulle uppkomma. Den grova vårdslöshet som avses i bestämmelsen är därmed mer kvalificerad än vad som annars gäller. I skadeståndslagen uppställs inte något krav på att skadevållaren har någon särskild insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

De grupper av personer mot vilka anspråk kan riktas vid uppsåt eller grov vårdslöshet överensstämmer med de som anges i motsvarande bestämmelse för oljeskador från tankfartyg (10 kap. 4 §). I förhållande till 2010 års HNS-konvention är den skyddade personkretsen något utvidgad. Punkt d innehåller vissa ytterligare personer som inte upptas i konventionen. Av punkt e framgår att den skyddade personkretsen omfattar en bärgare, inte bara om samtycke till bärgning har getts av fartygsägaren, utan också om samtycke har getts av vissa andra personer. Av punkt g följer att personkretsen vidare omfattar anställda också hos personer som utför tjänster för fartyget utan att vara besättningsmedlemmar.

Om en avsändare eller annan person har låtit bli att upplysa fartygets ägare om de farliga och skadliga ämnena som transporterats och har detta lett till ansvarsfrihet för ägaren, framgår det av *tredje stycket* att anspråk kan göras gällande mot personen utan några särskilda begränsningar (jfr 7 § andra stycket 4).

Har någon som avses i andra stycket orsakat en skada följer det av *fjärde stycket* att fartygsägaren har rätt till återkrav endast om personen i fråga orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma. Fartygsägarens regressrätt mot de personer som nämns i paragrafens andra stycke är med andra ord lika begränsad som den skadelidandes möjlighet att göra gällande sitt anspråk direkt mot dessa personer. Liksom när det gäller utsläpp från

tankfartyg kan dock fartygets ägare göra gällande återkrav mot de personer som avses i punkterna c och d utan att det krävs att dessa orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

### Ansvarsbegränsning

**9 §** Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel. Ansvarsbeloppen ska bestämmas på följande sätt.

1. För skador som har orsakats av farligt och skadligt bulkämne är ansvarsgränsen 10 000 000 särskilda dragningsrätter (SDR), om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre, höjs ansvarsgränsen med 1 500 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 360 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

2. För skador som har orsakats av farligt och skadligt förpackat ämne är ansvarsgränsen 11 500 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 2 000. Om dräktigheten är högre, höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från och med 2 001 till och med 50 000 och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Första stycket 2 gäller också om skadorna har orsakats av både farligt och skadligt bulkämne och farligt och skadligt förpackat ämne eller om skadorna har orsakats av något av dessa ämnen men det inte går att fastställa vilket.

Rätt till begränsning finns inte i fråga om ränta eller ersättning för rättegångskostnad.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Paragrafen, som är ny, reglerar fartygsägarens rätt att begränsa sitt ansvar för skador som omfattas av kapitlet. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Av första stycket framgår att fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt kapitlet intill ett ansvarsbelopp som bestäms efter vilket slags ämne som har orsakat skadan och fartygets dräktighet. Ansvarsgränsen för skador som har orsakats av farligt och skadligt förpackat ämne är högre än för skador från farligt och skadligt bulkämne. Vad som avses med dräktighet framgår av 7 kap. 2 §, som hänvisar till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention.

Av andra stycket framgår att den högre ansvarsgränsen, för farligt och skadligt förpackat ämne, tillämpas också i sådana fall när skadorna har orsakats av både bulkämne och förpackat ämne eller när inte är möjligt att fastställa om en skada har orsakats av ett bulkämne eller ett förpackat ämne.

I tredje stycket anges att rätten till ansvarsbegränsning inte omfattar ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

I fjärde stycket finns en upplysning om var begreppet särskilda dragningsrätter (SDR) förklaras.

**10 §** Fartygets ägare har inte rätt att begränsa sitt ansvar, om ägaren har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 9.2 i 2010 års HNS-konvention. En ägare som har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma har inte rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelsen motsvarar 10 kap. 5 § andra stycket.



### Begränsningsfond

**11 §** Rätt till ansvarsbegränsning enligt 9 § 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 summan av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs enligt 12 kap. 4 § andra stycket.

Ansvarsbeloppet ska räknas om till svenska kronor enligt 22 kap. 3 § andra stycket.

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

I fråga om förfarandet när begränsningsfonden upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att få ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden tillämpas 12 kap. 3–15 §§. 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. Det som sägs i 12 kap. 4 § fjärde stycket om verkan som avses i 9 kap. 8 § ska i stället gälla verkan som avses i 14 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som avses i den paragrafen anges att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

Paragrafen, som är ny, innehåller vissa bestämmelser om begränsningsfond. Paragrafen motsvarar 10 kap. 6 §. Övervägandena finns i avsnitt 8.

Av första stycket framgår att upprättandet av en begränsningsfond är en förutsättning för att fartygets ägare ska få begränsa sitt ansvar enligt 9 §. Fonden ska motsvara ägarens ansvarsbelopp enligt 9 § jämte ett tilläggsbelopp som rätten kan besluta om för att täcka fondens kostnader (12 kap. 4 § andra stycket). Den som har en fordran på fartygsägaren för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen kan få ersättning från fonden i enlighet med 12 §. Har en begränsningsfond upprättats får annan egendom som tillhör ägaren inte tas i anspråk för betalning av en fordran som kan göras gällande mot fonden (14 §).

Av andra stycket framgår att fondbeloppet ska anges i svenska kronor. Omräkningen av ansvarsbeloppet enligt 9 § ska ske efter kursen den dag då betalning till fonden sker eller säkerhet ställs. Kronans värde ska bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den aktuella dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner (22 kap. 3 § andra stycket).

Enligt tredje stycket ska en begränsningsfond i Sverige upprättas hos den domstol där talan om ersättning för en skada som omfattas av kapitlet kan väckas (21 kap. 5 a §). En grundläggande förutsättning för att en begränsningsfond ska få upprättas i Sverige är att talan om ersättning kan väckas här.

Fjärde stycket innehåller bestämmelser om förfarandet för att upprätta en begränsningsfond och för fördelning av fonden. Begränsningsfonden upprättas och administreras på samma sätt som en begränsningsfond för skada vid oljeutsläpp från tankfartyg (10 kap. 6 § och 12 kap. 3–15 §§).

### Fördelning av en begränsningsfond

**12 §** En begränsningsfond som avses i 11 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

*Vid fördelning av fonden har anspråk med anledning av dödsfall och annan personskada företräde framför andra anspråk, dock inte till den del anspråken överstiger två tredjedelar av det ansvarsbelopp som gäller för ägaren enligt 9 §.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ersättning från begränsningsfonden när ansvarsbeloppet inte räcker till full ersättning för samtliga skadelidande. Första stycket motsvarar 10 kap. 7 §. Frågan behandlas i avsnitt 8.

Av *första stycket* framgår att huvudregeln är att fondens medel fördelas proportionellt i förhållande till storleken på fordringarna. Enligt *andra stycket* har dock anspråk på ersättning på grund av dödsfall och personskada företräde framför andra anspråk, intill två tredjedelar av storleken på ansvarsbeloppet enligt 9 §. I övrigt fördelas beloppet proportionellt på anspråken.

#### Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

**13 §** *Den som innan begränsningsfonden fördelats har betalat ersättning för en skada inträder, intill det belopp han eller hon har betalat, i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i detta kapitel eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.*

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

*En ägare som frivilligt har dragit på sig utgifter eller förluster med anledning av förebyggande åtgärder har samma rätt till ersättning för dem från fonden som en annan skadelidande.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om regressrätt mot fonden i vissa fall. Paragrafen motsvarar 10 kap. 8 §. Frågan behandlas i avsnitt 8.

Enligt *första stycket* har den som före fondens fördelning har betalat ut ersättning för en skada rätt att återkräva beloppet av fonden.

Av *andra stycket* följer att motsvarande gäller för den som gör sannolikt att han eller hon senare kommer att bli skyldig att betala ut ersättning som skulle kunna återkrävas från fonden.

Enligt *tredje stycket* har en ägare rätt att kräva betalning från fonden för utgifter och förluster med anledning av förebyggande åtgärder som denne vidtagit. En förutsättning för att ersättning ska lämnas för förebyggande åtgärder är att åtgärderna har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en skada (1 §, jfr artikel 9.8 i 2010 års HNS-konvention).

#### Verkan av en begränsningsfond

**14 §** *Om en begränsningsfond har upprättats enligt 11 § och ägaren har 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 fonden, ska åtgärden hävas. Om ägaren*

har ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till ägaren.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska 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 eller hennes fordran.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om verkan av att en begränsningsfond upprättas när det gäller möjligheten att rikta exekutiva åtgärder mot fartygsägare. Paragrafen motsvarar 10 kap. 9 §. Frågan behandlas i avsnitt 8.

Av första stycket framgår att om en begränsningsfond enligt 11 § har upprättats är annan egendom som tillhör fartygsägaren fredad från exekutiva åtgärder.

Enligt andra stycket ska redan beslutad kvarstad eller andra säkerhetsåtgärder hävas och eventuell säkerhet återställas.

Av tredje stycket framgår att en förutsättning för att fartygsägarens egendom ska vara fredad när en begränsningsfond har upprättats i en annan stat är att 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 eller hennes fordran.

### Preskription

15 § Bestämmelser om preskription av fordran på ersättning för skada finns i 19 kap. 1 §.

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om preskription av fordringsanspråk på grund av en skada.

### Ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

16 § Bestämmelser om rätt till ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen finns i lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

### **Försäkring**

#### Försäkringsskyldighet för svenska fartyg

17 § Ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last ska ha en försäkring eller ställa en 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 9 §. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

Om ägaren uppfyller kraven enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är

*täckt intill det ansvarsbelopp som anges i 9 §. Certifikaten ska medföras ombord på fartyget.*

Paragrafen, som är ny, innehåller regler om försäkringsskyldighet för ägare av svenska fartyg. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt *första stycket* är ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen skyldig att ha en försäkring eller ställa annan säkerhet för att täcka det ansvar som kan uppkomma för ägaren till följd av en skada som orsakas av ämnena. Frågan om huruvida ett fartyg ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg är i huvudsak beroende av om ägaren har svensk nationalitet och om fartyget är infört i det svenska fartygsregistrets skepps- eller båtdel (1 kap. 1–1 b §§ och 2 kap. 1 §). Försäkringsskyldigheten gäller inte för alla svenska fartyg utan endast sådana som vid det aktuella tillfället faktiskt transporterar farliga och skadliga ämnen som last.

Paragrafen innebär en skyldighet för ägaren att försäkra sitt ansvar men föreskriver inte en viss slags försäkring. Det kan röra sig om en ansvarsförsäkring i form av en företagsförsäkring, men skyldigheten kan också uppfyllas genom de ömsesidiga försäkringslösningar som finns på sjöfartens område (s.k. P & I-försäkringar).

I stället för försäkring kan fartygsägaren ställa en annan betryggande säkerhet. I uttrycket betryggande ligger att den skadelidande ska vara tillförsäkrad att få den ersättning som tillkommer denne. Säkerheten ska alltså vara sådan att den räcker till för att ge full täckning för fordringarna och dessutom vara skyddad i händelse av konkurs. I praktiken måste det röra sig om en finansiell säkerhet, såsom en bankgaranti eller en borgen. En motsvarande reglering finns för olje- och bunkeroljeskador (10 kap. 12 och 13 §§ respektive 10 a kap. 11 och 12 §§).

Utgångspunkten är att försäkringen eller säkerheten ska täcka ägarens ansvar enligt kapitlet, eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat, men försäkringsskyldigheten är begränsad. Den gäller bara intill det ansvarsbelopp som följer av 9 §. Vilket belopp ett visst fartyg ska försäkras för avgörs enligt den paragrafen av vilken dräktighet fartyget har.

Som framgår av sista meningen i första stycket gäller försäkringsskyldigheten inte för staten. Statsfartyg i egentlig mening, dvs. örlogsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål, undantas helt från kapitlets bestämmelser om försäkringsskyldighet (5 §). Detta gäller oavsett om statsfartyget ägs av staten eller är privatägt. Motsvarande gäller för vissa mindre fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen i inrikes trafik (6 § 1).

Av *andra* och *tredje styckena* framgår att en försäkring eller säkerhet måste godkännas av den myndighet som regeringen bestämmer. Efter godkännandet utfärdas ett certifikat för fartyget. Certifikatet ska visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring eller en säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill ansvarsbegränsningen enligt 9 §. För fartyg som ägs av staten ska ett särskilt certifikat utfärdas. Certifikatet ska visa att fartyget ägs av svenska staten och att statens ansvar är täckt intill ansvarsbegränsningen enligt 9 §. Syftet med regleringen är framför allt att underlätta ansvariga myndigheters tillsyn. Med certifikatet kan det på ett enkelt sätt

kontrolleras att det finns en försäkring, en annan säkerhet eller att fartyget ägs av staten. Statsfartyg i egentlig mening och vissa mindre fartyg undantas som nämns ovan från bestämmelserna om försäkringsskyldighet och behöver alltså inte ha något certifikat.

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget. Det ska alltså finnas där i fysisk form. Det är inte tillräckligt att certifikatet finns tillgängligt på annan plats än ombord. Det är befälhavaren som ska se till att certifikatet finns ombord på fartyget när det används för sjöfart (jfr 20 kap. 14 § tredje stycket).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges i 19 § ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Verkställighetsföreskrifter om utfärdande av och tillsynen över certifikat meddelas i förordningsform eller genom myndighetsföreskrifter.

Ett fartyg som inte har ett certifikat ombord kan i vissa fall beläggas med förbud att anlöpa hamn eller fortsätta sin resa (7 kap. 6 § lagen [1980:424] om åtgärder mot förorening från fartyg).

Bestämmelser om straffrättsligt ansvar för den ägare som åsidosätter sin skyldighet enligt första stycket att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet finns i 20 kap. 14 § första stycket. I 20 kap. 14 § andra stycket finns en bestämmelse om straffrättsligt ansvar för den redare, den som handhar fartygets drift i redarens ställe eller den befälhavare som låter använda ett fartyg för sjöfart trots att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet inte har fullgjorts. I samma paragrafs tredje stycke finns en bestämmelse om straffrättsligt ansvar för befälhavaren om certifikatet inte medförs ombord på fartyget.

### Försäkringsskyldighet för utländska fartyg

*18 § För ett utländskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last och som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium ska det finnas en försäkring eller en 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 9 §. Skyldigheten gäller dock inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

*Ombord på fartyget ska det medföras ett certifikat som visar att det finns en sådan försäkring eller annan betryggande säkerhet som avses i första stycket. I fråga om ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande konventionsstat, ska det ombord på fartyget medföras ett certifikat som visar att fartyget ägs av den staten och att statens ansvar är täckt intill det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.*

I paragrafen, som är ny, ges bestämmelser om försäkringsskyldighet för utländska fartyg och vissa därmed sammanhängande frågor. Bestämmelsen om försäkringsskyldighet grundas på artikel 12.11 i 2010 års HNS-konvention som anger att varje fördragsslutande stat ska se till att utländska fartyg som besöker statens territorium ska vara försäkrade mot skador enligt konventionen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

I första stycket föreskrivs att ett utländskt fartyg som transporterar farliga och skadliga ämnen som last ska ha en försäkring eller annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i

kapitlet eller enligt motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat. Bestämmelsen gäller oavsett vilken nationalitet fartyget har. Det saknar betydelse om fartyget kommer från en stat som har tillträtt 2010 års HNS-konvention eller inte. Till skillnad från vad som gäller för svenska fartyg gäller skyldigheten att ha försäkring eller ställa annan säkerhet för utländska fartyg endast då de anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium. Med hamn avses såväl allmänna som privata hamnar och med tilläggsplats avses ett fast föremål som fartyg kan lägga till vid. Försäkringsskyldigheten gäller från det att fartyget anlöper hamnen eller tilläggsplatsen till dess att fartyget lämnar densamma. Om ett fartyg bara ankrar på svenskt territorialhav, uppkommer inte någon försäkringsskyldighet. Skyldigheten att försäkra sig mot skador enligt förevarande kapitel är därmed något mer begränsad än en redares försäkringsskyldighet enligt 7 kap. 2 §, som också omfattar fartyg som anlöper ankarplatser.

Som framgår av sista meningen i första stycket omfattas fartyg som ägs av en främmande stat inte av försäkringsskyldigheten. Att det för statsfartyg i egentlig mening, dvs. örlogsfartyg och andra fartyg som används uteslutande för statsändamål, inte heller finns någon skyldighet att ha försäkring framgår av 5 §. Detta gäller oavsett om statsfartyget ägs av staten eller är privatägt. Vissa mindre fartyg som endast går i inrikes trafik i Sverige undantas också från bestämmelserna om försäkringsskyldighet (6 § 1).

Försäkringen ska gälla intill det ansvar som kan komma i fråga enligt bestämmelserna om ansvarsbegränsning i 9 §. Vilket belopp ett visst fartyg ska försäkras för avgörs enligt den paragrafen av vilken dräktighet fartyget har.

När det gäller den närmare innebörden av skyldigheten att ha försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet, se kommentaren till 17 §.

Enligt *andra stycket* ska det ombord på ett utländskt fartyg medföras ett certifikat som visar att fartyget har föreskriven försäkring eller annan säkerhet.

För fartyg som ägs av en främmande konventionsstat ska det finnas ett certifikat som visar att fartyget ägs av den främmande staten och att statens ansvar är täckt intill ansvarsbegränsningen i 9 §. Att det för statsfartyg inte finns någon sådan skyldighet framgår av 5 §. Motsvarande gäller för vissa mindre fartyg som går i inrikes trafik (6 § 1).

En svensk myndighet får utfärda certifikat för fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat. Ägaren till ett fartyg som är registrerat i en annan konventionsstat än Sverige får vända sig till den staten för att få ett certifikat.

På samma sätt som enligt 17 § ska certifikatet visa att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet är fullgjord, dvs. att ägaren har en godkänd försäkring eller annan säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat intill ansvarsbegränsningen enligt 9 §. Syftet med skyldigheten att ha certifikat är också här framför allt att underlätta för ansvariga myndigheters tillsyn. När det gäller den närmare innebörden av bestämmelserna om certifikat, se kommentaren till 17 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ges i 19 § ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara fören-

ade med certifieringen. Verkställighetsföreskrifter om utfärdande av och tillsynen över certifikat meddelas i förordningsform eller genom myndighetsföreskrifter.

### Avgift vid certifiering

*19 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgift för prövningen av certifikat.*

Genom paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter som ska vara förenade med certifieringen. Övervägandena finns i avsnitt 9.

### Krav mot försäkringsgivaren

*20 § En försäkring som avses i 17 eller 18 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen 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 ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 §.*

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

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om en skadelidandes rätt till ersättning från den försäkring som fartygsägaren är skyldig att ha. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt *första stycket* har den skadelidande rätt att få ut ersättning direkt av försäkringsgivaren. Den skadelidande kan således välja att rikta sig direkt mot denne utan att först behöva vända sig mot fartygsägaren. Det saknar betydelse om fartygsägaren har förmåga att betala skadestånd eller inte.

I *andra stycket* anges under vilka förhållanden försäkringsgivaren är befriad från ansvaret enligt första stycket. Försäkringsgivaren är inte skyldig att utge ersättning om fartygets ägare är fri från ansvar. Det innebär att försäkringsgivaren får göra gällande de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 7 § andra och tredje styckena, dvs. att skadan orsakats av en krigshandling, en naturhändelse av osedvanlig karaktär, tredje mans uppsåtliga gärning, försummat underhåll av navigeringshjälpmedel eller underlåtenhet att upplysa ägaren om ämnens farlighet. Försäkringsgivaren är också fri från ansvar, om fartygsägaren har orsakat skadan uppsåtligen. I det fallet får den skadelidande vända sig mot fartygsägaren. Enligt andra stycket gäller vidare att försäkringsgivarens ansvar inte i något fall överstiger det ansvarsbelopp som gäller för fartyget enligt 9 §. Försäkringsgivaren får således åtnjuta ansvarsbegränsning även om fartygets ägare inte har rätt till ansvarsbegränsning på grund av att denne har vållat skadan av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma (10 §).

Försäkringsgivaren kan gentemot den skadelidandes krav endast invända att fartygsägaren har orsakat skadan uppsåtligen eller att någon av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 7 § andra och tredje styckena föreligger. Av *tredje stycket* följer att andra invändningar som försäkringsgivaren skulle ha varit berättigad att göra gällande mot fartygets ägare

inte befriar denne från skyldigheten att ersätta den skadelidande. Försäkringsgivaren kan alltså inte mot den skadelidande åberopa invändningar grundade på försäkringsavtalet, om de inte har motsvarighet i 7 § andra stycket. Det innebär exempelvis att ett villkor i försäkringsavtalet om att rätten till ersättning bortfaller vid grov vårdslöshet av försäkringstagaren inte blir gällande gentemot den skadelidande. Här avviker sjölagens reglering från bestämmelsen om direktkrav i 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104), som i princip tillåter direktkrav ”enligt försäkringsavtalet”.

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

Paragrafen, som är ny, innebär att försäkringen som utgångspunkt gäller till förmån för fartygets ägare. Paragrafen utformas på motsvarande sätt som när det gäller ansvarsförsäkring för oljeskador och bunkeroljeskador (se 10 kap. 15 § respektive 10 a kap. 15 §). Övervägandena finns i avsnitt 9.

Utgångspunkten enligt bestämmelsen är att försäkringsgivaren är förhindrad att rikta återkrav mot fartygets ägare. Bestämmelsen är dispositiv, vilket innebär att försäkringsbolaget kan förbehålla sig en regressrätt mot fartygsägaren.

