

3. Betænkning afgivet af Sølvsudvalget angående

ansvar for forureningskade forvoldt af bunkers-
olie og

ansvar for skade opstået i forbindelse med søtrans-
port af farlige og forurenende stoffer

Betænkning nr. 1451

København 2004

Publikationen kan bestilles hos

Danmark.dk's netboghandel
Telefon **1881**
www.danmark.dk/netboghandel

120 kr. inkl. moms

Publikationen kan hentes på www.søfartsstyrelsen.dk

ISBN 87- 601-9977-6
ISBN 87- 601 – 9978-4 (Internet)

Tryk: Herrmann & Fischer A/S

Indholdsfortegnelse

I.	Indledning	7
II.	Kapitel 9 a	11
III.	Bemærkninger til lovudkastets Kapitel 9 a	15
IV.	Kapitel 11	25
V.	Bemærkninger til lovudkastets Kapitel 11	33
VI.	Andre ændringer af søloven	51
VII.	Bemærkninger til andre ændringer af søloven	56
VIII.	Bilag	57
	A. Bunkerskonventionen	59
	B. Beretning fra Bunkerskonferencen	85
	C. HNS-konventionen	97
	D. Uddrag af beretning fra HNS-konferencen	163

BILAG

A. Bunkerskonventionen	59
B. Beretning fra Bunkerskonferencen	85
C. HNS-konventionen	97
D. Uddrag af beretning fra HNS-konferencen	163

I. Indledning.

Med skrivelse af 21. december 1977 nedsatte Handelsministeriet (nu Økonomi- og erhvervsministeriet) et udvalg med den opgave i nordisk lovsamarbejde at foretage en revision af visse bestemmelser i søloven. Der blev fra ministeriets side angivet følgende retningslinier for udvalgets arbejde: "Udvalgets opgave vil i første række bestå i at undersøge og til Handelsministeriet gøre indstilling om, hvilke ændringer det er nødvendigt at gennemføre i søloven for at indarbejde de 2 søretskonventioner om henholdsvis passagerer og deres bagage fra 1974 samt vedrørende begrænsning af rederes ansvar fra 1976 med henblik på en eventuel senere dansk ratifikation af de nævnte konventioner. Udvalget vil i øvrigt være beføjet til også at behandle andre spørgsmål om ændring af de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde. Udvalget er bemyndiget til at træde i forbindelse med de udvalgte lande, der er eller måtte blive nedsat i de øvrige nordiske lande med tilsvarende opgaver."

Udvalget i dets daværende sammensætning afsluttede i april 1981 behandlingen af de i kommissoriet særligt fremhævede spørgsmål om befordring af passagerer og deres bagage samt om begrænsning af rederes ansvar, jf. betænkning nr. 924/1981. Siden hen har udvalget udformet udkast til nye regler om befordring af gods til søs, jf. betænkning nr. 1215/1990.

Udvalget har endvidere bistået i udformningen af større ændringer til søloven. I 1995 førte dette arbejde til nye regler i sølovens kapitel 10, der gennemførte 1992-protokollerne til 1969-ansvarskonventionen og 1971-fondskonventionen om olieforureningsskade samt nye bjærgningsregler i kapitel 16, der indarbejder Bjærgningskonventionen af 1989 i dansk ret. I 1999 førte udvalgets arbejde til nye regler om begrænsning af rederes ansvar, der gennemfører 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen af 1976. Endelig førte udvalgets arbejde i 2001 til nye regler om søforklaring i sølovens kapitel 18.

Udvalget afgiver nu betænkning om ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer.

Udvalget har under udarbejdelsen haft følgende sammensætning:

Landsretssagfører Dr. jur. Allan Philip, formand, udpeget af økonomi- og erhvervsministeren.

Vicepræsident Mette Christensen, Sø- og Handelsretten, udpeget af Justitsministeriet.

Advokat Jan Erlund, udpeget af Advokatrådet.

Kommitteret Jens Hennild, Dansk Industri, udpeget af Dansk Industri

Advokat Alex Laudrup, Udpeget af Bilfærgernes Rederiforening.

Advokat Hans Levy, udpeget af assuranceforeningen SKULD.

Senior General Manager Dorthe Rolff, A.P. Møller, udpeget af Søfartsrådet.

Advokat Bent Nielsen, udpeget af Dansk Industri.

Sekretariatschef Birgit Sølling Olsen, Søfartsstyrelsen, udpeget af økonomi- og erhvervsministeren.

Afdelingschef Uffe Lind Rasmussen, Danmarks Rederiforening, udpeget af Søfartsrådet.

Vicedirektør Jens Peter Tranberg, Forsikring og Pension, udpeget af Forsikring og Pension.

Specialkonsulent Kaare Christoffersen, Søfartsstyrelsen, fungerede som sekretær for udvalget

General Manager Pia Loft, A.P. Møller afløste februar 2003 Senior General Manager Dorthe Rolff, A.P. Møller.

Udvalget har afholdt 12 møder i perioden januar 2003 til september 2004. Sekretæren deltog i et møde med medlemmer af den norske sjølovkomite, samt embedsmænd fra Finland og Sverige i marts 2004 i Oslo og formanden for den norske sjølovkomite deltog i Sølvsudvalgets møde i juni 2004 i København.

Lovudkastene er, med bemærkninger, gengivet neden for i afsnittene II-VII.

København, september 2004

Allan Philip, formand

Mette Christensen

Jan Erlund

Jens Hennild

Alex Laudrup

Hans Levy

Pia Loft

Bent Nielsen

Birgit Sølling Olsen

Uffe Lind Rasmussen

Jens Peter Tranberg

/ Kaare Christoffersen

Mindeord

Efter afholdelsen af Sølovsudvalgets sidste møde afgik udvalgets formand dr. jur. Allan Philip ved døden den 10. september 2004. Udvalgets tilbageværende medlemmer mindes hans store indsats som udvalgets formand. Allan Philip fungerede som formand for Sølovsudvalget i perioderne 1967 til 1975 og 1995 til 2004 og har således haft stor betydning for udviklingen i den danske søret.

— |

| —

— |

| —

II. Kapitel 9 a.

Om ansvar for skade forvoldt af bunkersolie

§ 183. Et skibs ejer er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver forureningsskade. Forvoldes forureningsskade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved forureningsskade forstås i dette kapitel tab eller skade uden for skibet, som skyldes forurening forårsaget af bunkersolie, der udtømmes eller udflyder fra skibet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet, ud over tabt fortjeneste ved en sådan forringelse, begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler for genopretning, der allerede er taget, eller som skal tages. Ved forureningsskade forstås endvidere udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler truffet for at afværge eller begrænse forureningsskade, efter at hændelser, som forårsager forureningsskade eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade, er indtruffet.

Stk. 3. Ved bunkersolie forstås i dette kapitel enhver mineralsk olie med carbonhydrider, herunder smøreolie, der anvendes eller skal anvendes til skibets drift eller fremdrift, dog ikke sådan bunkersolie, som er omfattet af reglerne i kapitel 10.

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel skibets ejer, herunder den registrerede ejer, reder, bareboat befragter, disponent eller andre, der i ejerens sted varetager skibets drift.

Stk. 5. Ved registreret ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibe den, der er registreret som ejer eller hvis skibet ikke er registreret, den som er ejer af skibet. Ejerskab af et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

Stk. 6. Hvor mere end én person er ansvarlig efter reglerne i denne bestemmelse, er disse personer solidarisk ansvarlige.

Stk. 7. Ved Bunkerskonventionen forstås den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie 2001.

§ 184. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt vedkommende godtgør, at skaden

- a) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
- b) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade eller
- c) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen.

Stk. 2. Ejerskabets ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 185. Krav mod ejeren om erstatning for forureningsskade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel. Dette kapitel berører ikke retten til ansvarsbegrænsning efter kapitel 9.

Stk. 2. Krav om erstatning for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod

- a) besætningsmedlemmer, ejerens agenter eller andre, der er ansat i ejerens tjeneste,
- b) lodsens eller andre, der udfører tjenester for skibet,
- c) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- d) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade,
- e) ansatte hos eller andre for hvem, de i litra b, c eller d nævnte personer, svarer,

medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 3. Regresansvar for forureningsskade kan ikke gøres gældende mod personer, som er nævnt i stk. 2, litra a, b, c, d eller e, medmindre vedkommende har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres i øvrigt gælder almindelige retsregler.

§ 186. Den registrerede ejer af et dansk skib, hvis tonnage overstiger 1.000 BT, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 183 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 175. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokke, såfremt disse skibes tonnage overstiger 1.000 BT. Skibe, der er registreret i en stat, som har tilsluttet sig bunkerskonventionen, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 190 b, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet dog disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 175 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med Bunkerskonventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Økonomi- og erhvervsministeren kan uddelegere bemyndigelsen til at udstede certifikater.

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 6. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne paragraf omhandlede certifikater.

§ 187. Såfremt et skib ikke har den i § 186 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokke samt foretage sig, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre forureningsskade.

§ 188. Krav om erstatning for forureningsskade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for den registrerede ejers erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 175, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaveren påberåbe sig indsigelser, som forsikringsgiveren ville kunne påberåbe sig over for den registrerede ejer med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af den registrerede ejer selv..

§ 189. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for forureningsskade kan anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller den danske eksklusive økonomiske zone, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller

begrænse forureningsskade på sådant område uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent i henhold til stk. 1, omfatter kompetencen tillige sagsanlæg vedrørende forureningsskade, der skyldes samme hændelse eller række af hændelser, der har samme oprindelse, og som er indtruffet i en fremmed stat, der har tilsluttet sig bunkerskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, eller som skyldes forholdsregler, der er taget for at afværge eller begrænse skade på en sådan stats territorium uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 190. Retskraftig og eksigibel dom mod skibets ejer eller den registrerede ejers forsikringsgiver, som er afsagt i en stat, som har tilsluttet sig bunkerskonventionen, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til Bunkerskonventionens artikel 9.

§ 190 a. Bestemmelserne i §§ 183-185 og 188-190 om ansvar for forureningsskade finder anvendelse på forureningsskade, som er opstået her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone, eller i en anden stat, som har tilsluttet sig bunkerskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet tilsvarende område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan forureningsskade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 190 b. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olien udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 183-185 og 175, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i dansk eksklusiv økonomiske zone, er opstået forureningsskade.

§ 190 c. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig bunkerskonventionen.

III. Bemærkninger til lovudkastets Kapitel 9 a.

Om ansvar for skade forvoldt af bunkersolie

Almindelige bemærkninger

Bunkerskonventionen

I marts 2001 vedtog FN's internationale søfartsorganisation, IMO, (International Maritime Organisation) en konvention om ansvar for forureningsskade forårsaget af olie fra skibes bunkers (Bunkerskonventionen). Bunkerskonventionen er et led i etableringen af et samlet internationalt erstatningssystem til sikring af kompensation til skadelidte som følge af forureningsskader fra skibe.

IMO's mandat til at etablere et sådant regime dateres tilbage til "Torrey Canyon" katastrofen i 1967. Denne ulykke førte til oprettelsen af IMO's juridiske komite, Legal Committee, hvis opgave det blev at skabe et ansvars- og erstatningssystem til dækning af skader opstået ved udledning af olie og andre farlige og forurenende stoffer til søs. Opmærksomheden i Legal Committee blev først rettet mod olie, hvilket førte til regler om ansvar ved søtransport af olie i bulk – Olieansvarskonventionen af 1969 og Fondskonventionen af 1971, der også omfatter disse skibes bunkersolie. Disse konventioner er siden hen blevet ændret og opdateret ved vedtagelsen af ændringsprotokollerne fra 1992, der er inkorporeret i sølovens kapitel 10, ved lov nr. 205 af 29. marts 1995 om ændring af søloven. Erstatningsgrænserne i disse protokoller blev yderligere hævet med ca. 50% ved anvendelse af den i protokollerne indbyggede stiltiende ændringsprocedure ("Tacit Amendment") i oktober 2000. Disse forhøjelser er sat i kraft i Danmark ved bekendtgørelse nr. 720 af 13. august 2003 om forhøjelse af ansvars- og erstatningsgrænserne for olieforurening fra skibe. Senest er regler om en supplerende fond til Den Internationale Fond for Olieskadeerstatning blevet vedtaget ved lov nr. 1172 af 19. december 2003 om ændring af søloven.