*22 § Det som sägs i 20 och 21 §§ om försäkring tillämpas också i fråga om en sådan säkerhet av annat slag som avses i 17 eller 18 §.*

Genom paragrafen, som är ny, likställs säkerhet som ställts enligt 17 eller 18 § med försäkring vid tillämpningen av 20 och 21 §§.

Bestämmelsen utformas på samma sätt som motsvarande bestämmelser som gäller för oljeskador och bunkeroljeskador (10 kap. 16 § respektive 10 a kap. 16 §). Den innebär att den skadelidande får rätt att rikta direktkrav mot den som ställt säkerhet i samma utsträckning som gentemot en försäkringsgivare. Utgångspunkten är att säkerheten, liksom när det gäller försäkring, gäller för fartygets ägare i fråga om hans eller hennes ansvar enligt förevarande kapitel. Även den som ställt säkerhet har dock möjlighet att förbehålla sig rätten att i vissa fall återkräva ersättningen från fartygets ägare.

#### Åsidosättande av försäkringskyldighet m.m.

*23 § Bestämmelser om ansvar för åsidosättande av försäkringskyldigheten och vissa andra skyldigheter i detta kapitel finns i 20 kap. 14 §.*

Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns straffbestämmelser.

#### **Behörig domstol m.m.**

*24 § Bestämmelser om behörig domstol och om verkställbarhet och verkställighet av domar i mål om ersättning för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen finns i 21 kap. 5 a–7 §§.*



Paragrafen, som är ny, upplyser om var det finns bestämmelser om behörig domstol och om verkställbarhet och verkställighet av domar i mål om ersättning för skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

## 11 a kap. Om ansvar för vrak

### Inledande bestämmelser

#### *Tillämpningsområde*

5 § Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap., *skada enligt 11 kap.* eller atomskada enligt atomansvarighetslagen (1968:45), tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Paragrafen innehåller bestämmelser om undantag från tillämpningen av kapitlets bestämmelser om fartygsägarens ansvar för kostnader för åtgärder med anledning av vrak. Genom ändringen i paragrafen undantas skador enligt 11 kap. från fartygsägarens kostnadsansvar. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Ansvaret för en skada enligt 11 kap. omfattar inte enbart ersättning för skador i egentlig mening utan även kostnader för förebyggande åtgärder och skador som sådana åtgärder orsakar. Förebyggande åtgärder är åtgärder som har varit skäligen påkallade för att förhindra eller begränsa en skada och som har vidtagits efter det att en olycka har inträffat (11 kap. 1 §). En sådan förebyggande åtgärd kan i vissa fall vara en åtgärd som avses i förevarande kapitel. Följden av ändringen i *första stycket* är att om kostnaderna för en åtgärd anses utgöra en skada enligt 11 kap. omfattas de inte av fartygsägarens kostnadsansvar enligt 16 § i detta kapitel. I stället kan fartygsägaren bli skyldig att utge ersättning för kostnaderna enligt bestämmelserna i 11 kap. Avgörande för undantagets tillämplighet är om åtgärden i fråga är av sådant slag att kostnaden för den omfattas av ansvaret för en skada. Det saknar alltså betydelse om ersättning för kostnaden har utgått i det enskilda fallet.

## 12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 § *Detta* kapitel gäller *en* begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

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

I paragrafen anges kapitlets tillämpningsområde. Genom en ändring i *andra stycket* erinras om att vissa av kapitlets bestämmelser ska tillämpas på en begränsningsfond som upprättas för betalning av skador som omfattas av 11 kap. När det gäller den närmare innebörden av bestämmelserna om en sådan begränsningsfond, se kommentaren till 11 kap. 11 §.

## 18 kap. Om dagböcker, bevarande av bevis, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

### Sjöförklaring

**10 §** Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen *ska* hållas enligt 9 §. Regeringen *får* dock för en viss hamn *föreskriva* att en annan av sjörättsdomstolarna *ska* vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring *ska* rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som *Transportstyrelsen* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen *ska* uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han *eller hon* inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna *ska* vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i *konkurs* eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. *Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till de särskilda ledamöterna.*

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av *en* svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske *ska* vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka *det* inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av *en* person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

I paragrafen finns bestämmelser om sjöförklaring. Enligt *tredje stycket* ska rätten vid sammanträde för sjöförklaring bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. De särskilda ledamöterna utses från en förteckning som ska upprättas årligen för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Genom ändringen i stycket ska förteckningen upprättas av Transportstyrelsen i stället för Sjöfartsverket. Övervägandena finns i avsnitt 15.

### Besiktning

**21 §** *Transportstyrelsen ska* varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen *ska* hållas tillgänglig hos *varje tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol.*

Enligt paragrafen ska det varje år upprättas en förteckning över besiktningsmän. Genom ändringen tar Transportstyrelsen över ansvaret för förteckningen från Sjöfartsverket. Lagtexten justeras vidare så att det uttryckligen framgår att förteckningen ska finnas tillgänglig hos de tingsrätter som har utsetts att vara sjörättsdomstolar. Övervägandena finns i avsnitt 15.

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

2. en 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; fordringen upphör dock tidigast två år efter det bärgningsföretaget slutfördes,

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

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

5. en 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. en fordran på ersättning för personskada eller försening vid passagerartransport: inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under transporten, 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. en fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid transport: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. en fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som ska fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen *fick* laga kraft,

9. en fordran på ersättning för en oljeskada *enligt 10 kap.* eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap.: inom tre år från den dag då skadan uppkom, dock senast inom 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. en fordran på ersättning för en skada som omfattas av 11 kap.: inom tre år från den dag då skadelidande fick eller borde ha fått kännedom om skadan och om ägarens identitet, dock senast inom tio år från dagen för den olycka som orsakade skadan eller, om olyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den senaste av dessa,*

11. en fordran på ersättning för kostnader som avses i 11 a kap. 16 § första stycket: inom tre år från dagen då det fastställdes att vraket utgör en fara, dock senast inom sex år från dagen för den sjöolycka som orsakade vraket eller, om sjöolyckan utgjordes av en serie av händelser, från dagen för den första 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.

Om en fordran som avses i första eller andra stycket har 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. 35 § andra och tredje styckena 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.

Särskilda bestämmelser om preskription av sådana fordringar som avses i första stycket 6 och 7 finns i artikel 16 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och artikel 16 i 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Paragrafen innehåller bestämmelser om preskription av fordringsanspråk. Genom en ny punkt i första stycket införs en bestämmelse om preskription av skadeståndskrav på grund av skador som omfattas av 11 kap. Bestämmelsen motsvarar artikel 37.1 i 2010 års HNS-konvention.

## 20 kap. Straffbestämmelser

**14 §** En fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. om försäkringsskyldighet 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 redaren insett eller borde ha insett att försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. inte har fullgjorts. Det samma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Om ett certifikat som avses i 10 kap. 12 eller 13 §, 10 a kap. 11 eller 12 §, 11 kap. 17 eller 18 § eller i 11 a kap. 20 eller 21 § inte medförs ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

Paragrafen innehåller straffbestämmelser för åsidosättande av försäkringsskyldigheten och skyldigheten att medföra försäkringscertifikat när det gäller transport av olja till sjöss, bunkerolja och ansvar för avlägsnande av vrak. Genom den nu aktuella ändringen i paragrafen görs straffbestämmelserna även tillämpliga på motsvarande skyldigheter enligt be-

stämmelserna om ansvar vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen i 11 kap. Övervägandena finns i avsnitt 11.

Genom ändringen i *första stycket* införs ett straffansvar för den ägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter sin skyldighet att försäkra fartyget, eller ställa annan säkerhet, i enlighet med bestämmelserna i 11 kap. Straffet är böter eller fängelse i högst sex månader. Om ägaren är en juridisk person, får bedömningen av vilken fysisk person som ansvarar avgöras utifrån allmänna straffrättsliga principer om företagaransvar.

Bestämmelsen om fartygsägarens ansvar är inte nationellt begränsad. Det innebär att ett sådant brott kan begås också när ett svenskt fartyg befinner sig utomlands. Försäkringsskyldighet för ägare av utländska fartyg kan bara uppkomma om fartyget anlöper eller lämnar en hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium (jfr 11 kap. 18 §). Ett eventuellt brott begås alltså i dessa fall i Sverige. För brott begånget utanför Sverige av en utländsk fartygsägare finns enligt 2 kap. brottsbalken som huvudregel inte svensk domsrätt. Ett fall när svensk domsrätt kan finnas är om den utländske fartygsägaren har hemvist i Sverige eller, om han eller hon är medborgare i ett annat nordiskt land, finns här i Sverige.

Genom ändringen i *andra stycket* införs ett straffansvar också för en redare som inte är fartygsägare och som låter använda ett fartyg, trots att redaren insett eller borde ha insett att ägaren inte har fullgjort försäkringsskyldigheten eller skyldigheten att ställa säkerhet enligt bestämmelserna i 11 kap. Detsamma gäller den som handhar fartygets drift i redarens ställe samt befälhavaren.

Genom ändringen i *tredje stycket* införs ett straffansvar för den befälhavare som åsidosätter skyldigheten att medföra ett certifikat som visar att fartyget täcks av försäkring eller annan säkerhet för skada som avses i 11 kap. Straffet är böter.

Av 20 kap. 16 § följer att det straffrättsliga ansvaret utsträcks till den som har trätt i befälhavarens ställe (jfr 6 kap. 7 §).

Inte heller bestämmelsen om befälhavarens ansvar är nationellt begränsad. Den är tillämplig också när en svensk befälhavare begår den straffbara gärningen utanför svenskt sjöterritorium. Det finns svensk domsrätt för brott på svenska fartyg både inom och utom svenskt sjöterritorium (jfr 2 kap. 3 § brottsbalken).

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

**5 §** Talan om ersättning för en oljeskada enligt 10 kap. eller bunkeroljeskada enligt 10 a kap. får väckas i Sverige endast om skadan har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller om förebyggande åtgärder har vidtagits för att förhindra eller begränsa en skada i Sverige eller dess ekonomiska zon.

Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan oljeskada eller bunkeroljeskada som orsakats av samma olycka väckas här.

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

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

Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 9 kap. 7 § eller 10 kap. 6 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.

Paragrafen innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet att pröva en talan om ersättning för oljeskada eller bunkeroljeskada. I femte stycket införs en hänvisning med anledning av att en begränsningsfond kan upprättas också i samband med en bunkeroljeskada. Även i ett sådant fall är det den domstol vid vilken begränsningsfonden har upprättats som prövar frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade, jfr 12 kap. 10 § första stycket. Av förbiseende ändrades inte stycket när bunkerkonventionen genomfördes i svensk rätt.

*5 a § Talan om ersättning för en skada som omfattas av 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 har uppkommit utanför en stats territorium, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och*

*a) fartyget är registrerat i Sverige eller, om det inte är registrerat, får föra svensk flagg,*

*b) fartygets ägare har sin hemvist eller huvudsakliga verksamhetsort i Sverige, eller*

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

*Om en svensk domstol är behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada som avses i 11 kap. som har orsakats av samma olycka väckas här.*

*Talan enligt första eller andra stycket väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Om skadan har uppkommit utanför Sverige eller dess ekonomiska zon, väcks talan vid Stockholms tingsrätt.*

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

*Om en begränsningsfond har upprättats i Sverige enligt 11 kap. 11 §, prövar den domstol vid vilken fonden har upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Prövningen görs i begränsningsmål som avses i 12 kap.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om svensk domstols behörighet att pröva en talan om ersättning för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Paragrafen genomför artikel 38 i 2010 års HNS-konvention.

Enligt första stycket får talan alltid väckas i Sverige om skadan har uppkommit i svenskt territorialhav eller på dess territorium i övrigt eller inom dess ekonomiska zon. Har ett utländskt fartyg orsakat en skada i Sveriges ekonomiska zon kan alltså talan mot fartygsägaren väckas i Sverige trots att också domstolar i andra stater kan vara behöriga att pröva talan, enligt artikel 38 i 2010 års HNS-konvention. När det gäller en skada som har uppkommit utanför Sverige, eller dess ekonomiska zon, får talan väckas i Sverige om skadan har uppkommit utanför en annan stats territorium under förutsättning att fartyget är svenskt, ägaren har svenskt hemvist eller en begränsningsfond har upprättats i Sverige.

Motsvarande gäller för förebyggande åtgärder som har vidtagits för att förhindra eller begränsa en sådan skada. Även när det gäller skador utanför Sveriges ekonomiska zon följer av artikel 38 i konventionen att flera stater kan vara behöriga att pröva en talan.

Om svensk domstol enligt första stycket är behörig att pröva en talan, framgår av *andra stycket* att också talan om annan skada som avses i kapitlet och som har orsakats av samma olycka får väckas i Sverige. Det innebär att anspråk på ersättning för skador i andra staters territorier kan komma att prövas i Sverige.

Av *tredje stycket* framgår att talan väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Om skadan har uppkommit utanför Sverige, väcks talan vid Stockholms tingsrätt.

Om talan har väckts vid flera olika domstolar, bestämmer regeringen enligt *fyärde stycket* vid vilken domstol anspråken om ersättning ska prövas.

Enligt *femte stycket* prövar den domstol vid vilken en begränsningsfond upprättats frågor om ansvarsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade.

**6 §** Om en dom i ett mål om ersättning för oljeskada, bunkeroljeskada *eller skada som avses i 11 kap.* har meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen *eller den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention* och om domstolarna i den staten var behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. När domen har fått laga kraft och kan verkställas i den stat där den har meddelats, ska den efter en ansökan *förklaras verkställbar* i Sverige utan att en ny prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte något annat följer av *9 kap. 8 §, 10 kap. 9 §, 11 kap. 14 §* eller *5 § femte stycket* i detta kapitel. Detta medför inte någon skyldighet att *förklara* en utländsk dom *verkställbar*, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

En ansökan om *verkställbarhetsförklaring* görs till den tingsrätt som regeringen föreskriver. Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. domen i original eller i kopia som har 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, den i 10 a kap. angivna bunkerkonventionen *eller den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention* samt att domen har fått laga kraft och kan verkställas i den staten.

Handlingarna ska vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats. Om en handling i ärendet inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en översättning till svenska ges in. Översättningen ska vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsular tjänsteman eller av en svensk notarius publicus.

Om en *dom förklaras verkställbar*, verkställs *den* på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende om *verkställbarhetsförklaring* tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

I paragrafen finns bestämmelser om verkställbarhet av utländska domar. Genom ändringarna görs bestämmelserna tillämpliga också på domar som gäller ersättning för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen. Som utvecklas i avsnitt 8 ska unionsrättslig reglering av

verkställighet av domar tillämpas när det gäller domar som har meddelats inom EU eller av en stat som har tillträtt den s.k. Luganokonventionen (konventionen den 30 oktober 2007 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område). Genom att en hänvisning till 9 kap. 8 § förs in klargörs att det utmättningsförbud som kan bli följden av att en begränsningsfond upprättas efter en bunkeroljeskada ska beaktas vid prövningen av om en dom ska förklaras verkställbar, på samma sätt som är fallet vid verkställbarhetsprövningen avseende en utländsk dom som avser en oljeskada. Det görs dessutom vissa språkliga ändringar för att anpassa bestämmelserna till en modernare terminologi när det gäller frågor som handlar om att förklara utländska domar verkställbara i Sverige (se prop. 2013/14:219).

**7 §** Har *det* i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention *eller i den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention upprättats* en begränsningsfond i en annan *konventionsstat* och har en ägare eller försäkringsgivare mot vilken det har väckts en talan om ersättning enligt 10 *eller 11 kap.* vid en svensk domstol rätt att begränsa sitt ansvar, *ska* domstolen i dom i mål om ersättning bestämma att domen får verkställas endast efter prövning i den *andra* staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag.

Paragrafen innehåller bestämmelser om verkställighet av domar om ersättning för oljeskador i vissa fall när en begränsningsfond har upprättats. Genom ändringen i paragrafen görs bestämmelsen tillämplig också vid verkställighet av domar på ersättning avseende skador vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

Har en begränsningsfond upprättats i en annan stat får en dom på ersättning för skador som avses i 11 kap. verkställas i Sverige endast efter prövning i den främmande staten av frågor om fondens fördelning och enligt den statens lag. Om fondens medel inte räcker för att ersätta samtliga fordringar, skulle annars beviljandet av verkställighet avseende ett högre belopp frånta fartygsägaren rätt till ansvarsbegränsning.

**11 §** För varje tingsrätt som får ta upp dispaschmål ska *Transportstyrelsen* varje år upprätta en förteckning som består av minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Rätten ska för varje mål utse tre av personerna i förteckningen att tjänstgöra som särskilda ledamöter. Om det föreskrivna antalet ledamöter inte kan utses från förteckningen på grund av förfall eller något annat hinder ska rätten utse någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

Den som ska tjänstgöra som särskild ledamot ska vara svensk medborgare och får inte vara underårig, i konkurs eller ha förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken. *Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om ersättning av allmänna medel till den särskilda ledamoten.*

Enligt paragrafen ska det, för varje tingsrätt som får ta upp dispaschmål, åligen upprättas en förteckning över personer som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i sådana mål. Genom ändringen tar Transportstyrelsen över ansvaret för förteckningen från Sjöfartsverket. Övervägandena finns i avsnitt 15.



## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 1 kap. 1 b §, 18 kap. 10 och 21 §§ och 21 kap. 5 och 11 §§ och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

2010 års HNS-konvention träder i kraft 18 månader efter det att åtminstone tolv stater anslutit sig till konventionen – varav fyra med en flotta vars sammanlagda bruttodräktighet inte understiger två miljoner bruttoton – och sammanlagt 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot har mottagits i staterna under ett kalenderår. För Sverige blir konventionen bindande tre månader efter det att anslutningsinstrumentet har deponerats, under förutsättning att konventionen har trätt i kraft.

Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när bestämmelserna med anledning av Sveriges tillträde till konventionen ska träda i kraft. Som anges där har bestämmelserna inte någon retroaktiv verkan. Övriga ändringar i sjölagen träder i kraft den 1 januari 2019. I enlighet med vad som gäller när annat inte har bestämts i särskilda övergångsbestämmelser prövar Transportstyrelsen frågor om dispens m.m. från och med den dag lagstiftningen träder i kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 16.

### **18.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009)**

Lagen (2010:976) om ändring i sjölagen (1994:1009) innehåller ändringar i bl.a. 9 kap. 3 § och 11 kap. sjölagen som ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I lagrådsremissen föreslås bl.a. att 11 kap. sjölagen ska upphöra att gälla och att det ska införas ett nytt 11 kap. Det föreslås också en ändring av 9 kap. 3 § sjölagen (se avsnitt 2.1 och 18:1). De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Förevarande lag ändras på motsvarande sätt.

### **18.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009)**

## **11 a kap. Om ansvar för vrak**

### **Inledande bestämmelser**

#### *Tillämpningsområde*

**5 §** Om en åtgärd med anledning av ett vrak omfattas av ansvaret för oljeskada enligt 10 kap., bunkeroljeskada enligt 10 a kap., *skada enligt 11 kap.* eller radiologisk skada enligt lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor, tillämpas inte 16–19 §§. Undantaget för oljeskada enligt 10 kap. gäller dock inte i sådana fall som avses i 10 kap. 19 § andra stycket, om inte åtgärden omfattas av 10 a kap.

Om åtgärden utgör bärgning enligt 16 kap., bestäms ersättning till bärgaren enligt det kapitlet.

Lagen (2017:723) om ändring i sjölagen (1994:1009) innehåller en ändring av 11 a kap. 5 § sjölagen som ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. I lagrådsremissen föreslås en ändring av 11 a kap. 5 § sjölagen (se avsnitt 2.1 och 18.1). Den föreslagna ändringen ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Förevarande lag ändras på motsvarande sätt.

## 18.4 Förslaget till lag om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

### Lagens innehåll

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen och om skyldighet att lämna uppgift om mottagande av sådana ämnen i vissa fall.

Paragrafen innehåller en övergripande beskrivning av lagens innehåll. Lagen utgör ett komplement till bestämmelserna i 11 kap. sjölagen (1994:1009) om ansvar för skada vid sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

### Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

**2 §** Bestämmelserna i artiklarna 1, 3–5, 13–20, 21*bis*, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention) ska i originaltexternas lydelse gälla som svensk lag. Detta gäller dock inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas inbördes förpliktelser.

Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet. Den engelska originaltexten i de delar som anges i första stycket finns tillsammans med en svensk översättning intagen som bilaga till denna lag.

Paragrafen inkorporerar bestämmelser i 2010 års HNS-konvention om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. Övervägandena finns i avsnitt 12.

I *första stycket* anges vilka bestämmelser i 2010 års HNS-konvention som ska gälla som svensk lag. Bestämmelserna gäller bara som svensk lag till den del de inte uteslutande reglerar staternas inbördes förpliktelser. Undantag görs alltså för bestämmelser som reglerar fondens verksamhet och inte berör enskilda rättssubjekt. De bestämmelser som blir tillämpliga handlar i huvudsak om fondens skyldighet att utge ersättning till skadelidande (artikel 14), skyldigheten för mottagare av avgiftspliktig last att betala avgifter till fonden (artiklarna 16–20) och att betala ränta på förfallet belopp (artikel 22.1). Andra bestämmelser som blir tillämpliga är bestämmelser om preskription av fordringar mot fonden (artikel 37.2–4), om jurisdiktion och rättegång (artikel 39), om erkännande och

verkställighet av dom som meddelats mot fonden (artikel 40) samt om fondens rätt att föra regress- och subrogationstalan (artikel 41).