1969- og 1971-konventionerne udgør med de senere ændringer et effektivt ansvars- og erstatningssystem, men er begrænsede til at omfatte forureningsskader i forbindelse med søtransport af olie i bulk og bunkers fra disse skibe. I 1996 vedtog man derfor i IMO en konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS konventionen), som dækker forureningsskader opstået i forbindelse med søtransport af andre farlige og forurenende stoffer end olie omfattet af Olieansvarskonventionen. Se nærmere i afsnit [IV]. Vedtagelsen af HNS konventionen efterlod imidlertid stadig et udækket område i det internationale ansvars- og erstatningssystem, da forureningsskader forårsaget af bunkersolie fra skibe, der ikke er indrettet til eller transporterer olie i last, ikke var dækket. Det er således dette område, der søges dækket af Bunkerskonventionen, og vedtagelsen af konventionen vil derfor medvirke til fuldendelse af det ansvarsregime for forureningsskader, som IMO indledte arbejdet med for mere end 30 år siden. I dansk ret er dette område i et vist omfang dækket af § 206, stk. 2, i søloven.

Bunkerskonventionen regulerer ansvar for alle typer skibe, som ikke er omfattet af Olieansvarskonventionen, og indeholder regler om objektivt ansvar for skibets ejer i forbindelse med forureningsskader fra skibes bunkersolie. Den objektivt ansvarlige ejer omfatter skibets ejer, herunder den registrerede ejer, manager, operatør og bareboat befragter. Disse parter er solidarisk ansvarlige for en forureningsskade omfattet af kapitlet. Herved er der sket en udvidelse i forhold til Olieansvarskonventionen og HNS-konventionen, hvor alene den registrerede ejer er ansvarlig. Dette skyldes, at der ikke, som i de to nævnte konventioner, er mulighed for en supplerende fondsdækning i tillæg til ejerens ansvar i Bunkerskonventionen. Begrebet forureningsskade er defineret i overensstemmelse med Olieansvarskonventionen, som ændret ved 1992-protokollen (1992-ansvarskonventionen).

Bunkerskonventionen indfører tvungen forsikring for bunkersskader for skibe på mere end 1.000 bruttotons. Forsikringen skal dække op til Globalbegrænsningskonventionens begrænsningsloft (Konventionen om begrænsning af ansvar for søretlige krav af 1976 – LLMC 1976), og der blev derfor samtidigt vedtaget et resolutionsforslag, der tilskynder til ratifikation af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen (LLMC 1996), hvorved der sker en forhøjelse af rederens (ejerens) ansvarsgrænse. Danmark ratificerede protokollen den 12. april 2002. Protokollen trådte i kraft den 13. maj 2004. Det er alene den *registrerede ejer*, der har pligt til at have forsikring for sit ansvar i henhold til konventionen. For skadelidte vil det dog være uden betydning, da denne kan rette sit krav direkte mod såvel forsikreren (direct action), som mod hvilken som helst af de andre ansvarlige ejere. Det kan dog få betydning for et eventuelt efterfølgende regresopgør mellem de solidarisk ansvarlige.

Søloven

De foreslåede regler om ansvar for skader forårsaget af bunkersolie svarer i vid udstrækning til reglerne i sølovens kapitel 10 om ansvar for skader forårsaget af olie fra tankskibe. Bunkersreglerne adskiller sig imidlertid på en række væsentlige punkter, og Sølovsudvalget har derfor valgt at placere disse regler i et selvstændigt kapitel i søloven. På denne vis undgås de problemer, som forskellene mellem regelsættene ellers ville afstedkomme ved en sammensmeltning. På grund af de mange lighedspunkter mellem reglerne i kapitel 10 og bunkersreglerne har Sølovsudvalget fundet, at det ville være hensigtsmæssigt i videst mulig udstrækning at lade bunkersreglerne udforme efter samme systematik som reglerne i kapitel 10.

Da søloven i 1994 blev omstruktureret blev der ikke afsat plads til regler om ansvar for bunkersolieskader. Danmark opsagde den 25. marts 2003 Globalbegrænsningskonventionen af 1976 med virkning fra 1. april 2005. Fra dette tidspunkt vil reglerne i sølovens kapitel 9 a blive ophævet. Dette efterlader en række ledige paragraffer i søloven mellem reglerne om globalbegrænsning i kapitel 9 og reglerne i kapitel 10 om ansvar for olieforureningsskade. Da reglerne i udkastet er tæt knyttet til såvel kapitel 10, som nævnt ovenfor, som til kapitel 9, da der ikke indføres en særlig ansvarsgrænse for bunkersskader, er det fundet naturligt, at placere reglerne om ansvar for bunkersskader i et nyt kapitel 9 a i de ledige paragraffer mellem kapitlerne 9 og 10.

Til § 183

I lighed med systematikken i sølovens § 191, indeholder § 183, *stk. 1*, den generelle ansvarsregel om objektivt ansvar, efterfulgt af en række definitioner til brug for kapitlet i de følgende stykker. Ansvarsgrundlaget er objektivt, men i modsætning til § 191, *stk. 1*, er der flere mulige ansvarssubjekter, jf. definitionen af ”ejer” i *stk. 4. Stk. 1, 2. pkt.*, indeholder en bestemmelse om skade opstået som følge af flere hændelser. Bestemmelsen svarer til § 191, *stk. 6*, der også foreslås flyttet til § 191, *stk. 1*, som et nyt sidste pkt. Baggrunden for denne mindre omstrukturering er, at denne bestemmelse er tæt knyttet til ansvarsreglen.

I Bunkerskonventionen defineres ”skib” som ”ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type”. Med hensyn til begrebet ”skib” menes i dette kapitel et registrérbart fartøj i overensstemmelse med sølovens §§ 10 og 11.