Fondens ersättningsskyldighet kompletteras fartygsägarens ansvar enligt kapitel II i 2010 års HNS-konvention (se artiklarna 13 och 14). Fartygsägarens ansvar regleras i 11 kap. sjölagen (1994:1009), jfr kommentaren till det kapitlet. Det innebär att en förutsättning för att fonden ska vara ersättningsskyldig är att det är fråga om en sådan skada som avses i konventionen. Ytterligare en förutsättning är att konventionen är tillämplig på skadan i fråga. Undantag för fondens ersättningsskyldighet kan också föreligga i vissa fall, t.ex. när det gäller sådana mindre fartyg som undantagits från konventionens tillämpning (artikel 5.5), skador som har orsakats av statsfartyg (artikel 14.3) och vid underlåten rapportering (artikel 21*bis*). Av tydlighetsskäl inkorporerar paragrafen också de definitioner som anges i konventionen samt bestämmelser som reglerar konventionens tillämpningsområde. De begrepp som definieras i artikel 1 har i allt väsentligt samma innebörd som motsvarande begrepp i 11 kap. sjölagen. Begreppen får också betydelse för tillämpningen av bestämmelserna i förevarande lag, t.ex. 7–10 §§ om skyldigheten att lämna uppgifter om mottaget gods.

Av *andra stycket* framgår att konventionens originaltexter (arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska) har samma giltighet (jfr artikel 54 i 2010 års HNS-konvention). Vidare framgår att den engelska originaltexten till 2010 års HNS-konvention i angivna delar finns, tillsammans med en svensk översättning, som bilaga till lagen. Som bilaga har alltså fogats artiklarna 1, 3–5, 13–20, 22, 21*bis*, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års HNS-konvention. Samtliga originaltexter kommer att finnas tillgängliga på Utrikesdepartementet.

### Fondens regressrätt

**3 §** Ett belopp som den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen har betalat i ersättning enligt artikel 14 i 2010 års HNS-konvention får fonden kräva åter av en person som anges i 11 kap. 8 § *andra stycket* a, b eller e–g sjölagen (1994:1009) endast om den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma. I övrigt tillämpas 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen (2005:104) i fråga om fondens rätt att kräva åter ett utbetalat ersättningsbelopp av någon annan än fartygsägaren eller dennes garant.

Paragrafen anger omfattningen av den rätt till återkrav som den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen har i vissa fall. Paragrafen motsvarar 2 § lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Övervägandena finns i avsnitt 12.

En bestämmelse om fondens rätt till återkrav gentemot fartygsägaren eller dennes garant finns i artikel 41.1 i 2010 års HNS-konvention. Med garant avses fartygsägarens försäkringsgivare eller den som har ställt annan säkerhet för ägarens ansvar enligt konventionen. Bestämmelsen gäller enligt 2 § första stycket som svensk lag.

Av paragrafen följer att förutsättningarna för fondens rätt till återkrav – av annan än fartygsägaren eller dennes garant – beror på vem kravet riktas mot. Enligt paragrafens första mening sammanfaller fondens rätt till återkrav med fartygsägarens enligt 11 kap. 8 § sjölagen. Detta gäller

beträffande de personer som anges i den paragrafens andra stycke a, b eller e–g. Dessa grupper av personer utgörs av bland annat anställda hos fartygsägaren samt lotsar och bärgare. Det innebär att fonden mot dessa personer har en rätt till återkrav endast om de har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma.

När det gäller övriga regressvarande tillämpas enligt paragrafens andra mening 7 kap. 9 § försäkringsavtalslagen. Det kan här vara fråga om exempelvis en redare som inte samtidigt äger fartyget, fartygets befraktare eller ett managementföretag som har hand om fartygets drift i redarens ställe. Att 7 kap. 9 § tillämpas innebär att någon annan förutsättning för rätten till återkrav inte finns än att det är fråga om ersättning enligt konventionen och att ersättningen faktiskt har betalats ut.

### **Talan om ersättning**

**4 §** Talan om ersättning mot den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i 2010 års HNS-konvention får tas upp i Sverige, ska väckas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § tredje stycket sjölagen (1994:1009) är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare med anledning av olyckan.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om vilken svensk domstol som är behörig att pröva en talan om ersättning mot den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen, när talan får föras i Sverige. Paragrafen motsvarar 3 § lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Övervägandena finns i avsnitt 12.

Bestämmelser om vilket lands domstol som är behörig att pröva en talan mot fonden finns i artikel 39.1, 39.2 och 39.4 i 2010 års HNS-konvention. Bestämmelserna gäller enligt 2 § första stycket som svensk lag.

Enligt paragrafen ska talan mot fonden prövas vid den domstol som enligt 21 kap. 5 a § sjölagen är behörig att ta upp talan mot fartygets ägare i anledning av olyckan. En talan om skada som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon ska alltså prövas av den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom. Om skadan har uppkommit utanför Sverige eller dess ekonomiska zon, ska talan prövas av Stockholms tingsrätt.

**5 §** I fråga om underrättelser som avses i artikel 39.7 i 2010 års HNS-konvention ska bestämmelserna i 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken om kungörande av rättegång tillämpas.

Paragrafen innehåller kompletterande bestämmelser om underrättelser i vissa fall till den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. Paragrafen motsvarar 4 § lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Övervägandena finns i avsnitt 12.

Enligt artikel 39.5 i 2010 års HNS-konvention har fonden rätt att intervensera i en talan mot fartygsägaren. Artikel 39.7 föreskriver att om en ersättningstalan väcks mot fartygsägaren vid behörig domstol, har en part i målet rätt att underrätta fonden om rättegången enligt tillämplig nationell lag. Underrättelsen har till syfte att upplysa fonden om att en talan har väckts mot fartygets ägare. Har en underrättelse skett på detta sätt blir en

dom som meddelas mot fartygets ägare av en domstol som är behörig enligt konventionen bindande för fonden, även om fonden inte har utnyttjat sin rätt att intervensera. Det sagda gäller också vid en talan mot ägarens försäkringsgivare eller den som ställt annan säkerhet. De aktuella bestämmelserna gäller enligt 2 § första stycket som svensk lag.

Hänvisningen i paragrafen innebär att rättegångsbalkens regler om parts kungörande av rättegång blir gällande för en underrättelse till fonden om en pågående rättegång. Enligt dessa regler ska underrättelsen innehålla ett kungörande av rättegången och en uppmaning till mottagaren att inträda i den. Kungörandet ska ske genom delgivning av en skriftlig inlaga som även ska delges motparten. I inlagan ska saken och grunderna för åtgärden anges. Delgivning ska ske i enlighet med vad som föreskrivs i delgivningslagen (2010:932).

### **Verkställbarhet av dom**

6 § När en fråga uppkommer om verkställbarhet av en dom enligt artikel 40.3 i 2010 års HNS-konvention tillämpas 21 kap. 6 § sjölagen (1994:1009).

Genom paragrafen görs bestämmelserna i 21 kap. 6 § sjölagen tillämpliga vid verkställbarhetsförklaring av en dom mot den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. Som uppmärksammas i kommentaren till den paragrafen är avsikten att unionsrättslig lagstiftning ska tillämpas i vissa fall. Övervägandena finns i avsnitt 12.

### **Skyldighet att lämna uppgift om mottagande av ämnen**

7 § Mottagare i Sverige av avgiftspliktig last enligt 2010 års HNS-konvention ska senast den 1 mars varje år lämna uppgift till Sjöfartsverket om den mängd avgiftspliktig last som har mottagits under föregående kalenderår, om mottagaren under det året har tagit emot sammanlagt mer än:

a) 150 000 ton oljor som avses i artikel 1.3 i 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja och för vilka avgiftsskyldighet till den internationella oljeskadefonden föreligger enligt artikel 10 i den konventionen,

b) 20 000 ton andra oljor som anges i bihang 1 till bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

c) 20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

d) 20 000 ton fasta bulkvaror som avses i artikel 1.5 (vii) i 2010 års HNS-konvention eller andra ämnen som avses i artikel 1 i den konventionen.

Samma uppgiftsskyldighet har den som tagit emot avgiftspliktig last som består av flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG). Om mottagaren av LNG har kommit överens med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift, gäller skyldigheten att lämna uppgifter den tidigare ägaren. Mottagaren är dock även i ett sådant fall skyldig att lämna uppgiften, om den tidigare ägaren inte gör det.

Paragrafen innehåller bestämmelser om en uppgiftsskyldighet för mottagare av avgiftspliktig last. Övervägandena finns i avsnitt 14.

Av *första stycket* framgår att den som har mottagit särskilt angivna ämnen i vissa fall är skyldig att lämna upplysningar om detta. Upplys-

ningarna ska lämnas senast den 1 mars till Sjöfartsverket och innehålla uppgift om den mängd ämnen som har mottagits under det närmast föregående kalenderåret. Upplysningarna utgör underlag för att bestämma storleken av de avgifter som mottagare av farliga och skadliga ämnen ska betala till den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen. Avgifterna bestäms i proportion till den mängd ämnen som har mottagits under det aktuella kalenderåret.

Skyldigheten att lämna uppgifter gäller endast mottagare i Sverige som under ett visst kalenderår har tagit emot avgiftspliktig last enligt 2010 års HNS-konvention i närmare angivna mängder. Med avgiftspliktig last avses i princip farliga och skadliga bulkämnen som har transporterats till en hamn eller terminal i en konventionsstat (artikel 1.10 i 2010 års HNS-konvention). Jämför definitionen av farliga och skadliga bulkämnen i 11 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) och kommentaren till den paragrafen.

Utgångspunkten är att vem som är mottagare bestäms av definitionen i artikel 1.4 a i 2010 års HNS-konvention, som enligt 2 § gäller som svensk lag. (Jämför dock nedan om mottagare av beständig mineralolja i vissa fall.) I enlighet med definitionen är det i första hand den fysiska mottagaren av ämnena som är uppgiftsskyldig. I vissa fall kan emellertid någon annan än den som faktiskt mottagit lasten vara skyldig att lämna uppgifter om mottagandet. Av definitionen följer nämligen att om den som har tagit emot ämnena har gjort detta för annan som omfattas av Sveriges eller en annan konventionsstats jurisdiktion, anses huvudmannen som mottagare. En förutsättning är emellertid att den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen underrättas om huvudmannens identitet. I en sådan situation är det huvudmannen som är skyldig att lämna uppgifter om mottagandet. Det kan t.ex. vara fråga om ett företag som mottar och förvarar last åt annan. Det bör i sammanhanget framhållas att det normala torde vara att fonden får kännedom om huvudmannens identitet i samband med att skyldigheten att lämna uppgifter uppfylls. Det är alltså inte nödvändigt att företagen lämnar någon särskild underrättelse om mottagandet till fonden i den situation som nu avses.

Avsikten är att rapporteringsskyldigheten ska träda i kraft redan innan konventionen har trätt i kraft. Innan konventionen trätt i kraft får den fysiska mottagaren anses uppgiftsskyldig när det gäller mottagande för en huvudman som finns i en annan stat än Sverige.

När det gäller flytande naturgas (LNG) kan det i en särskild situation vara annan än mottagaren av lasten som är uppgiftsskyldig (se vidare nedan).

Uppgiftsskyldigheten gäller endast mottagare av avgiftspliktig last. För att en last ska vara avgiftspliktig krävs i princip att det är fråga om farliga och skadliga ämnen som transporterats till sjöss i bulk (artikel 1.10 i 2010 års HNS-konvention). Det saknar betydelse om den mottagna lasten utgör import till Sverige eller om den har transporterats från en annan hamn inom Sverige. En last i transit, som transporterats till en hamn eller en annan terminal för att lastas om till ett annat fartyg, är dock avgiftspliktig först när den har nått sin slutliga destination. Detta gäller oavsett om lasten lastas om direkt till ett annat fartyg eller genom en hamn eller terminal. Motsvarande gäller för uppgiftsskyldigheten. För att en last ska vara avgiftspliktig krävs vidare att de transporterade ämnena omfattas av den grundläggande definitionen av farliga och skadliga

ämnen enligt artikel 1 i 2010 års HNS-konvention, som enligt 2 § gäller som svensk lag. Dessa ämnen motsvarar också de som anges i 11 kap. 1 § sjölagen. Som framhålls ovan gäller skyldigheten att lämna uppgifter om mottagna ämnen emellertid endast när dessa transporteras i bulk.

De ämnen som uppgiftsskyldigheten avser delas i förevarande paragraf in i olika kategorier av ämnen för vilka särskilda kvantiteter gäller för när uppgiftsskyldighet inträder. Kategorierna motsvarar de som gäller för avgiftsskyldigheten enligt 2010 års HNS-konvention (jfr artikel 19). Skyldigheten att lämna uppgifter överensstämmer alltså med skyldigheten att betala avgifter till den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen.

Den första kategorin avser sådan beständig mineralolja som omfattas av 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja (1992 års fondkonvention). Som framgår av lagtexten gäller uppgiftsskyldigheten sådan olja som föranleder avgiftsskyldighet enligt artikel 10 i 1992 års fondkonvention.

Avgränsningen av den nu berörda kategorin ämnen innebär att en person som är skyldig att betala avgifter till oljeskadefonderna också är skyldig att betala avgifter till den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen (se artikel 19.1 a i i 2010 års HNS-konvention). Eftersom 2010 års HNS-konvention har ett mer vidsträckt tillämpningsområde än 1992 års fondkonvention när det gäller vilka skador som ersätts, kan ersättning lämnas från fonden för farliga och skadliga ämnen för skador som inte täcks av oljeskadefonderna (se kommentaren till 11 kap. 6 § sjölagen).

Att avgiftsskyldigheten för beständig mineralolja i 2010 års HNS-konvention har gjorts beroende av 1992 års fondkonvention innebär att den i vissa fall kan avvika från avgiftsskyldigheten när det gäller andra kategorier av ämnen som omfattas av 2010 års HNS-konvention. Motsvarande gäller för skyldigheten att lämna uppgifter enligt förevarande paragraf. Enligt artikel 10 i 1992 års fondkonvention uppkommer avgiftsskyldighet för den som mottar olja efter sjötransport till hamnar eller terminaler i en stat som tillträtt fondkonventionen. Till skillnad från enligt 2010 års HNS-konvention föreligger emellertid avgiftsskyldighet också om oljan har mottagits i en hamn eller en terminal i en icke-konventionsstat, om oljan därefter transporterats vidare till en konventionsstat (jfr 2 § andra stycket lagen [1975:1083] om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja). Även vem som är avgiftsskyldig – och därmed uppgiftsskyldig – kan påverkas. I 1992 års fondkonvention saknas t.ex. bestämmelser om överförande av avgiftsskyldigheten på en huvudman.

Den andra kategorin omfattar annan olja som transporteras i bulk och som anges i bilaga I till bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll. Den tredje kategorin avser flytande petroleumgas (LPG). Den fjärde kategorin avser fasta bulkvaror och andra farliga och skadliga ämnen, under förutsättning att dessa transporteras i bulk. Som framgår av andra stycket är skyldigheten att lämna uppgifter om mottagandet av flytande naturgas (LNG) inte begränsad till någon särskild kvantitet.

I *andra stycket* finns en särskild reglering avseende skyldigheten att lämna upplysningar om mottagandet av LNG. Utgångspunkten är att det är mottagaren som är avgiftsskyldig enligt konventionen och därmed också skyldig att lämna uppgifter enligt förevarande paragraf. Har emellertid mottagaren kommit överens med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara avgiftsskyldig, gäller uppgiftsskyldigheten den tidigare ägaren (jfr artikel 19.1bis b). Om ägaren låter bli att lämna uppgifterna, kvarstår dock mottagarens uppgiftsskyldighet.

**8 §** En mottagare enligt 7 § första stycket som har tagit emot högst de mängder som anges där är skyldig att lämna uppgift enligt den paragrafen, om den mängd ämnen som denne har tagit emot tillsammans med den mängd ämnen som har mottagits av ett dotterföretag eller en annan gemensamt kontrollerad enhet uppgår till mer än de mängder som anges i 7 § första stycket.

I paragrafen regleras uppgiftsskyldighet i vissa fall. Paragrafen motsvarar 3 § lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja. Frågan behandlas i avsnitt 14.

Av paragrafen följer att uppgiftsskyldighet enligt 7 § första stycket kan föreligga även om personen i fråga har mottagit en mängd farliga och skadliga ämnen som understiger de gränser som anges i 7 § första stycket. Så är fallet om personen tillsammans med mottagare som denne har intressegemenskap med når upp till angivna nivåer. Avsikten är att avgiftsskyldigheten inte ska kunna kringgås genom att verksamheten delas upp på flera formellt fristående företag (jfr artikel 16.5 och 16.6 i 2010 års HNS-konvention). Utgångspunkten för bedömningen av om en intressegemenskap föreligger är om företagen står i ett koncernförhållande till varandra (jfr 1 kap. 4 § årsredovisningslagen [1995:1554]). Det kan dock inte uteslutas att företag också i andra fall kan stå i sådant förhållande till varandra att intressegemenskap enligt paragrafen föreligger. Huruvida så är fallet får bedömas i varje enskilt fall. Eftersom det finns ett intresse av att avgiftsskyldigheten för företagen inom kemikalieindustrin bedöms på samma sätt i samtliga konventionsstater, kan emellertid också förutsättas att en internationell praxis på området kommer att utvecklas efter hand.

### **Uppmaning att lämna uppgift**

**9 §** Var och en som under ett visst kalenderår har tagit emot avgiftspliktig last enligt 2010 års HNS-konvention ska efter uppmaning av Sjöfartsverket lämna uppgift om den mängd avgiftspliktig last som har mottagits under året.

Sjöfartsverket får förelägga den som är skyldig att lämna uppgift om avgiftspliktig last att lämna uppgiften inom en viss tid. Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen finns bestämmelser om föreläggande från Sjöfartsverket att i vissa fall lämna uppgift om mottagna ämnen. Paragrafen motsvarar 4 § och 5 § andra stycket lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja. Övervägandena finns i avsnitt 14.

Enligt *första stycket* är den som har tagit emot avgiftspliktig last skyldig att på uppmaning av Sjöfartsverket lämna uppgift om hur stor mängd



last som har mottagits under ett visst kalenderår. Bestämmelsen syftar till att Sjöfartsverket ska kunna kontrollera om företaget i fråga har tagit emot sådana mängder avgiftspliktig last att företaget är skyldigt att redovisa detta i enlighet med 7 och 8 §§ (och därmed kan vara skyldigt att betala avgifter till HNS-fonden). Med avgiftspliktig last avses i huvudsak farliga och skadliga bulkämnen som har transporterats till en hamn eller terminal i en stat som har tillträtt 2010 års HNS-konvention, se vidare kommentaren till 7 §.

Med stöd av *andra stycket* får Sjöfartsverket vidare förelägga den som är skyldig att lämna uppgift om mottagen avgiftspliktig last att lämna uppgiften inom viss tid. Ett sådant föreläggande får förenas med vite. Om någon har redovisat att man har mottagit en viss mängd avgiftspliktig last och Sjöfartsverket misstänker att uppgifterna inte är riktiga ska verket inte förelägga mottagaren vid vite att lämna uppgifter på nytt. Ett sådant förfarande skulle nämligen kunna strida mot den s.k. passivitetsprincipen som följer av Europakonventionen (jfr avsnitt 14). I stället har Sjöfartsverket möjlighet att anmäla saken till åklagare (se 10 §).

### **Ansvar vid oriktig uppgift**

**10 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift vid fullgörande av skyldighet enligt 7–9 §§ döms till böter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från Sjöfartsverket.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straffansvar vid oriktig uppgift. Paragrafen motsvarar vad som föreskrivs vid uppgiftsskyldighet om mottagande av olja, se 5 § lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja. Övervägandena finns i avsnitt 14.

Av paragrafen framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter döms till böter. Detta gäller dock bara om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från Sjöfartsverket. Straffansvaret gäller oavsett om uppgifterna lämnas självant eller om det sker efter ett föreläggande från Sjöfartsverket med stöd av 9 §. För en uppgiftsskyldig som är en juridisk person, får bedömningen av vilken fysisk person som ansvarar avgöras utifrån allmänna straffrättsliga principer om företagaransvar.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2019 i fråga om 7–10 §§ och i övrigt den dag som regeringen bestämmer.

2. Bestämmelserna i 7–10 §§ tillämpas första gången i fråga om avgiftspliktig last som har mottagits under kalenderåret 2019.

2010 års HNS-konvention träder i kraft 18 månader efter det att åtminstone tolv stater anslutit sig till konventionen – varav fyra med en flotta vars sammanlagda bruttodräktighet inte understiger två miljoner bruttoton – och sammanlagt 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot har mottagits i staterna under ett kalenderår. I förhållande till Sverige träder konventionen i kraft tre månader efter att an-

slutningsinstrumentet har deponerats, under förutsättning att konventionen har trätt i kraft. I samband med deponeringen ska staten rapportera den mängd avgiftspliktig last som har tagits emot i Sverige under närmast föregående kalenderår.

Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför med visst undantag till regeringen att besluta när de nya bestämmelserna med anledning av Sveriges tillträde till konventionen ska träda i kraft.

För att Sverige ska kunna uppfylla kravet på uppgiftsskyldighet i samband med deponeringen av anslutningsinstrumentet anges i *punkt 1* att bestämmelserna om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga och skadliga ämnen träder i kraft den 1 januari 2019, dvs. före lagstiftningen i övrigt. Enligt *punkt 2* ska bestämmelserna om uppgiftsskyldigheten tillämpas första gången i fråga om avgiftspliktig last som har mottagits under kalenderåret 2019. I enlighet med 7 § innebär det att år 2020 är det första året som mottagarna ska lämna uppgift om mottagna ämnen (senast den 1 mars). Uppgifterna ska då avse avgiftspliktig last som har mottagits under år 2019.

Övervägandena finns i avsnitt 16. Som anges där har bestämmelserna inte någon retroaktiv verkan.

## 18.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:1083) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av olja

**5 §** Den som uppsåtligen eller av oaksamhet lämnar oriktig uppgift döms till böter, om gärningen *inte* är belagd med straff i brottsbalken. Allmänt åtal får väckas endast efter anmälan från *Sjöfartsverket*.

Sjöfartsverket får förelägga uppgiftsskyldig vid vite att *lämna uppgifter* inom en viss tid.

Paragrafen innehåller bestämmelser om straffansvar och vitesföreläggande när det gäller skyldigheten att lämna uppgift om mottagen olja i vissa fall. Genom ändringen i *första stycket* tas straffansvaret bort för den som inte lämnar uppgiften.

Övervägandena finns i avsnitt 14.

## 18.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Bilaga

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

77. Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar

Ledamöterna av bankens styrelse och personer med tjänst eller uppdrag hos banken

Avtal den 29 juni 2015 om inrättande av Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar med av Sverige anmäld reservation

78. Den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

*Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention)*

I bilagan anges internationella organ och personer som enligt 4 § i vissa fall har rätt till immunitet och privilegier enligt vad som bestämts i olika internationella instrument som gäller för Sverige. Genom en ny punkt 78 tas den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen med i förteckningen. Övervägandena finns i avsnitt 13.

Den immunitet och de privilegier som den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen ska ha framgår av artikel 34 i 2010 års HNS-konvention och överensstämmar i allt väsentligt med det som gäller för oljeskadefonderna enligt 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja och 2003 års protokoll till den konventionen. Fonden undantas således från all form av direkt beskattning. Detta inkluderar fondens tillgångar och inkomster, avgifter till fonden och annan egendom som behövs för att fonden ska kunna fullgöra sina uppgifter. Fonden har också rätt att återfå indirekta skatter som har betalats vid köp av egendom och tjänster som behövs för fullgörandet av fondens uppgifter. Vidare är fonden befriad från tullavgifter samt import- och exportavgifter. Personer som betalar avgifter till fonden eller som får ersättning från fonden undantas dock inte från skyldigheten att betala skatt. Fondens frihet från att betala skatter och avgifter gäller inte om betalningen avser nyttjande av samhällsservice.

Närmare bestämmelser om undantag från skyldighet att betala skatt m.m. finns i bl.a. 10 kap. 6 § mervärdesskattelagen (1994:200) och 4 § lagen (1994:1547) om tullfrihet m.m.

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2010 års HNS-konvention träder i kraft 18 månader efter det att åtminstone tolv stater anslutit sig till konventionen – varav fyra med en flotta vars sammanlagda bruttodräktighet inte understiger två miljoner bruttoton – och sammanlagt 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot har mottagits i staterna under ett kalenderår. I förhållande till Sverige träder konventionen i kraft tre månader efter det att anslutningsinstrumentet har deponerats, under förutsättning att konventionen har trätt i kraft. Det är inte möjligt att ange vilken dag konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 16.

## **18.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg**

### **7 kap. Särskilda åtgärder mot förorening**

#### **Förbud och förelägganden beträffande fartyg**

**6 §** Om ett fartyg ombord saknar ett certifikat som det ska ha enligt 10, 10 a, 11 eller 11 a kap. sjölagen (1994:1009), får Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer besluta om

1. förbud för fartyget att anlöpa eller avgå från en svensk hamn eller från en tilläggsplats som ligger inom svenskt territorium,
2. förbud mot fartygets vidare resa, om det är fråga om ett svenskt fartyg.

Paragrafen ger Transportstyrelsen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att belägga ett fartyg som inte fullgjort sin försäkringsskyldighet eller skyldighet att ställa säkerhet med anlöps- eller nyttjandeförbud. Genom ändringen i paragrafen utvidgas möjligheterna till förbud till att omfatta också de fall när ett fartyg saknar sådant certifikat som föreskrivs i 11 kap. sjölagen. Övervägandena finns i avsnitt 11.

## **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2010 års HNS-konvention träder i kraft 18 månader efter det att åtminstone tolv stater anslutit sig till konventionen – varav fyra med en flotta vars sammanlagda bruttodräktighet inte understiger två miljoner bruttoton – och sammanlagt 40 miljoner ton avgiftspliktig last som belöper på det allmänna kontot har mottagits i staterna under ett kalenderår. I förhållande till Sverige träder konventionen i kraft tre månader efter det att anslutningsinstrumentet har deponerats, under förutsättning att konventionen har trätt i kraft. Det är inte möjligt att ange vilken dag konven-

tionen träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 16.

## 18.8 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken

### 10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador

**19 §** Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10, 10 a eller 11 kap. sjölagen (1994:1009),
2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna eller lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,
3. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller
4. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Genom ändringen i paragrafen undantas skador som omfattas av 11 kap. sjölagen och lagen om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen från tillämpningen av 10 kap. miljöbalken.

### Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Som beskrivs i avsnitt 18.4 är det inte möjligt att ange vilken dag 2010 års HNS-konvention träder i kraft i förhållande till Sverige, varför det överlämnas till regeringen att besluta när bestämmelserna med anledning av Sveriges tillträde till konventionen ska träda i kraft. Det går inte heller att med säkerhet säga om lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken kommer att träda i kraft före eller efter de nu föreslagna lagändringarna. Det överlämnas därför till regeringen att bestämma också när ändringarna i den lagen ska träda i kraft.

## 18.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

### 10 kap. Verksamheter som orsakar miljöskador

#### Undantag och ansvarsbegränsningar

**19 §** Detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10, 10 a eller 11 kap. sjölagen (1994:1009),
2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna eller lagen (2018:000) om den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,
3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken innehåller en ändring i 10 kap. 19 § miljöbalken som ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I lagrådsremissen föreslås en ändring av paragrafen (se avsnitt 2.8 och 18.8). De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Förevarande lag ändras på motsvarande sätt.

# 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

Bilaga 1

## International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010 (2010 HNS Convention)

(Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention)

### 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

## 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention)

(Konsoliderad text till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen och 2010 års protokoll till konventionen)

### Kapitel I

*Allmänna bestämmelser*

*Definitioner*

*Artikel 1*

I denna konvention förstås med:

1. *Fartyg*: fartyg eller annan flytande anordning som kan användas 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 ska med "ägare" förstås detta bolag.

4. *Mottagare*: antingen

(a) den person som fysiskt sett

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 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, as defined in regulation 1 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, as defined in regulation 1.10 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 X, Y or Z in accordance with regulation 6.3 of the said Annex II;

(iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of

tar emot avgiftspliktig last som lossats i en konventionsstats hamnar och 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 konventionsstats jurisdiktion, ska huvudmannen anses som mottagare om mellanmannen avslöjar huvudmannens identitet för HNS-fonden, eller

(b) den person i en konventionsstat som enligt konventionsstatens nationella rätt anses som mottagare av avgiftspliktig last som lossats i konventionsstatens hamnar och terminaler, under förutsättning att den totala mängden avgiftspliktig last mottagen enligt sådan nationell rätt är väsentligen densamma som om mottagandet skett enligt a.

*5. Farliga och skadliga ämnen* (HNS):

(a) varje ämne, material och föremål 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 regel 1 i bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll i dess vid varje tid gällande lydelse,

(ii) skadliga flytande ämnen som transporteras i bulk och som anges i regel 1.10 i bilaga II till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll i dess vid varje tid gällande lydelse samt ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt regel 6.3 i nämnda bilaga II,

(iii) farliga flytande ämnen transporterade i bulk och som anges i kapitel 17 i den internationella koden för konstruktion och utrust-



Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 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 1.1.6 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, 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 the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code in effect in 1996, 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.

*5bis. Bulk HNS* means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, para-

ning av fartyg som till sjöss transporterar skadliga flytande kemikalier i bulk i dess vid varje tid gällande lydelse samt farliga produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden för transporter har föreskrivits av den berörda myndigheten och de berörda hamnmyndigheterna i överensstämmelse med paragraf 1.1.6 i koden,

(iv) farliga, riskfyllda och vådliga ämnen, material och föremål i förpackad form som omfattas av den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss i dess vid varje tid gällande lydelse,

(v) gaser i vätskeform som anges i kapitel 19 i den internationella koden för konstruktion och utrustning av fartyg som till sjöss transporterar kondenserade gaser i bulk i dess vid varje tid gällande lydelse samt produkter för vilka preliminärt lämpliga förhållanden 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 som omfattas av den internationella koden för fasta bulkklaster i dess vid varje tid gällande lydelse, i den utsträckning som dessa substanser även omfattas av bestämmelserna i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss i den lydelse som gällde 1996, när godset transporteras i förpackad form, och

(b) rester från tidigare bulktransporter av ämnen som anges i a i–iii och v–vii ovan.

*5bis. Farligt och skadligt bulkämne:* varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 a i–iii

graph 5(a)(i) to (iii) and (v) to (vii) and paragraph 5(b).

*5ter. Packaged HNS* means any hazardous and noxious substances referred to in article 1, paragraph 5(a)(iv).

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 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.

och v–vii samt 1.5 b,

*5ter. Farligt och skadligt förpackat ämne:* varje farligt och skadligt ämne som anges i artikel 1.5 a iv.

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 en skada som har orsakats av farliga och skadliga ämnen från en skada som har orsakats av andra omständigheter, ska all skada anses orsakad av de farliga och skadliga ämnena utom om och i den utsträckning som skadan som har orsakats av andra omständigheter är en skada av det slag som anges i artikel 4.3.

I denna punkt förstås med *orsakats av dessa ämnen* vad som orsakats av de farliga eller skadliga egenskaperna hos ämnena.

*7. Förebyggande åtgärder:* varje skälig åtgärd som vidtagits efter det att en olycka inträffat för att förhindra eller begränsa skada.

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 bulk HNS which is 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

8. *Olycka*: varje händelse eller serie av händelser med samma ursprung som orsakar skada eller framkallar ett allvarligt och omedelbart förestående hot om skada.

9. *Sjötransport*: tidsperioden från det att de farliga och skadliga ämnena vid lastning kommer i kontakt med någon del av fartygets anordningar till dess att de vid lossning upphör att vara i 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 bulkämne som transporteras till sjöss som last till en hamn eller terminal i konventionsstatens 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 ska 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 sjö-

waterborne transportation, including any facility situated off-shore and linked by pipeline or otherwise to such site.

15. *Director* means the Director of the HNS Fund.

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;

(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

by the transport, and in which the ship is not a land-based facility, and which is linked by pipeline or otherwise to such site.

15. *Direktör*: HNS-fondens direktör.

16. *Organisation*: Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

17. *Generalsekreterare*: organisationens generalsekreterare.

*Bilagor*

*Artikel 2*

Bilagorna till denna konvention ska utgöra en integrerad del av denna konvention.

*Tillämpningsområde*

*Artikel 3*

Denna konvention gäller endast

(a) för varje skada som uppkommit inom en konventionsstats område, inklusive dess territorialvatten,

(b) för skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon, som fastställts i enlighet med folkrättens regler, eller, om en konventionsstat inte har fastställt någon sådan zon, inom det område utanför och angränsande till statens territorialhav vilket har bestämts av den staten i enlighet med folkrättens regler och vilket inte sträcker sig längre ut än 200 nautiska mil från de baslinjer varifrån statens territorialhav mäts,

(c) för skada, annan än skada genom förorening av miljön, som uppkommit utanför en stats territorium, inklusive territorialhavet, om skadan har orsakats av ett ämne som transporteras ombord på ett

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, to prevent or minimize such damage as referred to in (a), (b) and (c) above.

#### 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

(b) to damage caused by a radioactive material of class 7 either in the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended, or in the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, 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.

fartyg som är registrerat i en konventionsstat eller, om fartyget inte är registrerat, ombord på ett fartyg som får föra en konventionsstats flagga, och

(d) för förebyggande åtgärder som syftar till att hindra eller minska sådan skada som avses i a, b och c ovan, var de än har vidtagits.

#### Artikel 4

1. Denna konvention gäller, med undantag från fordringar som har sin grund i ett befodringsavtal 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 välfärds-system.

3. Denna konvention gäller inte

(a) för skada genom förorening enligt definitionen i 1969 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, i gällande lydelse, oavsett om ersättning ska betalas för skadan enligt den konventionen eller inte, och

(b) för skada orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss, i gällande lydelse, eller i den internationella koden för fasta bulklaster, i gällande lydelse.

4. Med undantag för vad som anges i punkt 5 gäller bestämmelserna i denna konvention inte för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas av en stat och som vid tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst.

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 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 with-

5. En konventionsstat får bestämma att denna konvention ska gälla för dess örlogsfartyg eller andra fartyg som anges i punkt 4 och ska då underrätta generalsekretären om detta med angivande av villkoren för denna tillämpning.

6. När det gäller fartyg som ägs av en konventionsstat och som används för kommersiella ändamål ska talan kunna väckas mot denna stat vid de domstolar som är behöriga enligt artikel 38, och staten ska 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 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 ska 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

drawal 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. 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 State 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 the effective execution of any such obligation.

sådan förklaring enligt punkt 3 ska deponeras hos generalsekretären, som efter ikraftträdandet av denna konvention ska underrätta direktören om detta.

5. HNS-fonden är inte ersättningsskyldig 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 territorialhavet, som har gjort förklaringen eller om grannstater har gjort en förklaring enligt punkt 2 hos någöndera 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.

### *Konventionsstaternas skyldigheter*

#### *Artikel 6*

Varje konventionsstat ska se till att varje förpliktelse som uppstår enligt denna konvention fullgörs och att lämpliga lagstiftningsåtgärder vidtas så att sådana förpliktelser effektivt fullgörs, däri inbegripet införandet av sådana sanktioner som den anser erforderliga.

*Liability**Liability of the owner**Article 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 a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function; 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

*Ansvar**Ägarens ansvar**Artikel 7*

1. Den som vid tidpunkten för en olycka eller, om denna utgörs av en serie händelser med samma ursprung, vid tidpunkten för den första händelsen är ägare ska, utom i de fall som anges i punkterna 2 och 3, vara ansvarig för skada orsakad av farliga och skadliga ämnen ombord på fartyget i samband med deras sjötransport.

2. Ägaren är inte ansvarig om denne visar att

(a) skadan orsakades av en krigshandling, fientligheter, inbördeskrig, uppror eller av 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 annan myndighet vid fullgörandet av en skyldighet att svara för underhållet av fyrar eller andra hjälpmedel för navigering, eller

(d) underlåtenhet av avsändaren eller annan person att informera om de farliga och skadliga egenskaperna hos de ämnen som transporteras 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



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 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

ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om de farliga och skadliga egenskaperna hos de transporterade ämnena.

3. Om ägaren visar att skadan helt eller delvis orsakades av den skadelidande uppsåtligen eller av vårdslöshet, kan ägaren befrias helt eller delvis från ansvar mot denne.

4. Anspråk på ersättning för skada 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 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 hyr fartyget utan besättning), 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 uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

6. Bestämmelserna i denna konvention inskränker inte ägarens regressrätt mot tredje man, inbegri-

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.

*Incidents involving two or more ships*

*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) Where the damage has been caused by bulk HNS:

(i) 10 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

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

pet, men inte begränsat till, avsändaren eller mottagaren av de ämnen som orsakar skadan eller de personer som nämns i punkt 5.

*Olyckor med två eller flera fartyg*

*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 rimligen 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 ägarens regressrätt 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) När skadan har orsakats av farligt och skadligt bulkämne:

(i) tio miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars dräktighet inte överstiger 2 000 ton, och

(ii) för ett fartyg med större dräktighet, följande belopp utöver det som anges i (i):

för varje ton från 2 001 till 50 000 ton, 1 500 beräkningsenheter,

för varje ton utöver 50 000 ton,

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.

(b) Where the damage has been caused by packaged HNS, or where the damage has been caused by both bulk HNS and packaged HNS, or where it is not possible to determine whether the damage originating from that ship has been caused by bulk HNS or by packaged HNS:

(i) 11.5 million units of account for a ship not exceeding 2,000 units of tonnage; and

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each unit of tonnage from 2,001 to 50,000 units of tonnage, 1,725 units of account;

for each unit of tonnage in excess of 50,000 units of tonnage, 414 units of account;

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 115 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

360 beräkningsenheter,

dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 100 miljoner beräkningsenheter.

(b) När skadan har orsakats av farligt och skadligt förpackat ämne, eller när skadan har orsakats av både farligt och skadligt bulkämne och farligt och skadligt förpackat ämne, eller när det inte är möjligt att fastställa om skadan som härrör från fartyget orsakats av farligt och skadligt bulkämne eller av farligt och skadligt förpackat ämne:

(i) 11,5 miljoner beräkningsenheter för ett fartyg vars dräktighet inte överstiger 2 000 ton, och

(ii) för ett fartyg med större tonnage, följande belopp utöver det som anges i (i):

för varje ton från 2 001 till 50 000 ton, 1 725 beräkningsenheter,

för varje ton utöver 50 000 ton, 414 beräkningsenheter,

dock får det sammanlagda beloppet aldrig överstiga 115 miljoner beräkningsenheter.

2. Ägaren har inte rätt att begränsa sitt ansvar enligt denna konvention om det visas att ägaren, genom egen handling eller underlåtenhet, har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

3. För att få förmånen av den ansvarsbegränsning som anges i punkt 1 ska ägaren upprätta en fond som ska uppgå till det totala beloppet för hans ansvarsbegränsning enligt punkt 1. Fonden ska upprättas hos domstolen eller annan behörig myndighet i någon av

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 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 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

de konventionsstater i vilken talan har väckts enligt artikel 38 eller, om talan inte har väckts, hos en domstol eller behörig myndighet i någon av de konventionsstater där talan får väckas enligt artikel 38. Fonden kan upprättas genom att beloppet deponeras eller att en bankgaranti eller annan säkerhet ställs, vilken godtas enligt lagen i den konventionsstat där fonden upprättas och som anses tillräcklig enligt domstolen eller den behöriga myndigheten.

4. Fonden ska, 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 denne upp till det belopp denne 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 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

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, 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 65.5 mg of gold of mil-

upprättats bestämma att ett tillräckligt belopp tills vidare ska sättas av för att möjliggöra för sådan person att senare göra gällande sina rättigheter mot fonden.

8. Krav som hänför sig till skäliga utgifter och förluster som ägaren frivilligt har ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada ska jämföras med andra krav mot fonden.

9. (a) De belopp som anges i punkt 1 ska 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, uttryckt i särskilda dragningsrätter, hos en konventionsstat som är medlem i Internationella valutafonden ska beräknas i enlighet med den värderingsmetod Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av den inhemska valutan, uttryckt i särskilda dragningsrätter, hos en konventionsstat som inte är medlem i Internationella valutafonden ska beräknas på det sätt den staten bestämmer.

(b) En konventionsstat 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 ska motsvara 15 guldfrancs. Den guldfranc som avses i denna punkt motsvarar 65.5 mg guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning från guldfrancs till

lesimal fineness nine hundred. 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 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

inhemsk valuta ska göras enligt lagen i den berörda staten.

(c) Den beräkning som anges i punkt 9 a sista meningen och omräkningen enligt punkt 9 b ska göras på ett sådant sätt att så långt som möjligt samma realvärde för beloppen enligt punkt 1 uttrycks i konventionsstatens inhemska valuta som skulle ha blivit fallet om de två första meningarna i punkt 9 a hade tillämpats. Konventionsstaterna ska hos generalsekreteraren anmäla beräkningssättet enligt punkt 9 a, eller resultatet av omräkningen enligt punkt 9 b i förekommande 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 ska fartygets dräktighet vara bruttodräktigheten beräknad 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 ska i sådant fall inte inverka på någon fordringsägares rättigheter mot ägaren.

#### *Artikel 10*

1. Har ägaren efter en olycka

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 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.

### *Compulsory insurance of the owner*

#### *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 se-

upprättat en fond enligt artikel 9 och har ägaren rätt att begränsa sitt ansvar

(a) får krav på ersättning för skada som orsakats av denna olycka inte göras mot annan ägaren tillhörig egendom, och

(b) ska domstol eller annan behörig myndighet hos en konventionsstat 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 ska likaledes frige borgen eller annan säkerhet som ställts för att undvika sådan handräckningsåtgärd.

2. Vad ovan sägs ska 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 dennes anspråk.

### *Dödsfall och personskada*

#### *Artikel 11*

Anspråk med anledning av dödsfall eller 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.

### *Obligatorisk ansvarsförsäkring*

#### *Artikel 12*

1. Ägaren av ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat och som faktiskt transporterar farliga och skadliga ämnen är skyldig att ha försäkring eller annan ekono-

curity, 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 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

misk säkerhet, såsom en garanti från en bank eller annan liknande finansiell institution, på det belopp som gäller med tillämpning av vad som anges i artikel 9.1 om begränsning av ansvarighet för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention.