Stk. 2, definerer begreberne ”forureningsskade” og ”forebyggende foranstaltninger”. Bestemmelsen implementerer Bunkerskonventionens artikel 1, *stk. 7* og *9*, der svarer til artikel I, *stk. 6* og *7*, i 1992-ansvarskonventionen. Bestemmelsen er derfor enslydende med sølovens § 191, *stk. 2*, bortset fra at begrebet ”bunkersolie” er anvendt i stedet for ”olie”.

Stk. 3, definerer begrebet ”olie”. I modsætning til 1992-ansvarskonventionen artikel I, *stk. 5*, omtaler Bunkerskonventionens artikel 1, *stk. 5*, udtrykkeligt rester af olie. Til trods for, at dette ikke udtrykkeligt er nævnt i 1992-ansvarskonventionen, er det Sølovsudvalgets opfattelse, at

forureningsskade efter rester af olie vil være omfattet af reglerne i 1992-ansvarskonventionen og sølovens kapitel 10 uden en udtrykkelig regel herom. Man har derfor ikke fundet anledning til at foreslå en udtrykkelig bestemmelse i dette udkast. Herudover er definitionen af olie i Bunkerskonventionen bredere, da den ikke er begrænset til bestandige olier. Dette betyder, at lettere olier, som eksempelvis marinediesel, er omfattet. For de skibe, der er omfattet af kapitel 10 gælder reglerne om forureningsskade i det kapitel uanset om olien medføres på skibet som last eller bunkers. Olie af den type, der omfattes af kapitel 10 (bestandig mineralisk olie med carbonhydrider), er kun omfattet af reglerne i dette kapitel i det omfang det ikke medføres på skibe omfattet af kapitel 10. Bestandig mineralisk olie med carbonhydrider, der medføres som bunkers i alle andre skibe end de, der omfattes af kapitel 10 er således omfattet, ligesom andre typer af mineralisk olie med carbonhydrider (lettere olier) er omfattet, uanset hvilken type fartøj de medføres ombord på.

Stk. 4, indeholder definitionen af "ejer". I modsætning til reglerne i kapitel 10 er der i bunkersreglerne ikke sket ansvarskanaliserings til ét ansvarssubjekt, men reglerne opererer med en gruppe af ansvarlige. Fælles for denne gruppe er, at de alle i et eller andet omfang er ansvarlige for skibets drift og dermed har en grad af rederværdighed. Det har ifølge forhandlingsdokumenterne i IMO har været tilsigtet at anvende et begreb svarende til Globalbegrænsningskonventionens definition af "shipowner" med de fornødne tilpasninger. Begrebet "shipowner" kan oversættes til såvel "reder" som "ejer". Her er begrebet "ejer" valgt, da man har fundet, at dette udtryk bedst dækkede konventionens "owner", og fordi udtrykket "owner" er et andet end rederbegrebet, som det er anvendt andre steder i søloven. Dette betyder, at man ikke har valgt samme terminologi som i kapitel 9 om globalbegrænsning, der til trods for store ligheder ikke vedrører den helt samme gruppe af ansvarssubjekter som under disse regler. Det er dog forudsat, de, der bliver ansvarlige i henhold til disse regler, tillige har ret til ansvarsbegrænsning efter reglerne i kapitel 9. "Bareboat charterer" kan oversættes til "bareboat befragter", hvilket er et kendt begreb. Tilbage står begreberne "operator" og "manager". Man har fundet, at udtrykket "disponenten eller andre, der i rederens sted varetager skibets drift" dækker over disse to begreber.

I *Stk. 5*, defineres begrebet "den registrerede ejer". Bestemmelsen implementerer Bunkerskonventionens artikel 1, stk. 4, der med enkelte sproglige forbedringer svarer til definitionen af "ejer" i artikel I, stk. 3, i 1992-ansvarskonventionen. Bestemmelsen svarer således til sølovens § 191, stk. 5, bortset fra, at der her refereres til "registrerede ejer" i stedet for "ejer".

Stk. 6, foreskriver, at hvor flere af de mulige ansvarlige "ejere" er ansvarlige, er disse solidarisk ansvarlige. Denne bestemmelse er ny i forhold til kapitel 10, da muligheden for flere ansvarssubjekter efter disse regler er ny.

Stk. 7, definerer "Bunkerskonventionen". Dette svarer til den anvendte metode i kapitel 10, hvor 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen defineres.

Bunkerskonventionens artikel 1 indeholder en definition af 1992-ansvarskonventionen. 1992-ansvarskonventionen er allerede defineret i sølovens § 191, stk. 7, men i dette kapitel anvendes ingen referencer til 1992-ansvarskonventionen og definitionen er derfor ikke medtaget i dette udkast til kapitel 9 a.

Definitioner af "person" og "hændelse" findes i såvel 1992-ansvarskonventionen som i Bunkerskonventionen, men da disse begreber anvendes i overensstemmelse med almindelig dansk sprogbrug, er en særlig definition derfor ikke skønnet nødvendig i denne sammenhæng.

Til § 184

Bestemmelserne om undtagelserne fra ejerens ansvar i Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 3 og 4 er identiske med 1992-ansvarskonventionens artikel III, stk. 2 og 3. § 184 er derfor identisk med §

192. Som nævnt i bemærkningerne til § 183, påhviler der ejeren et objektivt ansvar for bunkersolieforureningsskader. Denne regel suppleres i nærværende bestemmelse af en regel om visse tilfælde af ansvarsfritagelse samt om tilfælde af skadelidtes egen skyld.

Stk. 1 fastsætter under pkt. a), i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 3, litra a, ansvarsfritagelse, når skaden skyldes krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig eller oprør. Krigshandlingen må her være den direkte årsag. Hvor dette ikke er tilfældet, og der alene er tale om en indirekte årsag, må ejeren være ansvarlig. Dernæst er ejeren ansvarsfri, såfremt skaden skyldes en naturbegivenhed af en betydelig størrelse, som ikke kunne forventes på det pågældende sted på det konkrete tidspunkt.