2. Ett certifikat om obligatorisk försäkring som intygar att försäkring eller annan ekonomisk säkerhet finns enligt bestämmelserna i denna konvention ska utfärdas för varje fartyg sedan den behöriga myndigheten i en konventionsstat har fastställt att kraven enligt punkt 1 har uppfyllts. För ett fartyg som är registrerat i en konventionsstat ska certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i registreringsstaten. För ett fartyg som inte är registrerat i någon konventionsstat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon konventionsstat. Certifikatet ska vara uppställt i överensstämmelse med bifogade formulär och ska innehålla följande uppgifter:

- (a) Fartygets namn, bokstäver eller siffror som identifierar fartyget och registreringsort.
- (b) Ägarens namn och den ort där dennes huvudsakliga verksamhet bedrivs.
- (c) IMO-nummer.
- (d) Typ av säkerhet och giltighetstid.
- (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



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, 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

säkerheten.

3. Certifikatet om obligatorisk försäkring ska upprättas på det eller de officiella språken i den stat som utfärdat certifikatet. Om det språk som används varken är engelska, franska eller spanska ska certifikatet innehålla en översättning till ett av dessa språk.

4. Certifikatet om obligatorisk försäkring ska medföras ombord på fartyget och en kopia ska ges in till de myndigheter som för fartygsregistret eller, om fartyget inte är registrerat hos någon konventionsstat, till myndigheten 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 andra skäl än att den tid för försäkringens eller säkerhetens giltighet som enligt punkt 2 angetts i certifikatet gått ut, innan tre månader har flutit 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 ett nytt certifikat har utfärdats före utgången av denna frist. Dessa bestämmelser ska även gälla varje ändring som leder till att försäkringen eller säkerheten inte längre uppfyller föreskrifterna i denna artikel.

6. Om inte annat följer av bestämmelserna i denna artikel ska registreringsstaten fastställa villkoren för utfärdande av och giltighet av certifikatet om obligatorisk försäkring.

7. Certifikat om obligatorisk försäkring som utfärdats eller bestyrkts enligt bemyndigande av en konventionsstat enligt punkt 2 ska godtas av övriga konventionsstater och ska av övriga konventionsstater

and shall be regarded by other States Parties as having the same 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 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

er anses ha samma giltighet som certifikat om obligatorisk försäkring som utfärdats eller bestyrkts av dem, även om de avser fartyg som inte är registrerade i någon konventionsstat. Anser en konventionsstat att den i certifikatet om obligatorisk försäkring angivna försäkringsgivaren eller garanten inte har ekonomisk förmåga att uppfylla de förpliktelser som följer av denna konvention, får konventionsstaten när som helst begära överläggning med den stat som har utfärdat eller bestyrkt 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 enlighet med punkt 1, även om ägaren inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Svaranden får vidare göra gällande de 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 svaranden får inte göra gällande andra invändningar som denne skulle varit berättigad att åberopa i rättegång i vilken ägaren för talan mot svaranden. Svaranden har i vart fall rätt att få ägaren instämmd i målet.

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 konventionsstat får inte tillåta att sjöfart bedrivs med ett fartyg som för dess flagga och för

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 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.

### **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

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 ska varje konventionsstat, 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 territorium eller en icke landbaserad anläggning inom dess territorialvatten.

12. Om försäkring eller annan ekonomisk säkerhet inte vidmakthålls för ett fartyg som ägs av en konventionsstat ska de bestämmelser i denna artikel som avser försäkring eller säkerhet inte tillämpas i fråga om ett sådant fartyg, men fartyget ska medföra ett certifikat om obligatorisk försäkring utfärdat av behörig myndighet i fartygets registreringsstat där det anges att fartyget ägs av denna stat och att fartygets ansvar täcks inom de gränser som föreskrivs i enlighet med punkt 1. Ett sådant certifikat om obligatorisk försäkring ska så nära som möjligt överensstämma med det formulär som bestämts enligt punkt 2.

### **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

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 legal representative of the HNS Fund.

### *Compensation*

#### *Article 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

av farliga och skadliga ämnen i den utsträckning som ersättning för skadan enligt kapitel II inte är tillräcklig eller inte tillgänglig.

(b) Att uppfylla de därmed sammanhängande uppgifter som anges i artikel 15.

2. HNS-fonden ska i varje konventionsstat erkännas som en juridisk person med behörighet enligt lagen i den staten att förvärva rättigheter och åta sig skyldigheter samt att vara part i rättegång inför domstol i denna stat. Varje konventionsstat ska erkänna direktören som ställföreträdare för fonden.

### *Ersättning*

#### *Artikel 14*

1. För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska 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 den ekonomiska säkerhet som kan ha ställts enligt kapitel II inte gäller för skadan eller inte räcker till för att tillgodose ersättningsanspråken; ägaren ska anses ekonomiskt ur stånd att infria sina förpliktelser och ekonomisk säkerhet ska anses otillräcklig om den skadelidande, sedan denne vidtagit alla skäligen åtgärder för att utnyttja de rättsliga medel som är tillgängliga, inte har kunnat få ut hela det ersättnings-

all reasonable steps to pursue the available legal remedies;

(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 exonerated to the extent that the owner may have been exonerated under article 7, paragraph 3. However, there shall be no such exoneration 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

belopp som denne har rätt till enligt kapitel II,

(c) därför att skadan överstiger ägarens ansvar enligt bestämmelserna i kapitel II.

2. Skäliga utgifter och förluster som ägaren frivilligt ådragit sig för att förhindra eller begränsa skada ska anses som skada vid tillämpningen av denna artikel.

3. HNS-fonden är inte ansvarig enligt föregående punkt 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 som gör anspråk på ersättning inte kan visa att det finns en rimlig sannolikhet för 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 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 ska fonden befrias från sin skyldighet i den utsträckning som fartygsägaren kan vara befriad 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 ersättningsbelopp som fonden ska betala enligt denna artikel begränsat för en och samma olycka så att

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 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.

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 ska 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 ska 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 ska räknas om till inhemsk valuta på grundval av det värde valutans 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, ska 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 ska ha företräde framför andra anspråk, utom i den utsträckning som summan av sådana anspråk överstiger två tredjedelar av det totala belopp som fastställts enligt punkt 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.

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 incident in respect of which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Conven-

För att fullgöra sin uppgift enligt artikel 13.1 a ska 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 ska betalas under året,

(v) årsavgifter om sådana krävs för att balansera budgeten, och

(vi) andra inkomster.

(c) Att, på begäran av en konventionsstat, ställa sina tjänster till förfogande i den omfattning som behövs för att hjälpa denna stat att snabbt förfoga över personal, material och tjänster som staten behöver för att kunna vidta åtgärder för att förhindra eller begränsa skada som orsakats av en olycka för vilken fonden kan komma att få betala ersättning enligt denna kon-

tion; 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 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

vention.

(d) Att, på villkor som föreskrivs i interna föreskrifter, 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 ska ha ett allmänt konto som är fördelat i sektorer.

2. HNS-fonden ska, 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 ska betalas grundavgifter och, om nödvändigt, årsavgifter till HNS-fonden.

4. Avgifter till HNS-fonden ska 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 ska det allmänna kontot betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot och ett särskilt konto ska betala ersättning för skada som orsakats av farliga och skadliga ämnen som omfattas av det kontot.



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(b), 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 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.

#### *General provisions on annual contributions*

##### *Article 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.

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 during the preceding calendar year or such other year as the Assembly may decide.

3. The Assembly shall decide the

5. Om den mängd avgiftspliktig last som en person under ett kalenderår har tagit emot inom en konventionsstats område sammantaget med den mängd avgiftspliktig last som tagits emot i samma konventionsstats område av annan med vilken denna person är i intressegemenskap överstiger de gränser som anges i artikel 18, artikel 19.1 a i och ii, 19.1 b, artikel 20 och artikel 21.5, ska denna person betala avgift enligt dessa artiklar för den mängd som denne faktiskt tagit emot även om denna mängd inte översteg respektive gräns.

6. Med "annan med vilken denna person är i intressegemenskap" förstås varje dotterbolag eller gemensamt kontrollerad enhet. Frågan om någon omfattas av denna definition ska avgöras enligt vederbörande stats nationella lag.

#### *Allmänna bestämmelser om årsavgifter*

##### *Artikel 17*

1. Årsavgifter till det allmänna kontot och till varje särskilt konto ska tas ut bara om det behövs för att göra utbetalningar från respektive konto.

2. Årsavgifter enligt artiklarna 18 och 19 samt artikel 21.5 fastställs av församlingen. Avgifterna ska beräknas enligt de nämnda artiklarna på grundval av de enheter avgiftspliktig last som tagits emot under det föregående kalenderåret eller annat år som församlingen bestämmer.

3. Församlingen ska bestämma

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, calculate for each person liable to pay contributions in accordance with article 18, article 19, paragraph 1 and paragraph 1*bis*, 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 sectors, on the basis of an estimate of the extent to which each of the substances involved contributed to the damage.

den totala årsavgiften som ska tas ut till det allmänna kontot och till varje särskilt konto. Som en följd av detta beslut ska direktören, i fråga om varje konventionsstat, på grundval av ett bestämt belopp för varje enhet avgiftspliktig last som rapporterats beträffande en avgiftsskyldig för föregående år eller annat år som församlingen bestämt, i fråga om varje konventionsstat beräkna storleken på den årsavgift till varje konto som en avgiftsskyldig enligt artikel 18 samt artiklarna 19.1, 19.1*bis* och 21.5 ska betala. För det allmänna kontot ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som nämnts ovan, för varje sektor beräknas enligt reglerna i bilaga II till denna konvention. För varje särskilt konto ska det bestämda belopp för varje enhet avgiftspliktig last som angetts ovan beräknas genom att dela den totala årsavgiften som ska 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 ska 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 uppskattning i vilken utsträckning som varje ämne bidragit till skadan.

*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 and paragraph 1*bis*, 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 and paragraph 1*bis*, had its operation not been postponed or suspended in accordance with article 19. Each separate account the operation of which has been postponed or suspended under article 19 shall form a separate sector within the general account.

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till det allmänna kontot betalas i fråga om varje konventionsstat, 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 och 19.1*bis*, som faller inom följande sektorer:

- (a) fasta bulkvaror som anges i artikel 1.5 a vii,
- (b) ämnen som anges i punkt 2, och
- (c) andra ämnen.

2. Årsavgifter ska också betalas till det allmänna kontot av någon som skulle ha varit avgiftsskyldig till ett särskilt konto enligt artikel 19.1 och 19.1*bis* om inte dess användning senarelagts eller upphävts enligt artikel 19. Varje särskilt konto vars användning har senarelagts eller upphävts enligt artikel 19 ska bilda en särskild sektor inom det allmänna kontot.

*Article 19*

*Artikel 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

1. Med beaktande av artikel 16.5 ska årsavgifter till de särskilda kontona betalas i fråga om varje konventionsstat

- (a) för oljekontot,
  - (i) av envar som i den staten under föregående kalenderår, eller

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 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 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.

*1bis*

(a) In the case of the LNG account, subject to article 16, paragraph 5, annual contributions to the LNG account shall be made in respect of each State Party 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 any quantity of LNG.

(b) However, any contributions shall be made by the person who, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State (the titleholder) where:

(i) the titleholder has entered

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, i gällande lydelse, 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 andra oljor som transporterats i bulk och som anges i bilag I till bilaga I till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, som den har ändrats genom 1978 års protokoll, i gällande lydelse,

(b) 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.

*1bis*

(a) I fråga om LNG-kontot ska, med förbehåll för artikel 16.5, årliga avgifter till kontot betalas i fråga om varje konventionsstat av den som under det föregående kalenderåret, eller ett annat år som församlingen bestämmer, mottog någon mängd LNG.

(b) Avgifter ska dock betalas av den som, omedelbart före lossningen, hade äganderätt till en LNG-last som lossats i en hamn eller terminal i den staten (lastägaren), om

(i) lastägaren har slutit ett avtal

into an agreement with the receiver that the titleholder shall make such contributions; and

(ii) the receiver has informed the State Party that such an agreement exists.

(c) If the titleholder referred to in subparagraph (b) above does not make the contributions or any part thereof, the receiver shall make the remaining contributions. The Assembly shall determine in the internal regulations the circumstances under which the titleholder shall be considered as not having made the contributions and the arrangements in accordance with which the receiver shall make any remaining contributions.

(d) Nothing in this paragraph shall prejudice any rights of recourse or reimbursement of the receiver that may arise between the receiver and the titleholder under the applicable law.

2. Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 and paragraph 1*bis* 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 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

med mottagaren om att lastägaren ska betala sådana avgifter, och

(ii) mottagaren har underrättat konventionsstaten att ett sådant avtal föreligger.

(c) Om lastägaren som nämnts i 1*bis* b ovan underlåter att betala avgifter helt eller till någon del ska mottagaren betala uteblivna avgifter. Församlingen ska i interna föreskrifter bestämma under vilka omständigheter lastägaren ska anses ha underlåtit att betala avgifter och hur mottagaren ska betala uteblivna avgifter.

(d) Inget i denna punkt ska påverka den rätt till regress eller återbetalning som kan uppkomma mellan mottagaren och lastägaren enligt tillämplig lag.

2. Med förbehåll för punkt 3 ska de särskilda konton som anges i punkt 1 och 1*bis* träda i kraft vid samma tidpunkt som det allmänna kontot.

3. Den inledande användningen av ett särskilt konto som anges i artikel 16.2 ska senareläggas intill dess att mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående kalenderår, eller ett 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.

(c) 15 miljoner ton avgiftspliktig last för LPG-kontot.

4. Församlingen får upphäva användningen av ett särskilt konto

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 ten per cent 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 system defined in Annex II.

#### *Initial contributions*

##### *Article 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 in that State during the calendar year preceding that in which this

om

(a) mängden avgiftspliktig last för kontot under föregående kalenderår 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 avgiftsuttag till detta konto enligt punkt 1.

5. Församlingen får återställa användningen av ett särskilt konto som har upphävts enligt punkt 4.

6. En person som skulle vara skyldig att betala avgifter till ett särskilt konto om inte dess användning hade senarelagts enligt punkt 3 eller hade upphävts enligt punkt 4 ska betala förfallna avgifter avseende det kontot till det allmänna kontot. För beräkning av framtida avgifter ska det senarelagda eller upphävda kontot bilda en ny sektor i det allmänna kontot och ska vara underkastat HNS-punktsystemet i bilaga II.

#### *Grundavgifter*

##### *Artikel 20*

1. I fråga om varje konventionsstat, ska grundavgifter betalas med ett belopp som, för varje person som är avgiftsskyldig enligt artikel 16.5, 18, 19 och 21.5, beräknas på grundval av ett bestämt belopp, lika för det allmänna kontot och varje särskilt konto, per enhet avgiftspliktig last som mottagits i staten under kalenderåret närmast före det år då denna konvention träder i kraft för den staten.

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.

### *Reports*

#### *Article 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

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 ska bestämmas av församlingen.

3. Grundavgifter ska betalas inom tre månader från den dag som HNS-fonden skickar fakturor i fråga om varje konventionsstat till avgiftsskyldiga personer enligt punkt 1.

### *Uppgifter*

#### *Artikel 21*

1. Varje konventionsstat ska se till att envar som är avgiftsskyldig enligt artiklarna 18, 19 eller punkt 5 i denna artikel är upptagen i en förteckning som ska upprättas och hållas aktuell av direktören enligt bestämmelserna i denna artikel.

2. För det ändamål som anges i första stycket ska varje konventionsstat, 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 ska tas med i beräkning för var och en

cargo to be taken into account for any such person when determining the amount of the contribution, the list shall be *prima facie* evidence of the facts stated therein.

4. If in a State Party there is no person liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19 or paragraph 5 of this article, that State Party shall, for the purposes of this Convention, inform the Director of the HNS Fund thereof.

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 individual receivers, or, in the case of LNG, the titleholder if article 19, paragraph 1 *bis*(b) is applicable, for the amount payable by each of them. If the titleholder does not make the contributions or any part thereof, the HNS Fund shall levy the remaining contributions by invoicing the receiver of the LNG cargo. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

av dem vid bestämmande av storleken av hans avgift, ska förteckningen äga vitsord i fråga om uppgifter som upptas i den till dess motsatsen bevisas.

4. Om det i en konventionsstat inte finns någon person som är ansvarig för att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19 eller 21.5, ska staten enligt syftet med denna konvention informera direktören för HNS-fonden om detta.

5. I fråga om avgiftspliktig last som transporteras från en hamn eller en terminal i en konventionsstat till en annan hamn eller terminal i samma stat och som lossas där, har konventionsstaterna möjlighet att meddela HNS-fonden en uppgift om den samlade årliga mängden för varje konto vilken ska omfatta allt mottagande av avgiftspliktig last för vilka avgifter ska betalas enligt artikel 16.5. Konventionsstaten ska 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 det samlade beloppet för varje konto genom att fakturera enskilda mottagare, eller i fråga om LNG, lastägaren om artikel 19.1 *bis* är tillämplig, beträffande det belopp som envar av dem ska betala. Om lastägaren inte betalar avgiften eller någon del av denna, ska HNS-fonden ta ut återstående avgifter genom att fakturera mottagaren av LNG-lasten. Dessa avgiftsskyldiga ska utpekas enligt den nationella lagen i den berörda staten.



## Article 21bis

## Artikel 21bis

1. Where a State Party does not fulfil its obligations under article 21, 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, upon recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State.

2. No compensation for any incident shall be paid by the HNS Fund for damage in the territory, including the territorial sea of a State Party in accordance with article 3(a), the exclusive economic zone or other area of a State Party in accordance with article 3(b), or damage in accordance with article 3(c) in respect of a given incident or for preventive measures, wherever taken, in accordance with article 3(d), until the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have been complied with in respect of that State Party for all years prior to the occurrence of an incident for which compensation is sought. The Assembly shall determine in the internal regulations of the HNS Fund the circumstances under which a State Party shall be considered as not having fulfilled these obligations.

3. Where compensation has been denied temporarily in accordance with paragraph 2, compensation shall be denied permanently if the obligations under article 21, paragraphs 2 and 4, have not been fulfilled within one year after the Director has notified the State Party of its failure to fulfil these obligations.

4. Any payments of contri-

1. När en konventionsstat inte fullgör sina skyldigheter enligt artikel 21.2 och detta medför en ekonomisk förlust för HNS-fonden, ska staten vara skyldig att ersätta HNS-fonden för förlusten. Församlingen ska, enligt rekommendationer av direktören, besluta om en stat ska betala en sådan ersättning.

2. Ingen ersättning för en olycka ska betala av HNS-fonden för skada i en konventionsstats område, inbegripet dess territorialvatten enligt artikel 3 (a), dess exklusiva ekonomiska zon eller dess område i övrigt enligt artikel 3 (b), eller skada enligt artikel 3 (c), på grund av en viss olycka eller för förebyggande åtgärder, var de än vidtagits, i enlighet med artikel 3 (d), tills skyldigheterna enligt artikel 21.2 och 21.4 har fullgjorts beträffande den staten för alla år innan den olycka inträffat som ersättningen avser. Församlingen ska besluta i HNS-fondens interna föreskrifter under vilka omständigheter en konventionsstat ska anses ha underlåtit att fullgöra dessa förpliktelser.

3. När ersättning har vägrats tills vidare i enlighet med 21bis.2, ska den vägras slutgiltigt om förpliktelserna enligt artikel 21.1 och 21.4 inte har fullgjorts inom ett år efter det att direktören har meddelat konventionsstaten om att den inte har fullgjort dessa förpliktelser.

4. Varje betalning av avgifter till

butions due to the HNS Fund shall be set off against compensation due to the debtor, or the debtor's agents.

5. Paragraphs 2 to 4 shall not apply to claims in respect of death or personal injury.

*Non-payment of contributions*

*Article 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.

2. Where a person who is liable to pay contributions in accordance with articles 18, 19, 20 or article 21, paragraph 5, does not fulfil 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 otherwise 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*

*Article 23*

1. Without prejudice to arti-

HNS-fonden ska avräknas mot ersättning som ska utgå till gäldenären eller hans företrädare.

5. Bestämmelserna i 21.2–21.4 ska inte tillämpas på ersättningskrav beträffande dödsfall eller personskada.

*Förfallna avgifter*

*Artikel 22*

1. Avgiftsbelopp som avses i artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 och som är förfallet till betalning ska löpa med ränta enligt en räntesats som fastställs enligt HNS-fondens interna reglemente, varvid olika räntesatser får fastställas för olika förhållanden.

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, ska 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 ska vidtas mot den avgiftsskyldige eller att redan påbörjade åtgärder inte ska fullföljas.

*Frivilligt ansvar för konventionsstater att betala avgifter*

*Artikel 23*

1. Oavsett vad som sägs i arti-

cle 21, paragraph 5, a State Party may, at the time when it signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, or 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 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.

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.

kel 21.5 får en konventionsstat när den underskriver utan förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller deponerar sin handling rörande ratifikation, godkännande eller gillande eller tillträde eller när som helst därefter, förklara att den, i fråga om farliga eller skadliga ämnen som tas emot inom denna stats område, åtar sig de förpliktelser som enligt konventionen åligger den som är skyldig att betala avgifter enligt artiklarna 18, 19, 20 eller artikel 21.5 beträffande farliga och skadliga ämnen som mottagits på statens område. En sådan förklaring ska göras skriftligen och ange vilka förpliktelser som åtagandet avser.

2. Om en förklaring enligt punkt 1 avges innan denna konvention trätt i kraft enligt artikel 46, ska förklaringen deponeras hos generalsekreteraren som, sedan konventionen trätt i kraft, ska vidarebefordra förklaringen till direktören.

3. En förklaring enligt punkt 1 som avges sedan denna konvention har trätt i kraft ska 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 ska 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.

<i>Organization and administration</i>	<i>Organisation och förvaltning</i>
<i>Article 24</i>	<i>Artikel 24</i>
The HNS Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by the Director.	HNS-fonden ska ha en församling och ett sekretariat lett av direktören.
<i>Assembly</i>	<i>Församlingen</i>
<i>Article 25</i>	<i>Artikel 25</i>
The Assembly shall consist of all States Parties to this Convention.	Församlingen ska bestå av alla konventionsstater.
<i>Article 26</i>	<i>Artikel 26</i>
The functions of the Assembly shall be:	Församlingens uppgifter är
(a) to elect at each regular session its President and two Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;	(a) att vid varje ordinarie möte välja en ordförande och två vice ordförande, vilka ska inneha sina befattningar till nästa ordinarie möte,
(b) to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;	(b) att fastställa sin egen arbetsordning utom i de avseenden som regleras i denna konvention,
(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;	(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) 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;	(d) att utnämna direktör och utfärda föreskrifter om anställning av annan personal samt fastställa anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden för direktören och annan personal,
(e) to adopt the annual budget prepared in accordance with article 15(b);	(e) att anta den årliga budgeten som den förberetts enligt artikel 15 b,
(f) to consider and approve as necessary any recommendation of the Director regarding the scope of definition of contributing cargo;	(f) att överväga och godkänna en rekommendation från direktören om definitionen av avgiftspliktig last,
(g) to appoint auditors and approve the accounts of the HNS Fund;	(g) att utse revisorer och godkänna HNS-fondens räkenskaper,

(h) to approve settlements of claims against the HNS Fund, 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 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

(h) att godkänna uppgörelser om anspråk mot HNS-fonden, 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 ska göras för att de som lidit skada ska få ersättning så snart som möjligt,

(i) att upprätta en kommitté för prövning av anspråk på ersättning som ska 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 ska församlingen sträva efter att säkerställa en rättvis geografisk fördelning av medlemmarna och försäkra sig om att konventionsstaterna är lämpligt representerade; församlingens förfaranderegler ska 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 ska tillåtas att utan rösträtt delta i möten med församlingen och dess underorgan,

(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 genom-

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.

*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 thirty days' notice of such sessions.

*Article 28*

A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

*Secretariat*

*Article 29*

1. The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the HNS Fund may require.

2. The Director shall be the legal representative of the HNS Fund.

*Article 30*

1. The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions

förändret 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 ska kunna bedrivas på ett behörigt sätt.

*Artikel 27*

1. Ordinarie möten med församlingen ska äga rum en gång varje kalenderår på kallelse av direktören.

2. Extra möten med församlingen ska 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 ska underrättas av direktören om dessa minst 30 dagar i förväg.

*Artikel 28*

Församlingen är beslutsmässig när majoriteten av dess medlemmar är närvarande.

*Sekretariatet*

*Artikel 29*

1. Sekretariatet ska bestå av direktören och den personal som behövs för fondens förvaltning.

2. Direktören är fondens ställföreträdare.

*Artikel 30*

1. Direktören är HNS-fondens chefstjänsteman. Han ska med iakttagande av de anvisningar som

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.

2. The Director shall in particular:

(a) appoint the personnel required for the administration of the HNS Fund;

(b) take all appropriate measures with a view to the proper administration of the assets of the HNS Fund;

(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.

meddelas honom av församlingen utföra de uppgifter som tilldelats honom i denna konvention, i HNS-fondens reglemente och av fondens församling.

2. Direktören ska särskilt

(a) anställa den personal som behövs för HNS-fondens förvaltning,

(b) vidta alla erforderliga åtgärder för att åstadkomma en lämplig förvaltning av HNS-fondens tillgångar,

(c) driva in de avgifter för vilka betalningsskyldighet föreligger enligt denna konvention, varvid han särskilt ska 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 ska 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.

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.

*Voting**Article 33*

The following provisions shall apply to voting in the Assembly:

(a) each member shall have one vote;

(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;

(c) decisions where a two-thirds majority is required shall be a two-thirds majority vote of members present; and

Vid fullgörandet av sina uppgifter ska 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 ska avhålla sig från varje handling som kan skada deras ställning som internationella tjänstemän. Varje konventionsstat 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 konventionsstat ska betala löne- och resekostnader samt andra utgifter för sin egen delegation i församlingen och för sina representanter i underorganen.

2. Alla andra utgifter som uppkommer i HNS-fondens verksamhet ska betalas av fonden.

*Röstning**Artikel 33*

Följande bestämmelser ska gälla vid röstning i församlingen:

(a) Varje medlem ska ha en röst.

(b) Om inte annat anges i artikel 34 ska beslut i församlingen fattas med enkel majoritet bland de närvarande och röstande medlemmarna.

(c) Beslut som kräver två tredjedels majoritet ska 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 ska betraktas som icke röstande.

#### Article 34

The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

(a) a decision under article 19, paragraphs 4 or 5 to suspend or reinstate the operation of a separate account;

(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.

#### Artikel 34

Följande beslut i församlingen kräver två tredjedels majoritet:

(a) Ett beslut enligt artikel 19.4 eller 19.5 att upphäva eller återställa ett särskilt kontos verksamhet.

(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 ska fortsätta att vara i kraft.

#### Tax exemptions and currency regulations

#### Article 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

#### Skattebefrielse och valutaregler

#### Artikel 35

1. HNS-fonden, dess tillgångar, inkomster, däri inbegripet avgifter, och annan egendom som behövs i verksamheten som den anges i artikel 13.1 ska 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

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 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 contribution to the HNS Fund and of any compensation paid by the HNS Fund without any restriction.

att uppnå de mål som anges i artikel 13.1 och ingår i kostnaden för detta indirekta skatter eller omsättningsskatter ska konventionsstaternas regeringar närhelst det är möjligt vidta lämpliga åtgärder för att efterskänka eller återbetala sådana avgifter eller skatter. Varor som på detta sätt anskaffats ska 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 ska inte medges från skatter, pålagor eller avgifter som endast utgör betalning för tjänster från det allmänna.

4. HNS-fonden ska 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 ska konventionsstaterna utan inskränkning tillåta överföring och betalning 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.

Upplysningar som lämnats enligt denna konvention om någon som är skyldig att betala avgift till fonden ska 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 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.

2. Rätt till ersättning enligt kapitel III upphör om talan inte har väckts enligt bestämmelserna i kapitlet eller en underrättelse 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. In no case, however, shall an action be brought later than ten years from the date of the incident which caused the damage.

3. Talan får emellertid inte i något fall väckas sedan tio år har gått från dagen för den olycka som orsakade skadan.

4. Where the incident consists of a series of occurrences, the ten-year period mentioned in

4. Om olyckan utgörs av en serie av händelser ska den tioårsperiod som anges i tredje stycket räknas

paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.

från dagen för den senaste händelsen.

*Jurisdiction in respect of action against the owner*

*Domstol för talan mot ägaren*

*Article 38*

*Artikel 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.

1. Har en olycka orsakat skada inom en eller flera konventionsstats 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 konventionsstater.

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:

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) 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

(a) den konventionsstat där fartyget är registrerat eller om det är ett oregistrerat fartyg den konventionsstat vars flagga fartyget har rätt att föra, eller

(b) the State Party where the owner has habitual residence or where the principal place of business of the owner is established; or

(b) den konventionsstat där ägaren har sitt vanliga hemvist eller där ägarens huvudsakliga verksamhetsort är belägen, eller

(c) the State Party where a fund has been constituted in accordance with article 9, paragraph 3.

(c) den konventionsstat där en fond enligt artikel 9.3 har upprättats.

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 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.

*Jurisdiction in respect of action against the HNS Fund or taken by the HNS Fund*

#### Article 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.

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.

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. Sedan talan enligt punkt 1 eller 2 har väckts ska svaranden inom skälig tid underrättas om detta.

4. Varje konventionsstat ska 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 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.

*Domstol för talan mot HNS-fonden eller för talan av HNS-fonden*

#### Artikel 39

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 ifrågavarande olyckan eller vid en domstol hos en konventionsstat som skullen varit behörig om en ägare hade varit ansvarig.

2. Om det fartyg som transporterade de farliga och skadliga ämnena som orsakade skadan inte har kunnat identifieras ska bestämmelserna i artikel 38.1 tillämpas vid talan som förs mot HNS-fonden.

3. Varje konventionsstat ska 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 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

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 konventionsstat ska 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 konventionsstat, ska 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-fonden har kunnat på ett verkningfullt sätt träda in som part i rättegången ska 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

the HNS Fund even if the HNS Fund has not actually intervened in the proceedings.

har trätt in i rättegången.

Bilaga 1

*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 the case to be re-opened.

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.

1. En dom som meddelats av en domstol som är behörig enligt artikel 38 ska om den kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas av alla konventionsstater utom

(a) om domen erhållits genom ett svikligt förfarande, eller

(b) om svarande inte getts skäligt rådrom och erhållit en skälig möjlighet att föra sin talan.

2. En dom som erkänns enligt punkt 1 kan verkställas hos varje konventionsstat 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 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 ska om domen kan verkställas i den stat där den meddelats och där inte längre kan överklagas med ordinära rättsmedel erkännas och verkställas hos alla konventionsstater med iakttagande av ett beslut om fördelningen enligt artikel 14.6.

*Subrogation and recourse*

*Subrogations- och regressrätt*

*Article 41*

*Artikel 41*

1. The HNS Fund shall, in respect of any amount of compensation for damage paid by the HNS Fund in accordance with

1. HNS-fonden ska inträda såvitt avser belopp som den betalat i ersättning för skada enligt artikel 14.1 i den rätt som den som fått

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 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.

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 ska HNS-fondens subrogationsrätt mot sådana personer inte vara mindre förmånlig än den rätt som tillkommer en försäkringsgivare för den som fått ersättning.

3. Har en konventionsstat eller en myndighet hos staten enligt bestämmelser i nationell lag betalat ersättning för skada ska 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 ska emellertid inte inverka på konventionsstaternas förpliktelser mot stater som inte är part till denna konvention och som gäller enligt sådana konventioner.



## Chapter V

### *Transitional provisions*

#### *First session of the Assembly*

#### *Article 43*

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 thirty days after such entry into force.

#### *Article 44*

The final clauses of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea 2010 shall be the final clauses of the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

## Chapter VI

### *Final clauses*

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

#### *Article 45*

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 November 2010 to 31 October 2011 and shall thereafter remain open for accession.

2. Subject to the provisions in

## Kapitel V

### *Övergångsbestämmelser*

#### *Första mötet med församlingen*

#### *Artikel 43*

Generalsekreteraren ska sammankalla församlingens första möte. Detta möte ska äga rum så snart om möjligt efter det att denna konvention trätt i kraft och i valt fall inte senare än trettio dagar efter ikraftträdandet.

#### *Artikel 44*

Slutbestämmelser i den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 2010, ska vara slutbestämmelserna i 2010 års protokoll till den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, 1996.

## Kapitel VI

### *Slutbestämmelser*

#### *Undertecknande, ratificering, godtagande, godkännande och anslutning*

#### *Artikel 45*

1. Detta protokoll ska vara öppet för undertecknande vid organisationens högkvarter från den 1 november 2010 till den 31 oktober 2011 och ska därefter förbli öppet för anslutning.

2. Stater kan, med beaktande av

paragraphs 4 and 5, States may express their consent to be bound by this Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. An expression of consent to be bound by this Protocol shall be accompanied by the submission to the Secretary-General of data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.

5. An expression of consent which is not accompanied by the data referred to in paragraph 4 shall not be accepted by the Secretary-General.

6. Each State which has expressed its consent to be bound by this Protocol shall annually thereafter on or before 31 May until this Protocol enters into force for that State, submit to the Secretary-General data on the total quantities of contributing cargo liable for contributions received in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account.

7. A State which has expressed its consent to be bound by this Protocol and which has not submitted the data on contributing cargo required under paragraph 6 for any relevant years shall, before the entry into force of the Protocol

bestämmelserna i stycke 4 och 5, uttrycka sitt samtycke till att vara bundna av detta protokoll genom

(a) undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller

(b) undertecknande med förbehåll för ratifikation, godkännande eller gillande, eller

(c) anslutning.

3. Ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning ska genomföras genom att en handling för detta ändamål deponeras hos generalsekreteraren.

4. Ett uttryck för samtycke att bli bunden av detta protokoll ska åtföljas av att uppgifter lämnas till generalsekreteraren beträffande den totala mängden av avgiftspliktig last som mottagits i den staten under föregående kalenderår med hänsyn till det allmänna kontot och varje särskilt konto.

5. Ett uttryck för samtycke som inte åtföljts av uppgifter enligt 4 ovan ska inte godtas av generalsekreteraren.

6. Varje stat som har uttryckt sitt samtycke att bli bunden av detta protokoll ska därefter årligen den 31 maj eller dessförinnan, tills protokollet träder i kraft beträffande staten, till generalsekreteraren lämna uppgifter om den totala mängden avgiftspliktig last som svarar för bidrag som mottagits i den staten under föregående kalenderår med avseende på det allmänna kontot och varje särskilt konto.

7. En stat som har samtyckt till att bli bunden av detta protokoll och som inte har lämnat de uppgifter om avgiftspliktig last som fordras enligt artikel 45.6 för relevanta år ska innan protokollet träder i kraft för den staten bli

for that State, be temporarily suspended from being a Contracting State until it has submitted the required data.

8. A State which has expressed its consent to be bound by the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 shall be deemed to have withdrawn this consent on the date on which it has signed this Protocol or deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with paragraph 2.

### *Entry into force*

#### *Article 46*

1. This Protocol shall enter into force eighteen months after the date on which the following conditions are fulfilled:

(a) at least twelve 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 45, paragraphs 4 and 6, that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, 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 Protocol after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression

tillfälligt avstängd från att vara en fördragsslutande stat tills den har lämnat de begärda uppgifterna.

8. En stat som har uttryckt sitt samtycke att bli bunden av den internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämne ska anses ha återtagit detta samtycke den dag som den har undertecknat detta protokoll eller deponerat en handling rörande ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning i enlighet med 2 ovan.

### *Ikraftträdande*

#### *Artikel 46*

1. Detta protokoll ska träda i kraft 18 månader efter det att följande villkor uppfyllts:

(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 uppgifter enligt artikel 45.4 och 45.6 om att de som är skyldiga att betala avgifter enligt artikel 18.1 (a) och (c) i konventionen, som den ändrats enligt detta protokoll, har mottagit under det föregående kalenderåret en total mängd av minst 40 miljoner ton last som är avgiftspliktig till det allmänna kontot.

2. När en stat uttrycker sitt samtycke att vara bunden av detta protokoll sedan villkoren för ikraftträdande har uppfyllts, ska ett sådant samtycke få verkan senast tre månader efter dagen då

of such consent, or on the date on which this Protocol 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 the Convention, as amended by this Protocol, may be convened by the Organization.

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Protocol, for revising or amending the Convention, as amended by this Protocol, at the request of six States Parties or one third of the States Parties, whichever is the higher figure.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to the Convention, as amended by this Protocol, 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, of the Convention, as amended by this Protocol.

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, of the Convention, as amended by this

samtycket uttryckts, eller den dag då detta protokoll träder i kraft enligt artikel 46.1.

*Översyn och ändring*

*Artikel 47*

1. En konferens för att se över eller ändra denna konvention, som den ändrats genom detta protokoll, kan sammankallas av organisationen.

2. Generalsekreteraren ska sammankalla en konferens med konventionsstaterna för översyn eller ändring av konventionen, som den ändrats genom detta protokoll, på begäran av minst sex konventionsstater eller av minst en tredjedel av konventionsstaterna.

3. Varje handling om ratifikation, godkännande, gillande eller anslutning som deponerats efter ikraftträdande av en ändring av konventionen, såsom den ändrats genom detta protokoll, ska anses gälla konventionen såsom den ändrats.

*Ändring av begränsningsbelopp*

*Artikel 48*

1. Oavsett bestämmelserna i artikel 47 ska 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 konventionsstaterna ska ett förslag att ändra gränserna i artiklarna 9.1 och 14.5 genom generalsekreterarens försorg sändas till alla medlemmar i organisationen och

Protocol, shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

3. Any amendment proposed and circulated in accordance with paragraph 2 shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (the Legal Committee) for consideration at a date at least 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, 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, of the Convention, as amended by this Protocol.

7. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry

till alla fördragsslutande stater.

3. Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska senast inom sex månader från översändandet lämnas över till organisationens juridiska kommitté (juridiska kommittén) för övervägande.

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 ska 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 ska 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 detta protokoll öppnades för undertecknande och inte heller

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 Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol 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 Protocol 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 eighteen 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 eighteen months after its acceptance.

10. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol 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 eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State

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 detta protokoll ökat med sex procent per år, inklusive procentuell höjning från föregående år, beräknat från det att detta protokoll öppnades för undertecknande.

(c) Ingen gräns får höjas så att den med tre gånger överstiger den gräns som lagts fast i detta protokoll.

8. En ändring som har antagits i enlighet med punkt 5 ska av organisationen delges de fördragsslutande staterna. Ändringen ska 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. Alla fördragsslutande stater är bundna av ändringen om de inte säger upp detta protokoll 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

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 Protocol enters into force for that State, if later.

### *Denunciation*

#### *Article 49*

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Protocol comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

4. Notwithstanding a denunciation by a State Party pursuant to this article, any provisions of this Protocol relating to obligations to make contributions under articles 18, 19 or article 21, paragraph 5, of the Convention, as amended by this Protocol, 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.

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 protokollet träder i kraft för den staten om det sker senare.

### *Uppsägning*

#### *Artikel 49*

1. Detta protokoll får sägas upp av en konventionsstat när som helst efter det att den trätt i kraft för den staten.

2. Uppsägning görs genom att ett uppsägningsinstrument 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 konventionsstat enligt denna artikel, ska bestämmelserna i detta protokoll 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.

*Article 50**Artikel 50*

1. Any State Party may, within ninety days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions 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 sixty days after receipt of the request.

2. The Director may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within sixty 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 one hundred and twenty days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Protocol with effect from the same date.

*Cessation**Article 51*

1. This Protocol shall cease to be in force:

(a) on the date when the number of States Parties falls below six; or

1. Inom nittio dagar från deponeringen av ett uppsägningsinstrument får varje konventionsstat som anser att uppsägningen kommer att leda till en betydande höjning av avgifterna för de kvarstående konventionsstaterna begära att direktören sammankallar ett extra möte med församlingen. Direktören ska kalla församlingen att sammanträda inom sextio dagar från det att han tog emot denna begäran.

2. Direktören får på eget initiativ sammankalla församlingen till ett extra möte som ska 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 konventionsstaterna.

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 konventionsstaterna får var och en av dessa stater senast etthundratjugo dagar före den dag då uppsägningen får verkan säga upp detta protokoll med verkan från samma dag.

*Upphörande**Artikel 51*

1. Detta protokoll upphör att gälla

(a) den dag antalet konventionsstater understiger sex, eller



(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 of the Convention, as amended by this Protocol, if the data show that the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, received in the States Parties in that preceding calendar year was less than 30 million tonnes.

Notwithstanding subparagraph (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with article 18, paragraphs 1(a) and (c), of the Convention, as amended by this Protocol, 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 twelve-month period that the Protocol 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 Protocol 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 Protocol.

### *Winding up of the HNS Fund*

#### *Article 52*

1. If this Protocol ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:

(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 enligt artikel 18.1 a och c till det allmänna kontot som tagits emot hos konventionsstaterna 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 konventionsstaterna 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 protokollet ska fortsätta att gälla. Församlingen får inte fatta ett sådant beslut mer än under två på varandra följande år.

2. Stater som är bundna av detta protokoll dagen innan den upphör att gälla ska möjliggöra för HNS-fonden att utöva sina funktioner enligt artikel 52 och förblir endast för detta ändamål bundna av protokollet.

### *Avveckling av HNS-fonden*

#### *Artikel 52*

1. Om detta protokoll upphör att gälla ska HNS-fonden dock

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Protocol 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.

#### *Depositary*

##### *Article 53*

1. This Protocol and any amendment adopted under article 48 shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Protocol 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 and data on contributing cargo submitted in accordance with article 45, paragraph 4;

(ii) data on contributing cargo submitted annually thereafter, in accordance with article 45, paragraph 6, until the date of entry into force of this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend the limits on the amounts of

(a) infria sina förpliktelser för de olyckor som har inträffat innan protokollet 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 ska 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.

#### *Depositarie*

##### *Artikel 53*

1. Detta protokoll och de ändringar som godtagits enligt artikel 48 ska deponeras hos generalsekreteraren.

2. Generalsekreteraren ska

(a) underrätta alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll 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) uppgifter om avgiftspliktig last som lämnats årligen därefter i enlighet med artikel 46.6 tills dagen då detta protokoll träder i kraft,

(iii) dagen för ikraftträdande av detta protokoll,

(iv) ett förslag om ändring av gränserna för ersättningsbeloppen

compensation which has been made in accordance with article 48, paragraph 2;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article 48, paragraph 5;

(vi) 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 article 48, paragraph 9;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; and

(viii) any communication called for by any article in this Protocol; and

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all States that have signed this Protocol or acceded thereto.

3. As soon as this Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be 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.

### *Languages*

#### *Article 54*

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

Done at London this thirtieth day of April two thousand and ten.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

som har gjorts enligt artikel 48.2,

(v) en ändring som har antagits enligt artikel 48.5,

(vi) en ändring som anses antagen enligt artikel 48.8, samt den dag då ändringen träder i kraft enligt 48.9,

(vii) deponeringen av ett uppsägningsinstrument beträffande detta protokoll samt dagen för deponeringen och den dag då uppsägningen får verkan,

(viii) en underrättelse som gjorts enligt någon artikel i detta protokoll, och

(b) översända bestyrkta kopior av detta protokoll till alla stater som har undertecknat den eller har anslutit sig till den.