I de to følgende punkter b) og c) kræves det yderligere, at skaden i sin helhed er forårsaget af en af de nævnte begivenheder, nemlig typisk sabotage, fejl eller forsømmelser fra myndigheders side med hensyn til at vedligeholde fyr og lignende hjælpemidler for navigeringen. Dette medfører, at såfremt skaden kun delvis er forårsaget af en af de under b) eller c) nævnte begivenheder, er ejeren dog ansvarlig. Er skaden derimod delvis forårsaget af begivenheder, som nævnt under b) og delvis af begivenheder som nævnt under c) og der ikke er andre årsager til skaden, er ejeren ansvarsfri. Tilsvarende vil være tilfældet, såfremt skaden delvis skyldes sabotage, men i øvrigt er forårsaget af en krigshandling.

Bevisbyrden for, at de ansvarsfritagende begivenheder foreligger, påhviler ejeren.

Stk. 2 gengiver Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 4, og indeholder en bestemmelse om, at ejerens ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis han beviser, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Til § 185

Bestemmelsen inkorporerer Bunkerskonventionens artikel 3, stk. 5 og 6, artikel 4, stk. 1 samt en resolution om beskyttelse af personer, der foretager rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse forureningsskade, som blev vedtaget på konferencen.

Stk. 1 udelukker, at ansvar for forureningsskade kan rejses efter andre ansvarsregler end dem, der er indeholdt i kapitlet. Bunkerskonventionens regler finder ikke anvendelse på forureningsskade omfattet af 1992-ansvarskonventionen, jf. Bunkerskonventionens artikel 4, stk. 1. Reglerne i det foreslåede kapitel 9 a finder således ikke anvendelse på forureningsskade omfattet af kapitel 10. Det er ikke skønnet nødvendigt at medtage en udtrykkelig regel om dette, da forureningsskade i dette kapitel i udkastets § 183, stk. 2, er defineret som skade, der følger af bunkersolie, der i § 183, stk. 3, er defineret som olie til skibets fremdrift i modsætning som olie i last. Da også bunkersolie i de skibe, der er omfattet af kapitel 10, er omfattet af kapitel 10, undtages sådan bunkersolie fra kapitel 9 a i § 183, stk. 3. Muligheden for at anvende reglerne i udkastet på tilfælde, der omfattes af kapitel 10, er således afskåret.

Bunkerskonventionen indeholder ingen selvstændige regler om ansvarsbegrænsning, men henviser i artikel 6 til ansvarsbegrænsning efter Globalbegrænsningskonventionen. Globalbegrænsningskonventionens regler er indarbejdet i søloven kapitel 9, hvorfor bestemmelsen henviser dertil. Det fremgår ikke helt klart af Bunkerskonventionen, hvorvidt krav i henhold til Bunkerskonventionen er underlagt globalbegrænsning sammen med alle andre eventuelle krav inden for det samme fælles begrænsningsbeløb, eller om bunkerskrav tillige separat kan gøres gældende mod den tvungne forsikring og således opnå en bedre dækning end andre krav. Af forarbejderne til konventionen fremgår det imidlertid, at krav i medfør af Bunkerskonventionen indgår på lige fod i globalbegrænsningsfonden (Rapporten fra LEG 78, par. 117). Bestemmelsen berører ikke det generelle princip om retten til ansvarsbegrænsning i kapitel 9, men da de øvrige kapitler i søloven om ansvar for forureningsskade indeholder udtrykkelige bestemmelser om ansvarsbegrænsning er

det fundet hensigtsmæssigt også at medtage en bestemmelse derom her. Endvidere må henvisningen til Globalbegrænsningskonventionen i Bunkerskonventionens artikel 6 medføre, at retten til ansvarsbegrænsning også kan påberåbes ved fuldbyrdelse i Danmark af domme fra stater, der alene er tilsluttet Bunkerskonventionen, men ikke Globalbegrænsningskonventionen, og såfremt kravet ville være underlagt ansvarsbegrænsning, hvis sagen havde været anlagt i Danmark.

Stk. 2 opregner i lighed med § 193, stk. 2, en række persongrupper, som besætningsmedlemmer og bjærgere mv., som er undtaget fra ansvar. Hvor § 193, stk. 2, direkte er baseret på artikel III, stk. 4, i 1992-ansvarskonventionen, er tilsvarende undtagelser ikke medtaget i Bunkerskonventionen. Til trods for, at man på konferencen ikke kunne nå til enighed om at medtage disse undtagelser, vedtog man en resolution hvorefter medlemslandene opfordredes til at indføre sådanne undtagelser i forbindelse med implementeringen. Undtagelsen i § 193, stk. 2, litra c, om reder eller disponent, der ikke er ejer af skibet og befragtere mm. er imidlertid ikke medtaget i denne bestemmelse eller i resolutionen, da disse persongrupper i modsætning til kapitel 10 er gjort ansvarlige i medfør af § 183, stk. 1, jf. stk. 4. I litra d kan forholdsregler, der er i strid med den kompetente offentlige myndigheds instrukser, sædvanligvis ikke være at anse for rimelige.

Stk. 3 fastsætter i lighed med § 193, stk. 2, at den ansvarlige ejers adgang til regres mod de undtagne persongrupper også er begrænset, og det er udtrykkeligt anført, at de almindelige regler om regres finder anvendelse uden for de undtagne områder.

Bunkerskonventionens artikel 5 indeholder en bestemmelse vedrørende skade, der skyldes at bunkersolie udflyder eller udtømmes fra flere skibe, uden at skaden kan henføres til et bestemt skib. I så fald vil ejerne af alle de implicerede skibe være solidarisk ansvarlige for skaden. Ved indarbejdelsen i dansk ret af 1969-ansvarskonventionen, som i artikel IV indeholder en tilsvarende bestemmelse, fandt Sølvsudvalget, at det ikke ville være nødvendigt at medtage en bestemmelse i loven derom, da en regel om solidarisk hæftelse i det nævnte tilfælde efter dansk ret ville følge af almindelige erstatningsretlige principper. Da dette også er tilfældet her, har man fundet, at der ikke er anledning til at indføje en særlig bestemmelse herom i dette kapitel.

Til § 186

Denne bestemmelse fastlægger, at den registrerede ejer af et dansk skib på mere end 1.000 BT, skal have en forsikring eller anden finansiel garanti for sit ansvar i medfør af konventionen. Bestemmelsen svarer i vid udstrækning til § 197, men der er foretaget nogle tilpasninger i forhold til det anderledes anvendelsesområde. Uanset at kredsen af ansvarlige er udvidet i bunkersreglerne, er det alene den registrerede ejer, der har pligt til at udtage forsikring. Størrelsen af den pligtige forsikring svarer til det beløb, hvortil ansvaret kan begrænses efter reglerne i kapitel 9, og afhænger dermed af skibets størrelse. Den registrerede ejer er i § 183, stk. 5, defineret som den, der er registreret som ejer.

Stk. 3 fastsætter i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 14, en særregel om forsikring mv. for statsskibe med de undtagelser, der følger af lovforslagets § 190 b om krigsskibe og andre statsskibe, der anvendes i ikke-kommercielt øjemed. Statsskibe kan i stedet for de i bestemmelsen nævnte forsikringer eller garantier være udstyret med et certifikat, hvori den kompetente myndighed dels bekræfter, at skibet er statsejet, dels at dets ansvar efter konventionen er dækket.

Stk. 4, der svarer til § 198, giver ministeren bemyndigelse til i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7 og det til konventionen bilagte paradigme til certifikater, at fastsætte de mere detaljerede regler i form af en bekendtgørelse om de i nævnte forsikringer, garantier og certifikater.

Endvidere bemyndiges økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 3, at uddelegere myndigheden til at udstede forsikringscertifikater. Ved en sådan delegation er staten stadig ansvarlig for validiteten af de udstedte certifikater. Ved anvendelse af adgangen til delegation skal IMO's generalsekretær notificeres derom. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i 1992-ansvarskonventionen og HNSC. I Danmark vil forsikringspligten omfatte ca. 430 skibe, hvoraf hovedparten er lastskibe.

Stk. 5. I stk. 1 pålægges den registrerede ejer forsikringspligten. I tilfælde af bareboatbefragtning er det ikke afklaret, om det til trods for flagskiftet alligevel er den registrerede ejer, der skal udtage forsikring, eller om det påhviler bareboatbefragteren. For et skib, der er ejerregistreret i Danmark, men som er optaget i et fremmed lands bareboatregister og dermed sejler under det fremmede lands flag, giver bestemmelsen mulighed for at økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til disse skibe, selvom de ikke sejler under dansk flag.

Stk. 6 bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med Bunkerskonventionen at fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre. Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 12, pålægger de kontraherende stater at kontrollere certifikaterne på de skibe, der anløber deres havne. Artikel 7, stk. 13, åbner som noget nyt adgang til, at kontraherende stater kan undtage skibe fra certifikatkravet og alligevel opfylde deres forpligtelse efter artikel 7, stk. 12, ved at føre elektroniske registre med et tilsvarende indhold. Denne bestemmelse er medtaget for det formål at lette den administrative byrde i forbindelse med udstedelse af og kontrol med certifikater.

Til § 187

Efter denne bestemmelse kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte et skib, som ikke er udstyret med den i § 186 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsockel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet samt foretage sig, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre forureningsskade. Kontrollen kan finde sted i forbindelse med almindelige havnestatssyn, og hvor det i øvrigt skønnes nødvendigt.

Til § 188

Bestemmelsen giver skadelidte adgang til at rejse krav direkte mod forsikringsgiveren eller den, der har stillet sikkerhed for den registrerede ejers erstatningsansvar. Bestemmelsen gengiver Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 10. En sådan adgang til direkte at rette et krav mod forsikreren kendes fra 1992-ansvarskonventionen og bestemmelsen svarer til § 200, stk. 1, i kapitel 10. Uanset om den registrerede ejer har mistet sin begrænsningsret, vil forsikringsgiveren kunne påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i kapitel 9, jf. udkastets § 185. Forsikringsgiverens ansvar kan ikke overstige det til enhver tid gældende maksimum i kapitel 9, hvilket betyder, at de indskrænkninger i den registrerede ejers begrænsningsret, der gælder efter § 173, herunder om renter og sagsomkostninger, ikke gælder for forsikringsgiveren. Dog er det Sølvsudvalgets opfattelse, at en forsikrer i tilfælde, hvor hovedkravet overstiger ansvarsgrænsen, i tillæg til begrænsningsbeløbet er pligtig at betale renter og sagsomkostninger fra indledningen af et eventuelt berettiget sagsanlæg, men at renter, der påløber indtil sagen anlægges, ikke som udgangspunkt kan afkræves forsikreren. Forsikreren kan endvidere påberåbe sig samme ansvarsfritagelsesgrunde som den registrerede ejer kunne have gjort gældende. Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 10, nævner dog, at fritagelsesgrunde, der er begrundet i den registrerede ejers konkurs eller likvidation, ikke

skal kunne gøres gældende af forsikringsgiveren. Da den registrerede ejers fritagelsesgrunde udtømmende er opregnet i § 184, og da konkurs ikke er en fritagelsesgrund efter de almindelige erstatningsretlige principper her i landet, har man fundet det overflødig at medtage dette. Forsikringsgiveren kan ikke overfor skadelidte gøre særlige ansvarsfritagelsesklausuler i forsikringsaftalen gældende bortset fra tilfælde, hvor den registrerede ejer forsætligt har forårsaget skaden. Dette betyder eksempelvis, at en forsikrer ikke over for skadelidte kan anføre, at præmien ikke var betalt, eller den i P&I forsikringer almindelige klausul om "pay to be paid". Bunkerskonventionens artikel 7, stk. 10, anfører endvidere i sidste punktum, at forsikringsgiveren har ret til at adcitere ejeren. En udtrykkelig bestemmelse om forsikringsgiverens ret til at adcitere ejeren findes i sølovens § 200, stk. 1, sidste pkt. Sølovsudvalget har imidlertid fundet, at en sådan bestemmelse er overflødig, da forsikringsgiveren efter de almindelige regler i retsplejeloven udstyres med denne ret. De i retsplejelovens § 250, stk. 2, opstillede betingelser for adcitation vil efter udvalgets opfattelse altid være opfyldt i den omhandlede situation, da såvel ejeren som forsikringsgiveren er underlagt værnetingsbestemmelsen i § 189, og krav rejst i medfør af kapitlets regler altid vil have den nødvendige sammenhæng.