3. Så snart som detta protokoll träder i kraft ska en bestyrkt kopia av den överlämnas av depositarien till Förenta nationernas generalsekreterare för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

### *Språk*

#### *Artikel 54*

Detta protokoll är upprättat i ett enda original på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska språken, vilka alla är lika giltiga.

Som skedde i London den 30 april 2010.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat detta protokoll.

Bilaga 1

**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, 2010

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, 2010.

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 the 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.

\* \* \*

**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 ten 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 OM FÖRSÄKRING ELLER ANNAN EKONOMISK SÄKERHET OM  
ANSVAR FÖR SKADA ORSAKAD VID SJÖTRANSPORT AV FARLIGA ÄMNEN**

Utfärdat enligt bestämmelserna i artikel 12 i  
2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband  
med sjötransport av farliga och skadliga ämnen

Fartygets namn	Bokstäver eller siffror som identifierar fartyget	IMO-nummer	Registreringsort	Ägarens namn samt fullständig adress där denne bedriver sin huvudsakliga verksamhet

Härmed intygas att det för ovan nämnda fartyg finns en gällande försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i artikel 12 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

Typ av säkerhet .....

Säkerhetens giltighetstid .....

Namn och adress för försäkringsgivaren och/eller den (de) person(er) som har ställt annan ekonomisk säkerhet

Namn .....

Adress .....

.....

Detta certifikat gäller till .....

Utfärdat eller bestyrkt av regeringen i .....

.....

(statens fullständiga namn)

i ..... den .....

(ort)

(datum)

.....

(den utfärdande eller bestyrkande tjänstemannens namnteckning och titel)



1. Om så önskas kan på den plats där statens namn anges även tas in en uppgift om behörig myndighet i det land där certifikatet utfärdas.
2. Om säkerhet ställts av mer än en person ska det belopp som ställts av var och en av dem anges.
3. Har flera slags säkerheter ställts ska dessa anges.
4. Under rubriken "Säkerhetens giltighetstid" ska även anges den dag från vilken säkerheten gäller.
5. Under rubriken "Adress" för försäkringsgivare och/eller den (de) person(er) som ställt annan säkerhet ska det anges var denne (dessa) person(er) bedriver sin huvudsakliga verksamhet. Om det är lämpligt ska den plats där försäkringen utfärdats eller säkerheten ställts anges.

\* \* \*

## REGLER FÖR BERÄKNING AV ÅRSavgIFTER TILL DET ALLMÄNNA KONTOT

### Regel 1

1 Det bestämda belopp som anges i artikel 17.3 ska bestämmas för varje sektor enligt dessa regler.

2 Om det är nödvändigt att beräkna avgifter för mer än en sektor av det allmänna kontot, ska 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, om verksamheten för LNG-kontot senarelagts eller upphävts.
- (d) LPG, om verksamheten för LPG-kontot senarelagts eller upphävts.
- (e) Andra ämnen.

### Regel 2

1 För varje sektor ska det bestämda beloppet för varje enhet avgiftspliktig last vara produkten av avgiften per HNS-punkt och sektorfaktorn för denna sektor.

2 Avgiften per HNS-punkt ska vara den totala årsavgiften som ska betalas till det allmänna kontot delat med det totala antalet HNS-punkter för alla sektorer.

3 Det totala antalet HNS-punkter för varje sektor ska vara produkten av den totala mängd avgiftspliktig last, mätt i ton, för denna sektor och den motsvarande sektorfaktorn.

4 En sektorfaktor ska 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 ska förhållandet anspråk/mängd för vart och ett av dessa år beräknas enligt följande:

- (a) Styrkta 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 ska 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 ska 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, om verksamheten för LNG-kontot senarelagts           | 0      |
| (d) LPG, om verksamheten för LPG-kontot senarelagts           | 0      |
| (e) Andra ämnen   | 0.0001 |

7 Det genomsnittliga värdet för de tio åren ska vägs efter en sjunkande linjär skala så att andelen för det berörda året ska ha en vikt på 10, året före det berörda året ska ha en vikt på 9, året för detta ska 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, ska den berörda sektorfaktorn beräknas i enlighet med bestämmelserna i denna regel som församlingen finner passande.

---

## Sammanfattning av promemorian Skadestånd för miljöfarliga sjötransporter (Ds 2012:14)

Promemorian har föranletts av ett uppdrag att ta fram underlag för bedömningen om Sverige ska tillträda två konventioner: 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (2010 års HNS-konvention; HNS står för Hazardous and Noxious Substances) och 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen). I ett betänkande, Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods (SOU 2006:92), föreslogs att Sverige skulle tillträda en tidigare version av HNS-konventionen från 1996. Denna konvention trädde emellertid inte i kraft, eftersom inte tillräckligt många länder tillträtt den. År 2010 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen med vissa förändringar; efter ändringarna kallas den 2010 års HNS-konvention. – Bunkerkonventionen har däremot trätt i kraft den 21 november 2008.

Vad först angår *HNS-konventionen*, innebär den ett skadeståndsansvar som väsentligen är oberoende av vållande – ett strikt ansvar – för föroreningar och andra skador orsakade av sjötransport av farliga ämnen (HNS-ämnen). Reglerna motsvarar i stora delar bestämmelserna i 10 kap. sjölagen (1994:1009) om oljeskador från tankfartyg, vilka grundas på den s.k. ansvarighetskonventionen av 1992. När det gäller skador orsakade av annat än olja är rättsläget däremot oklart i svensk rätt.

Ansvaret enligt HNS-konventionen omfattar personskada, sakskada, ren förmögenhetsskada, vissa andra skador på miljön som motiverar återställande samt förebyggande åtgärder. Ansvaret bärs av fartygsägaren, som kan krävas på skadestånd enbart på grund av konventionens regler. Skadeståndet är begränsat till vissa belopp beroende på fartygets bruttodräktighet. Fartygsägaren är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen och att inneha ett certifikat som styrker detta. En skadelidande har rätt att kräva ersättning för sin skada direkt av försäkringsgivaren (eller annan som ställt säkerhet enligt konventionen); går det inte att få ut hela skadeståndet kan han begära ytterligare ersättning från en internationell fond, HNS-fonden. Denna betalar också ersättning när inte det fartyg som orsakat skadan kunnat identifieras. Fonden har regressrätt bl.a. mot fartygsägaren och dennes försäkringsbolag. Den finansieras genom att avgifter tas ut från dem som i en konventionsstat tar emot HNS-gods efter sjötransport. – Genom 2010 års konvention förändrades avgiftssystemet på vissa punkter; bl.a. slopades avgifterna för förpackat HNS-gods, samtidigt som ansvarsbeloppet för fartyg som transporterar sådant gods höjdes. Vissa ändringar gjordes också bl.a. i fråga om avgifter för kondenserad naturgas (LNG).

I SOU 2006:92 tillstyrktes att Sverige skulle tillträda HNS-konventionen i 1996 års version. Promemorian intar samma ståndpunkt. Bl.a. åberopas att de ändringar som år 2010 skett i reglerna inte leder till några andra slutsatser och att hänsyn till konventionens fördelar från miljösynpunkt talar för ett tillträde; övriga nordiska länder är också

inställda på att tillträda konventionen. Enligt promemorian ska konventionen inkorporeras med svensk rätt genom att en särskild lag hänvisar till dess regler om HNS-fonden, medan i övrigt bestämmelserna ska införlivas genom ett nytt kapitel 11 i sjölagen, där även några kompletterande regler föreslås. Lagstiftningen bör träda i kraft vid tidpunkt som regeringen bestämmer.

*Bunkerkonventionen* reglerar ansvaret för föroreningar genom olja som används för fartygets drift; den kompletterar på detta vis bestämmelserna i nuvarande 10 kap. sjölagen, som avser föroreningar genom olja från oljetankers. Reglerna i konventionen motsvarar också till stora delar 10 kap. Sålunda föreskrivs ett i princip strikt skadeståndsansvar, något som redan idag gäller för oljeskador av detta slag (10 kap. 19 § 2 st.). Det strikta ansvaret enligt konventionen åvilar emellertid inte bara fartygsägaren utan också andra kategorier som likställs med honom – redare, befraktare m.fl. Denna utvidgning sammanhänger med att konventionen inte innebär att någon fond i sista hand ska stå för skadeståndet. Däremot föreskrivs en skyldighet att teckna ansvarsförsäkring eller ställa särskild säkerhet som täcker ansvar enligt konventionen. Också här har en skadelidande rätt att kräva försäkringsbolaget (eller annan som ställt säkerhet) direkt på ersättning på grund av försäkringen. Några särskilda regler om ansvarsbegränsning förekommer inte i detta fall, utan allmänna bestämmelser tillämpas (9 kap. i den svenska sjölagen).

Enligt promemorian talar liknande skäl som anförts för ett tillträde till HNS-konventionen också för att Sverige bör tillträda bunkerkonventionen. Även om skyddet för den skadelidande till en del är ofullständigt, främst genom att regler om ersättningsfond saknas, innebär det internationella försäkringssystem som konventionen föreskriver en avsevärd förbättring av den skadelidandes ersättningsmöjligheter. För sjöfarten innebär den inte någon ytterligare belastning av betydelse. Också vikten av nordisk rättslikhet talar för ett tillträde; Danmark, Finland och Norge har redan infört regler motsvarande konventionens bestämmelser.

I promemorian lagförslag har regler i stort sett motsvarande bunkerkonventionen tagits in i en senare avdelning av 10 kap. sjölagen. Vissa tillåtna avsteg från konventionen föreslås, bl.a. genom att ansvaret väsentligen kanaliseras till fartygsägaren och likställda kategorier.

Förslaget till ändrad lagtext omfattar bl.a. vissa bestämmelser i sjölagen som ändrats genom lagen (2010:976) om ändring i sjölagen. Dessa ändringar har ännu inte trätt i kraft. Den föreslagna lagtexten har därför uppdelats på dels ändringar i sjölagen, dels ändringar i den nämnda lagen av 2010. Motsvarande uppdelning har skett i författningskommentaren.

## Lagförslagen i promemorian

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)

*dels* att 10 kap. 1, 2, 4–8, 12, 13, 15, 17–19 §§, 12 kap. 1 §, 19 kap. 1 §, 20 kap 15 § samt 21 kap. 6 och 7 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas fjorton nya paragrafer, 10 kap. 20–32 §§ och 21 kap. 5 a § samt närmast före 10 kap. 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31 och 32 §§ nya rubriker av följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas ny rubrik närmast före underrubriken till 10 kap. 2 § av följande lydelse,

**10 kap.<sup>1</sup>**

## 1 §

I detta kapitel avses med  
*olja*: *beständig* mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,

I detta kapitel avses med  
*olja*: mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja,

*bunkerolja*: *olja, inbegripet smörjolja, som används eller är avsedd att användas för ett fartygs drift och alla rester av sådan olja,*

*oljeskada*: *dels skada som orsakats av förorening genom olja från ett fartyg och som uppkommit utanför fartyget, i fråga om försämring av miljön dock endast utebliven vinst samt kostnader för rimliga återställningsåtgärder som har vidtagits eller planeras, dels kostnader för förebyggande åtgärder och skada som orsakats av sådana åtgärder,*

*bunkeroljeskada*: *oljeskada orsakad av förorening genom bunkerolja som har läckt ut eller tömts från ett fartyg,*

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

*förebyggande åtgärd*: varje åtgärd som varit skäligen påkallad för att förhindra eller begränsa en oljeskada genom förorening och som har 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 brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, *skall* dock bolaget anses

*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 brukas av ett bolag, vilket i den staten är registrerat som fartygets brukare, *ska* dock bolaget anses

<sup>1</sup> Kapitlet har erhållit ny lydelse genom 1995:1081.

som ägare,

som ägare,

*1969 års ansvarighetskonvention:* den i Bryssel den 29 november 1969 avslutade konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja eller denna konvention som den har ändrats i London den 19 november 1976,

*1992 års ansvarighetskonvention:* 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet, och

*konventionsstat:* en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention.

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

*1992 års ansvarighetskonvention:* 1969 års ansvarighetskonvention som den har ändrats genom det i London den 27 november 1992 avslutade ändringsprotokollet,

*bunkerkonventionen:* 2001 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja, och

*konventionsstat:* vid tillämpning av 2–19 §§ en stat som har tillträtt 1992 års ansvarighetskonvention; vid tillämpning av 20–32 §§: en stat som har tillträtt bunkerkonventionen.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel *ska* med fartyg jämföras varje annan flytande anordning som används till sjöss.

### **Regler om annan oljeskada än bunkeroljeskada**

#### 2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och som har orsakats av ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *skall bestämmelserna* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *skall* bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas på oljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon och orsakats av *beständig olja från* ett fartyg, vilket konstruerats eller anpassats för att transportera olja som bulklast. I fråga om fartyg som kan transportera både olja och annan last *ska dessa bestämmelser* tillämpas endast när fartyget transporterar olja som bulklast samt under resor som följer på en sådan transport. I sistnämnda fall *ska* bestämmelserna dock inte tillämpas, om det visas att fartyget inte har några rester kvar ombord från transporten. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för

åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon.

förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa oljeskador 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.

I fråga om *kapitlets* tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

I fråga om tillämplighet av 2–18 §§ på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg samt på fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i första stycket gäller bestämmelserna i 19 §.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada skall betalas enligt *detta kapitel* även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.

Ersättning för åtgärder med anledning av en oljeskada ska betalas enligt 2–19 §§ 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.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat.

Bestämmelserna i *detta kapitel* tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

Bestämmelserna i 2–19 §§ tillämpas inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.

#### 4 §

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

Anspråk på ersättning för en oljeskada får göras gällande mot fartygsägaren endast med stöd av bestämmelserna i 2–19 §§.

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 Bilaga 3 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 oljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller e–g, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### 5 §<sup>2</sup>

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i *detta kapitel* till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *skall* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 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 rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ till ett belopp motsvarande 4 510 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för ett fartyg vars dräktighet, beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 5 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 631 SDR för varje dräktighetstal därutöver. Ansvaret *ska* dock inte i något fall överstiga 89 770 000 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 oljeskadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### 6 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § 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

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket finns endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller någon annan på ägarens vägnar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ 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 *ska* räknas om till svenska kronor enligt

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:610.

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 §.

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 9 § 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.

bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt *första stycket ska* här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts eller kan väckas enligt 21 kap. 5 §.

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 *ska* 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 § *ska* i stället gälla verkan som avses i 9 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, *ska* i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

#### 7 §

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

En begränsningsfond som avses i 6 § fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringarna.

#### 8 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada 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,

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en oljeskada inträder intill det belopp han har betalat i den skadelidandes rätt enligt bestämmelserna i 2–19 §§ 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

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.

## 12 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *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 5 § första stycket. Staten har dock inte en 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 5 § första stycket.

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

fonden enligt första stycket, kan Bilaga 3 domstolen bestämma att medel tills vidare *ska* sättas av för att han senare *ska* kunna göra sin rätt gällande mot fonden.

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast, *ska* ta och vidmakthålla försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Staten har dock inte en sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, *ska* den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten *ska* 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 5 § första stycket.

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

## 13 §

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid

För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid

tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *skall* det finnas en försäkring eller en 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 5 § 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 certifikat 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 5 § första stycket.

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

tillfället transporterar mer än 2 000 ton olja som bulklast *ska* det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 5 § första stycket. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.

Fartyget *ska* 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 certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en främmande stat, *ska* 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 5 § första stycket.

#### 15 §

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.

Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 2–19 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.

#### 17 §

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

Om ansvar för åsidosättande av försäkringsplikten och vissa andra skyldigheter i 2–19 §§ finns bestämmelser i 20 kap. 15 §.

#### 18 §

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5–7 §§.

Om laga domstol och om verkställighet av domar i mål om ersättning för oljeskada finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6 och 7 §§.

## 19 §

Bestämmelserna i *detta kapitel* gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av 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 oljeskada 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 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *oljeskada* i Sverige eller dess ekonomiska zon eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa en oljeskada i Sverige eller dess ekonomiska zon, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

Bestämmelserna i 2–18 §§ gäller inte i fråga om en oljeskada som orsakats av ett örlogsfartyg eller av 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 oljeskada 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, *ska* dock bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde stycket och 3–5 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 § tillämpas.

Har ett fartyg som inte omfattas av bestämmelserna i 2 § första stycket orsakat en *annan oljeskada än bunkeroljeskada* 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, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § fjärde och sjätte styckena och 3 § i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 9 och 21 kap. 5 §. I fråga om ägarens rätt att begränsa sitt ansvar gäller i sådant fall bestämmelserna i 9 kap.

### **Regler om bunkeroljeskada**

#### Tillämpningsområde m.m.

## 20 §

*Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas på bunkeroljeskador, som har uppkommit i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett,*

*för att förhindra eller begränsa oljeskador i Sverige eller dess ekonomiska zon eller i en annan konventionsstat eller dess ekonomiska zon. Bestämmelserna gäller dock inte sådan oljeskada som avses i 2 § första stycket.*

*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.*

*Vid tillämpning av 21–24 och 28 §§ likställs med ägare av ett fartyg en redare som inte är ägare, en befraktare eller en annan person som i redarens ställe handhar fartygets drift.*

*I fråga om tillämplighet av bestämmelserna om bunkeroljeskada på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller 32 §.*

*Ersättning för åtgärder med anledning av en bunkeroljeskada ska betalas enligt 20–32 §§ även om det finns skyldighet enligt lag eller annan författning att vidta åtgärderna.*

*Bestämmelserna i 20–32 §§ tillämpas även om andra regler om tillämplig lag skulle leda till annat. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt fördrag.*

### Skadestånd

*Ansvar för en bunkeroljeskada*

#### *21 §*

*En bunkeroljeskada ska ersättas av fartygets ägare, även om varken ägaren eller någon som han svarar*

för är vållande till skadan. Utgörs Bilaga 3  
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.

Ansvar enligt första stycket  
inträder dock inte om det visas att  
skadan

1. har 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 har 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.

Kanalisering av ansvaret och  
regressrätt

22 §

Anspråk på ersättning för en  
bunkeroljeskada får göras gällande  
mot fartygsägaren eller annan som  
avses i 20 § tredje stycket endast  
med stöd av bestämmelserna i 20–  
32 §§.

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 avsändare, avlastare, lastmottagare eller lastägare,

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

e) den som vidtar förebyggande åtgärder, eller

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

Vad som har betalats i ersättning för en bunkeroljeskada får inte krävas åter av en person som avses i andra stycket a, b eller d–f, om inte den mot vilken anspråket riktas har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

#### *Ansvarsbegränsning*

##### *23 §*

Bestämmelserna i 20–32 §§ påverkar inte rätten för fartygsägaren eller annan att begränsa sitt ansvar enligt 9 kap.

#### *Preskription*

##### *24 §*

Om preskription av fordran på ersättning för en bunkeroljeskada finns bestämmelser i 19 kap. 1 §.

#### *Försäkring*

#### *Försäkringsplikt för svenska fartyg*

##### *25 §*

Ägaren av ett svenskt fartyg med en dräktighet av mer än 1 000 ska ta och vidmakthålla en försäkring eller ställa annan betryggande säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Staten har dock inte en sådan



skyldighet.

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

*Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska 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 första stycket.*

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

*Försäkringsplikt för utländska fartyg*

#### 26 §

*För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och har en dräktighet som överstiger 1 000 ska det finnas en försäkring eller en annan betryggande säkerhet som täcker ägarens ansvar enligt bestämmelserna i 20–32 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

*Fartyget ska 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 certifikat utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Om fartyget ägs av en*

*främmande stat, ska 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 första stycket.*

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

#### *Krav mot försäkringsgivaren*

##### *27 §*

*En försäkring som avses i 25 eller 26 § ska för den som är berättigad till ersättning medföra rätt att få ut ersättningen direkt av försäkringsgivaren.*

*Försäkringsgivaren är dock fri från ansvar, om fartygets ägare och de som avses i 20 § tredje stycket inte är ansvariga eller om någon av dessa har vållat skadan uppsåtligen. Försäkringsgivarens ansvar ska inte i något fall överstiga det ansvarsbelopp som gäller enligt 9 kap. 5 §. 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 hade kunnat åberopa mot ägaren.*

##### *28 §*

*Om försäkringsgivaren inte har gjort något annat förbehåll, gäller försäkringen för fartygets ägare mot hans ansvar enligt bestämmelserna i 20–31 §§ eller motsvarande lagstiftning i en annan konventionsstat.*

#### *Annan säkerhet*

##### *29 §*

*Vad som föreskrivs i 27 § om försäkring tillämpas också i fråga*

om sådan säkerhet av annat slag Bilaga 3  
som avses i 25 eller 26 §.