§ 200, stk. 2, giver forsikreren ret til at oprette en begrænsningsfond i medfør af § 195 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. Retten til at oprette en begrænsningsfond er ikke i kapitel 9 (§ 177) begrænset til eksempelvis den registrerede ejer. Bunkerskonventionen indeholder ikke en bestemmelse svarende til 1992-ansvarskonventionens artikel V, stk. 11, hvor forsikringsgiveren udstyres med en ret til at oprette en fond uden at der er taget forudgående retslige skridt af en skadelidte, men henviser til Globalbegrænsningskonventionens regler. Der er derfor ikke medtaget en tilsvarende bestemmelse i dette kapitel, hvilket betyder, at et retsligt skridt skal være taget førend en begrænsningsfond kan oprettes.

Til § 189

Bestemmelsen, der gengiver Bunkerskonventionens artikel 9, stk. 1, regulerer danske domstoles internationale kompetence ved søgsmål mod et skibs ejer eller forsikringsgiver samt ved søgsmål om fordeling af en begrænsningsfond. Bestemmelsen svarer til 1992-ansvarskonventionens artikel IX, stk. 1, og sølovens § 203, stk. 1 og 2. Ved søgsmål mod andre ansvarlige regulerer nærværende bestemmelse ikke domstolenes kompetence. Bestemmelsen er ufravigelig, og der er således ikke adgang for parterne til at aftale værneting i modstrid med bestemmelsen.

Hovedprincippet, der er gengivet i *stk. 1*, er, at søgsmål om erstatning for olieskader alene kan rejses for dansk domstol, såfremt skaden er opstået på dansk territorium eller i den danske eksklusive økonomiske zone, eller der er taget forholdsregler uden for dansk territorium eller eksklusiv økonomiske zone, f. eks. på det åbne hav eller på en anden stats territorium, for at afværge eller begrænse skade på dansk territorium eller eksklusiv økonomiske zone. Formuleringen af *stk. 1* er blevet tilpasset for at tydeliggøre, at der er tale om en værnetingsbestemmelse.

Stk. 2 bygger på reglen i artikel 9, stk. 1, i Bunkerskonventionen om, at alle krav, som har deres oprindelse i en og samme begivenhed, der har foranlediget olieskader i flere lande, skal kunne pådømmes i en og samme konventionsstat, forudsat at den er kompetent efter hovedreglen i *stk. 1*. Sag efter *stk. 2* vil kunne rejses her, selv om der ikke er rejst sag efter *stk. 1*, når blot betingelserne for at rejse en sådan sag foreligger.

Den negative regel om, at sag i tilfælde, der ikke falder under *stk. 1*, ikke kan anlægges i Danmark, er placeret i *stk. 3*.

Til § 190

Denne bestemmelse, der gengiver Bunkerskonventionens artikel 10, indeholder regler om udenlandske dommes retskraft og eksigibilitet, dvs. i hvilket omfang fremmede domme afsagt mod ejeren og den registrerede ejers forsikringsgiver kan fuldbyrdes her i landet. Bestemmelsen svarer med de fornødne tilpasninger til § 205, stk. 1 i sølovens kapitel 10. Hovedprincippet er, at domme, der er afsagt af en ifølge konventionen kompetent domstol, skal anerkendes af andre konventionsstater og kunne fuldbyrdes der, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor de er afsagt. Den stat, hvor dommen ønskes fuldbyrdet, kan stille formelle krav til fuldbyrdelsesproceduren, men kan ikke tage sagens realiteter op på ny. Eksekutionskraften gælder dog naturligvis med det forbehold, der følger af, at alle krav skal have forholdsmæssig dækning, hvor ansvarsbegrænsningsreglerne, jfr. udkastets § 185, stk. 1, 1. pkt., medfører, at der ikke kan gives fuld dækning. Har ejeren således oprettet en begrænsningsfond, kan erstatningskravet alene fuldbyrdes i fonden, og fordringshaveren må tåle en forholdsmæssig reduktion af sit krav, såfremt de samlede krav overstiger begrænsningsbeløbet.

Det er endvidere efter konventionen en betingelse for fuldbyrdelse i andre konventionsstater, at dommen ikke er opnået ved svig, og at sagsøgte har fået et rimeligt varsel. I stedet for at gengive disse to undtagelser, har man i udvalget fundet, at disse principper vil gælde, hvad enten de anføres eller ej, jf. retsplejelovens § 479, og man er blevet enige om ikke at anføre noget herom i lovtæksten. Selve fuldbyrdelsen må ske efter retsplejelovens almindelige regler.

Til § 190 a

Denne bestemmelse giver regler om anvendelsesområdet og gengiver Bunkerskonventionens artikel 2. Bestemmelsen svarer til § 206, stk. 1, i kapitel 10.

Ifølge bestemmelsen finder en række regler, nemlig §§ 183-185 og 188-190 anvendelse på skade, som er opstået ved, at bunkersolie udtømmes eller udflyder fra et skib, såfremt skaden er opstået her i riget eller i den eksklusive økonomiske zone eller i en anden stat, som har tilsluttet sig Bunkerskonventionen.

De nævnte bestemmelser finder endvidere anvendelse på udgifter, som forårsages af forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade i Danmark eller en anden konventionsstat uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er taget. Dette vil således omfatte forholdsregler taget på det åbne hav eller på en anden konventionsstats område eller eksklusive økonomiske zone, og der er ikke noget krav om, at der skal være forvoldt skade på en konventionsstats område.

De bestemmelser, der ikke er taget med i opregningen, er reglerne om forsikringspligt i §§ 186 og 187, der selv indeholder bestemmelser om deres anvendelsesområde.