*Åsidosättande av försäkringsplikt  
m.m.*

30 §

*Om ansvar för åsidosättande av  
försäkringsplikten och vissa andra  
skyldigheter i fråga om  
bunkeroljeskada finns bestämmel-  
ser i 20 kap. 15 §.*

*Om laga domstol m.m.*

31 §

*Om laga domstol och om  
verkställighet av domar i mål om  
ersättning för bunkeroljeskada  
finns bestämmelser i 21 kap. 5, 6  
och 7 §§.*

*Övriga bestämmelser*

32 §

*Bestämmelserna i 20–31 §§  
gäller inte i fråga om en  
bunkeroljeskada orsakats av ett  
örlogsfartyg eller av 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 bunkeroljeskada 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, ska dock  
bestämmelserna i 20 § fjärde  
stycket och 21–23 §§ i detta kapitel  
samt 19 kap. 1 § första stycket 9  
och 21 kap. 5 § tillämpas.*

**12 kap.**1 §<sup>3</sup>

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas 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 § eller 11 kap. 7 §.
--	--

**19 kap.**1 §<sup>4</sup>

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 har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som <i>skall</i> 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,	8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som <i>ska</i> 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	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
---	---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1995:1314.

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.

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, och

*10. fordran på ersättning för skada orsakad av farliga 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. 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 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.

**20 kap.**15 §<sup>5</sup>

*En fartygsägare, som uppsåtligen 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.

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.

*Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter vad som sägs i 10 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, 25 eller 26 § eller i 11 kap. 13 eller 14 § ombord på ett fartyg, när det används för sjöfart, döms befälhavaren till böter.

**21 kap.**

## 5 a §

*Talan om ersättning för skada orsakad av farliga 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 har uppkommit utanför Sverige, om 11 kap. 2 § första stycket 3 eller andra stycket är tillämpligt och*

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

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

*c) begränsningsfond enligt Bilaga 3 11 kap. 7 § har upprättats i Sverige.*

*Är svensk domstol behörig enligt första stycket, får även talan om ersättning för annan skada orsakad av farliga 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, ska regeringen bestämma att en av dessa domstolar ska handlägga samtliga mål.*

*Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 11 kap. 7 §, 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.*

#### 6 §<sup>6</sup>

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

Har en dom i ett mål om ersättning för oljeskada *eller skada orsakad av farliga ämnen* meddelats i en annan stat som har tillträtt den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen respektive den i 11 kap. angivna 2010 års HNS-konvention* och var domstolarna i den staten behöriga att pröva den tvist som domen avser, gäller följande. Domen *ska*, 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

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

detta kapitel. Detta medför inte skyldighet att verkställa en utländsk dom, om det ansvarsbelopp som gäller för fartygets ägare därmed skulle överskridas.

prövning sker av den sak som avgjorts genom domen, om inte annat följer av vad som sägs i 10 kap. 9 §, 11 kap. 10 § 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

Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt. Till ansökan *ska* fogas

1. domen i original eller i kopia som
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.

- 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, *den i samma kapitel angivna bunkerkonventionen 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* handlingen åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *skall* vara bestyrkt av en diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Handlingarna *ska* vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset *ska* 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, *ska* handlingarna åtföljas av en översättning till svenska. Översättningen *ska* 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.



Har i enlighet med bestämmelserna i den i 10 kap. angivna 1992 års ansvarighetskonvention 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. väckts vid en svensk domstol, rätt att begränsa sitt ansvar, *skall* domstolen i dom 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.

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, *ska* domstolen i dom 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.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1995:1081.

## Förslag till lag om ändring i lagen (2010:976) om ändring i sjölagen

Härigenom föreskrivs

att 9 kap. 3 §, 11 kap. och rubriken till 11 kap. sjölagen (1994:1009) istället för lydelsen enligt lagen (2010:976) om ändring i sjölagen ska ha följande lydelse,

*Lydelse enligt SFS 2010:976*

*Föreslagen lydelse*

### **9 kap.**

#### **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 ansvar för radiologisk skada,

4. en fordran med anledning av radiologisk skada 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 skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

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 skyldigheter 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 ämnen vilken omfattas av 11 kap. 1 och 2 §§.

**11 kap. Om ansvar för radiologisk skada**

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

### *Inledande bestämmelser*

#### Definitioner

#### 1 §

I detta kapitel avses med farliga ämnen:

1 §  
Särskilda bestämmelser om radiologisk skada finns i lagen (2010:950) om ansvar och

a) oljor som transporteras i bulk och som anges i bilag 1 till bilaga

internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78) i gällande lydelse,

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) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 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) i gällande lydelse, 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) i gällande lydelse,

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) i gällande lydelse, 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 omfattas av koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden) i gällande lydelse, 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,

farligt bulkämne: sådant farligt ämne som avses i a–c och e–h,

farligt förpackat ämne: sådant farligt ämne som avses i d,

skada: dels dödsfall eller personskada ombord eller utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på egendom utanför det fartyg som transporterar farliga ämnen och som orsakats av dessa, dels skada på grund av förorening av miljön som orsakats av farliga 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 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 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, Bilaga 3  
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, ska dock bolaget anses  
som ägare,

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

HNS-konventionen: 2010 års  
internationella konvention om  
ansvar och ersättning för skada i  
samband med sjötransport av  
farliga ämnen,

HNS-fonden: Den internationella  
fonden för farliga ämnen,

konventionsstat: en stat som  
tillträtt HNS-konventionen.

Är det inte möjligt att tillförlitligt  
särskilja skada orsakad av farliga  
ämnen från skada orsakad av andra  
omständigheter, anses all skada  
orsakad av de farliga 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 i gällande lydelse, eller i  
bilaga B i koden för säker  
hantering av fasta bulklast, i  
gällande lydelse.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel ska med fartyg jämföras varje annan anordning som kan användas för trafik till sjöss.

### Tillämpningsområde

#### 2 §

Bestämmelserna i detta kapitel  
tillämpas på skador som vid

*sjötransport med farliga ämnen som last har uppkommit*

*1. i Sverige eller i en annan konventionsstat;*

*2. i Sveriges eller en annan konventionsstats ekonomiska zon, om skadan har uppkommit genom förorening av miljön; och*

*3. utanför Sverige på annat sätt än genom förorening av miljön, om skadan har orsakats av ett farligt ämne som har 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 svensk flagg.*

*Bestämmelserna tillämpas också på kostnader för förebyggande åtgärder som har vidtagits, oavsett var det har skett, för att förhindra eller begränsa skador som anges i 1–3 ovan.*

*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.*

*I fråga om kapitlets tillämplighet på örlogsfartyg och vissa andra statsfartyg gäller bestämmelserna i 20 §.*

*Ersättning för åtgärder med anledning av skador med farliga ämnen ska 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. De tillämpas dock inte i den utsträckning en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges åtaganden enligt ett internationellt*

## 3 §

*Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte*

*1. på sådan skada som utgör oljeskada enligt 10 kap. 1 § första stycket,*

*2. på skada som är orsakad av radioaktivt material enligt klass 7 antingen i den internationella sjökoden för farligt gods, i gällande lydelse, eller i koden för säker hantering av fasta bulkklaster, i gällande lydelse,*

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

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

**Skadestånd**Ansvaret för en skada orsakad av farliga ämnen

## 4 §

*En skada ska 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 upplysa om den farliga egenskapen hos de ämnen som transporterats, och detta helt eller delvis har förorsakat skadan eller har lett till att fartygets ägare inte tagit en försäkring som nämns i 13 eller 14 §. Detta gäller dock bara om varken fartygsägaren eller hans anställda eller ställföreträdare hade eller rimligen borde ha haft vetskap om ämnets farlighet.

#### 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.

Anspraak enligt första stycket får dock framställas mot en avsändare, avlastare eller lastägare som har underlåtit att ge upplysningar om farliga ämnen som transporterats, om detta föranlett att fartygsägaren är utan ansvar för skadan enligt 4 § andra stycket 4.

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.

#### Ansvarsbegränsning

##### 6 §

Fartygets ägare har rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar för skada genom farligt bulkämne enligt 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 ska dock inte i något fall överstiga 100 000 000 SDR.

Fartygets ägare har vidare rätt att för varje olycka begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för skada orsakad av farligt förpackat ämne till 11 500 000 SDR för ett fartyg vars dräktighet beräknad enligt 9 kap. 5 § 6, inte överstiger 2 000. Är dräktigheten högre höjs beloppet med 1 725 SDR för varje dräktighetstal från 2 001 till 50 000

och med 414 SDR för varje dräktighetstal över 50 000. Ansvaret ska dock inte i något fall överstiga 115 000 000 SDR.

Vad som sägs i andra stycket gäller också om en skada har blivit orsakad av både farligt bulkämne och farligt förpackat ämne eller av någotdera ämnet, oklart vilket.

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

#### 7 §

Rätt till ansvarsbegränsning enligt 6 § 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 ska räknas om till svenska kronor enligt bestämmelserna i 22 kap. 3 § andra stycket.

En begränsningsfond enligt detta kapitel ska 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 ska 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 § ska i stället gälla verkan som avses i 10 § i detta kapitel. Följs inte ett föreläggande enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket, ska i ett beslut som där sägs tillkännages att rätten till ansvarsbegränsning inte längre finns.

#### Fördelning av en begränsningsfond

##### 8 §

En begränsningsfond som avses i 7 § 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 7 §.

#### Ersättning från en begränsningsfond i vissa fall

##### 9 §

Den som innan begränsningsfonden har fördelats har betalat ersättning för en skada med farliga 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 ska sättas av för att han senare ska 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 dessa från begränsningsfonden som en annan skadelidande.

#### Verkan av en begränsningsfond

##### 10 §

Har en begränsningsfond upprättats enligt 7 § 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, ska åtgärden hävas. Har ägaren ställt säkerhet för att undvika en sådan åtgärd, ska säkerheten återställas till honom.

Om en begränsningsfond har upprättats i en annan konventionsstat, ska 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

##### 11 §

Om preskription av fordran på ersättning för skada orsakad av farliga ämnen finns bestämmelser i

Ersättning från HNS-fonden

## 12 §

Bestämmelserna om rätt till ersättning från HNS-fonden finns i lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga ämnen.

**Försäkring m.m.**Försäkringsplikt för svenska fartyg

## 13 §

Ägaren av ett svenskt fartyg, som transporterar farliga ämnen, ska 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 6 §. Staten har dock ingen sådan skyldighet.

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

Har ägaren fullgjort sin skyldighet enligt första stycket, ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett certifikat som visar detta. För ett fartyg som ägs av svenska staten ska 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 6 §.

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

Försäkringsplikt för utländska fartyg

14 §

*För ett utländskt fartyg som anlöper eller lämnar en svensk hamn eller en tilläggsplats på svenskt sjöterritorium och som vid tillfället transporterar farliga ämnen ska 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 6 §. Vad som nu har sagts gäller inte ett fartyg som ägs av en främmande stat.*

*Fartyget ska 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, ska 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 6 §.*

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

Krav mot försäkringsgivaren

15 §

*En försäkring som avses i 13 eller 14 § ska 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 ska*

inte i något fall överstiga det Bilaga 3  
ansvarsbelopp som gäller enligt 6 §  
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.*

#### 16 §

*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

#### 17 §

*Vad som föreskrivs i 15 och 16  
§§ om försäkring tillämpas också i  
fråga om sådan säkerhet av annat  
slag som avses i 13 eller 14 §.*

#### Åsidosättande av försäkringsplikt m.m.

#### 18 §

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

#### **Om laga domstol m.m.**

#### 19 §

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

#### **Övriga bestämmelser**

#### 20 §

*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, ska dock bestämmelserna i 1 §, 2 § femte stycket och 4–6 §§ i detta kapitel samt 19 kap. 1 § första stycket 10 och 21 kap. 5 a § tillämpas.*



# Förslag till lag (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen

Bilaga 3

Häri genom föreskrivs följande.

## **Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag**

1 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 13–20, 22, 37.2–4 och 39–41 i 2010 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga 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 en svensk översättning intagen som bilaga 1 till denna lag. Konventionens originaltexter ska ha samma giltighet.

## **Fondens regressrätt**

2 § Ett belopp som den internationella fonden för farliga 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 försäkringsgivare eller 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 ämnen, som enligt artikel 39.1, 39.2 eller 39.4 i konventionen får tas upp i Sverige, ska 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 ska 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 ämnen ska 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, ska 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.

# Förslag till lag (2012:000) om uppgiftsskyldighet rörande mottagande av farliga ämnen

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I denna lag avses med *farliga 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) i gällande lydelse,

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) i gällande lydelse, och sådana ämnen och blandningar som provisoriskt bedömts falla under föroreningskategori X, Y eller Z enligt 6.3 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), i gällande lydelse, 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), i gällande lydelse,

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) i nuvarande lydelse, 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 omfattas av koden för säker hantering av fasta bulkklaster (BC-koden) i nuvarande lydelse, 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.

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

350 000 ton oljor som avses i 1 § a, eller

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

20 000 ton flytande petroleumgas av lätta kolväten med propan och butan som huvudsakliga beståndsdelar (LPG), eller

20 000 ton av fasta bulkvaror eller annan last med farliga ämnen som anges i 1 §, ska senast den 1 mars året därpå lämna den myndighet som regeringen bestämmer uppgifter om den mottagna mängden farliga ämnen.

Samma skyldighet som föreskrivs i första stycket har den som mottagit flytande naturgas av lätta kolväten med metan som huvudsaklig beståndsdel (LNG), om inte han visar att han överenskommit med den som omedelbart före lossningen ägde ämnet att denne i mottagarens ställe ska vara skyldig att betala föreskriven avgift för ämnet. I så fall är den tidigare ägaren också skyldig att lämna uppgifter om den lossade mängden LNG.

Med farliga ämnen som har transporterats sjöledes till anläggningen jämfås olja som har transporterats till anläggningen från utlandet på annat sätt än sjöledes och som omfattas av definitionen av avgiftspliktig olja i artikel 1.3 i 1992 års konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja, om oljan 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 ämnen som han har mottagit tillsammans med den mängd farliga 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 § Envar som under visst kalenderår på sätt som sägs i 2 § har tagit emot farliga ämnen eller är uppgiftsskyldig ska, efter anmodan av där angiven myndighet, lämna uppgift om den mängd som han har mottagit eller, i fall som avses i 2 § andra stycket sista meningen, 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 Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen 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.

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

Bilaga 3

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall ska ha följande lydelse.<sup>1</sup>

*Föreslagen lydelse*

*Bilaga*

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande	Tillämplig internationell överbekommelse
Internationella organ	Fysiska personer

72. *HNS-fonden*

*Konventionen den 30 april 2010 om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga ämnen (HNS-konventionen)*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:82

## Förslag till lag om ändring i lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken

Härigenom föreskrivs  
att 10 kap. 19 § miljöbalken istället för dess lydelse enligt lagen (2010:968) om ändring i miljöbalken ska ha följande lydelse,

*Lydelse enligt SFS 2010:968*

*Föreslagen lydelse*

### **10 kap.**

#### 19 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte miljöskador som

1. omfattas av 10 kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,

3. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

4. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot, eller

5. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

1. omfattas av 10 *eller* 11 kap. sjölagen (1994:1009),

2. omfattas av lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna,

3. *omfattas av lagen (2012:000) om ersättning från den internationella fonden för farliga och skadliga ämnen,*

4. omfattas av lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor,

5. orsakats av en väpnad konflikt, en fientlighet, ett inbördeskrig, ett uppror eller en exceptionell och oundviklig naturhändelse som det inte varit möjligt att skydda sig mot,

6. orsakats av en verksamhet eller åtgärd vars enda syfte varit att skydda mot en naturkatastrof.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Justitiekanslern, Domstolsverket, Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Riksgäldskontoret, Finansinspektionen, Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt vid juridiska fakulteten, Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet), Havs- och vattenmyndigheten, Kemikalieinspektionen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Naturskyddsföreningen, Plast- & Kemi-företagen, Regelrådet, Sjöassuradörernas förening (Svensk Försäkring), Sjöbefälsföreningen, Sveriges dispaschör, Sveriges fiskares riksförbund och Transportindustriförbundet.

Naturvårdsverket, Svenskt Näringsliv, Sveriges Redareförening, Svenska Bankföreningen, Näringslivets transportråd, SEKO-Sjöfolk, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöfartsforum, Skärgårdsredarna, Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet, Svenska Sjörättsföreningen, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Ångfartygs Assuransförening (The Swedish Club), Sweboat och Världsnaturfonden har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

## Transportstyrelsens framställan (TSS 2012-1149)

Framställan om ändring i sjölagen (1994:1009), förordning (1994:1279) med bemyndigande att meddela föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen samt fartygsregisterförordningen (1975:927)

Med anledning av det arbete som Sjöfartsverket och Transportstyrelsen gemensamt utfört i syfte att förtydliga ansvarsfördelningen mellan myndigheterna framställer Transportstyrelsen om nödvändiga ändringar i sjölagen (1994:1009) respektive rörordning (1994:1279) med bemyndigande att meddela föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen samt fartygsregisterrörordningen (1975:927).

### Dispens för att kunna föra svensk flagg

Transportstyrelsen svarar sedan myndighetens bildande för det svenska fartygsregistret. I enlighet med gällande regelverk åligger det emellertid Sjöfartsverket att besluta om dispens för att föra svensk flagg för att fartyget ska kunna bli registrerat i det svenska fartygsregistret. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har i den gemensamma översynen myndighetenn genomfört konstaterat att beslut om dispens bör överföras till den registeransvariga myndigheten, dvs. Transportstyrelsen. En ändring bör således göras i sjölagen (1994:1009) 1 kap. 1 b §, där Transportstyrelsen bör ersätta Sjöfartsverket, samt i förordning (1994:1279) med bemyndigande att meddela föreskrifter och andra beslut enligt sjölagen, där Sjöfartsverket i ingressen bör bytas ut mot Transportstyrelsen.

Mot bakgrund av att Transportstyrelsen i enlighet med regeringens proposition 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet ska finansiera sin verksamhet genom avgifter bör ett bemyndigande införas i Fartygsregisterförordningen (1975:927) i syfte att möjliggöra för Transportstyrelsen att kunna ta ut avgifter även för medgivande om dispenser för att föra svensk flagg.

### Upprättande av förteckningar över bisittare i sjöförklaringar, besiktningsmän och ledamöter i dispaschmål

I enlighet med sjölagen 18 kap. 10 § och 21§ ska Sjöfartsverket årligen upprätta en förteckning över personer (sakkunniga ledamöter) som kan bistå i samband med sjöförklaringar. Vid en sjöförklaring ska rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Ansvaret för uppgifter i samband med sjöolyckor åvilar Statens haverikommission och Transportstyrelsen i olika delar. Transportstyrelsen har därutöver ansvar för sjömansregistret vari lämpliga personer står att finna. Exempelvis är det viktigt att ledamöterna har aktuell operativ erfarenhet. Sjöfartsverket och Trans-



portstyrelsen har i den gemensamma översynen myndigheterna genomfört konstaterat att Transportstyrelsen är den myndighet som är bäst lämpad att föra en sådan lista och att uppgiften därför bör föras över till Transportstyrelsen. Mot denna bakgrund framställer Transportstyrelsen om en ändring i 18 kap. 10§, tredje stycket av sjölagen där Sjöfartsverket bör bytas ut mot Transportstyrelsen.

På motsvarande sätt återfinns i sjölagen en bestämmelse om att Sjöfartsverket ska upprätta en förteckning över besiktningsmän. Instrumentet används i ringa omfattning i Sverige men det föreligger alltså ett behov. Kompetens för att genomföra besiktningar finns i Sverige antingen på Transportstyrelsen eller hos erkända organisationer med verksamhet i Sverige. Transportstyrelsen är också den myndighet som har uppgifter att svara för besiktning av svenska fartyg. Sjöfartsverket har idag inga motsvarande uppgifter. Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har i den gemensamma översynen myndigheterna genomfört konstaterat att Transportstyrelsen är den myndighet som är bäst lämpad att föra en sådan lista och att uppgiften därför bör föras över till Transportstyrelsen. Mot denna bakgrund framställer Transportstyrelsen om en ändring i 18 kap. 21 § sjölagen där Sjöfartsverket bör bytas ut mot Transportstyrelsen.

Slutligen återfinns i sjölagen 22 kap. 11 § en bestämmelse att Sjöfartsverket, årligen till de tingsrätter som får ta upp dispaschmål ska upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har i den gemensamma översynen myndigheterna genomfört konstaterat att Transportstyrelsen är den myndighet som är bäst lämpad att föra en sådan lista och att uppgiften därför bör föras över till Transportstyrelsen. Mot denna bakgrund framställer Transportstyrelsen om en ändring i 22 kap. 11§ sjölagen där Sjöfartsverket bör bytas ut mot Transportstyrelsen.

## Lagförslagen i framställan

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

## 1 b §

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande *Sjöfartsverket* får medge att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § skall anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande *Transportstyrelsen* får medge att även andra fartyg än de som avses i 1 eller 1 a § skall anses som svenska och vara berättigade att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande får lämnas bara om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande eller om ägaren har fast hemvist i Sverige.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Regeringen får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt eller registrerat fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

**18 kap.**

## 10 §

Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen skall hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna

från en förteckning som *Sjöfartsverket* årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna skall vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkursstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

## 21 §

*Sjöfartsverket* skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som *Sjöfartsverket* anger.

*Transportstyrelsen* skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som *Transportstyrelsen* anger.

## 21 kap.

### 11 §

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall *Sjöfartsverket* varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är

För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall *Transportstyrelsen* varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är

lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

Efter remiss har yttranden över framställan avgetts av Göteborgs tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Finansinspektionen, Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt vid juridiska fakulteten, Stockholms universitet (Sjörättsinstitutet), Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöassuradörens förening (Svensk Försäkring).

Kustbevakningen, Sjöbefälsföreningen, Svenska sjörättsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges dispaschör, Sveriges Redareförening, Skärgårdsredarna, Sjöfartsforum, Sveriges Skeppsmäklarförening och Sveriges Ångfartygs Assuransförening (The Swedish Club) har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.