Reglerne i § 190 a skal forstås således, at de ikke blot fastsætter reglernes anvendelsesområde, men også gælder som lovvalgsregler. Når sag om bunkersolieansvar rejses ved dansk domstol, skal disse regler anvendes, uanset om skaden er opstået i Danmark eller udlandet, og uanset hvad dansk international privatret i øvrigt ville føre til. Kun hvis det er en følge af lovudkastets § 190 a, at ansvarsreglerne ikke finder anvendelse, eksempelvis hvor skaden er indtruffet i en stat, som ikke har tiltrådt Bunkerskonventionen, men sagen alligevel rejses i Danmark, kan der blive tale om på grundlag af almindelige internationale privatretlige regler at undersøge, om der efter det ifølge disse regler anvendelige retssystem kan blive tale om ansvar. Hvis således sagen vedrører skade i en fremmed stat, som ikke er tilsluttet konventionen, finder konventionen ikke anvendelse på skader indtruffet dér, og det kan da tænkes, at denne stats regler om ansvar finder anvendelse. Det følger da imidlertid af sølovens § 180, at de almindelige danske ansvarsbegrænsningsregler kan anvendes.

Til § 190 b

Bunkerskonventionens artikel 4, stk. 2, fastsætter, at konventionens regler ikke finder anvendelse for krigsskibe eller andre statsskibe, som udelukkende anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed. I artikel 4, stk. 3, overlades det udtrykkeligt til de enkelte stater at lade konventionens bestemmelser finde anvendelse for egne statsskibe.

Spørgsmålet om, hvilke ansvarsregler der skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, der anvendes i egentlig statsligt øjemed, kan ikke anses for reguleret af konventionen og er derfor overladt til de kontraherende staters nationale lovgivning. I forhold til reglernes anvendelse på udenlandske statsskibe mv. må sådanne regler dog ikke være i strid med de folkeretslige forpligtelser, som i øvrigt påhviler Danmark.

I denne sammenhæng kan specielt henvises til konventionen om immunitet for statsskibe fra 1926, der er tiltrådt af Danmark og gennemført ved lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m.v. Uanset en forskel i definitionerne på statsskibe i ansvarskonventionens artikel XI, 1 og 1926-konventionens artikel 3 må det være de samme skibe, der er tale om i de to konventioner. Efter 1926-konventionen kan krigsskibe og de nævnte andre statsskibe ikke gøres til genstand for udlæg, udpankning, arrest eller anden retslig tilbageholdelse. Sager vedrørende sådanne skibe kan alene rejses ved en kompetent domstol i den stat, som ejer eller benytter skibet.

Som anført foran er formålet med de foreslåede bestemmelser at sikre de skadelidte erstatning for olieskader. Dette formål tilsiger, at disse regler også bør gælde for krigsskibe m.v., dersom olieudfyldning fra sådanne skibe medfører skader her i landet, eller der tages forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader.

Herefter vil bestemmelserne i hvert fald finde anvendelse på olieskader forårsaget af danske krigsskibe her i landet. Hvad angår udenlandske krigsskibe, er det nok tvivlsomt, om der her i landet vil kunne anlægges sag mod sådanne skibe, jf. § 2 i den ovennævnte lov om fremmede statsskibe. I sådanne tilfælde må erstatningsspørgsmålet finde sin løsning gennem forhandlinger med den pågældende fremmede stat. Det vil i så fald være en fordel for eventuelle danske skadelidende at kunne henvise til, at selv udenlandske statsskibe er underkastet lovens regler om objektivt ansvar for olieskader i Danmark. Det er i øvrigt et almindeligt internationalt privatretligt princip, at "lex loci delicti", dvs. loven, i det land, hvor skaden er sket, skal anvendes ved afgørelsen af et erstatningsspørgsmål.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om, hvorvidt udkastets regler om ansvarsbegrænsning skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, kan henvises til, at sølovens regler om begrænsning af reders ansvar, der bygger på Globalbegrænsningskonventionen af 1976 som ændret ved protokollen af 1996, ikke indeholder bestemmelser, der undtager disse skibe.

Efter udvalgets opfattelse vil det være rimeligt at lade krigsskibe og andre statsskibe have en tilsvarende ansvarsbegrænsning som for handelsskibe, og man foreslår derfor, at sølovens almindelige regler om ansvarsbegrænsning også finder anvendelse på krigsskibe m.v.

Hvad endelig forsikringspligten angår, har man fundet det naturligt at anvende princippet i lovudkastets § 186 også på disse statsskibe. Det er unødvendigt at kræve forsikring af danske krigsskibe m.v., og det vil være i strid med de internationale regler om disse skibes immunitet at forlange det af udenlandske krigsskibe m.v.

Til § 190 c

Med henblik på at regulere eventuelle konflikter mellem de i udkastet fastsatte bestemmelser og Danmarks konventionsmæssige forpligtelser i øvrigt fastsætter denne bestemmelse, at dette kapitel ikke finder anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig Bunkerskonventionen.

Sådanne konflikter vil ikke kunne opstå i forhold til stater, som har tilsluttet sig Bunkerskonventionen, idet artikel 11 fastsætter, at konventionens regler skal gælde frem for mulige ældre konventionsbestemmelser. Derimod regulerer denne konventionsbestemmelse ikke forholdet til stater, som ikke har tilsluttet sig Bunkerskonventionen.

Sådanne konflikter vil kunne opstå i relation til Kollisionskonventionen fra 1910, der er tiltrådt af Danmark og indarbejdet i søloven i kapitel 8.

Kollisionskonventionen af 1910 er i dag tiltrådt af ca. 80 stater, herunder de fleste europæiske stater. Af ikke-europæiske stater med en vis tanktonnage er konventionen tiltrådt af Argentina, Brasilien og Japan, mens hverken Liberia, Panama eller USA har tiltrådt konventionen. Denne konvention indeholder regler om ansvar for skade, som påføres skib eller gods ved skibssammenstød. Ejeren er efter konventionen alene ansvarlig for skade på det andet skib eller dets ladning, såfremt der fra hans skibs side har været udvist uagtsomhed. Det vil derfor være i strid med denne konvention, der som nævnt ovenfor er indarbejdet i sølovens 8. kapitel, om man pålagde ejeren af et "1910-skib", jfr. herved Kollisionskonventionens artikel 11 og 12, fra en stat, der ikke har tiltrådt Bunkerskonventionen, et objektivi ansvar for skader, der falder ind under 1910-konventionens område. Det vil dog næppe være særlig ofte, at en sådan konflikt kan opstå, idet dette må forudsætte, at bunkersolie, der udflyder som følge af sammenstød, medfører forureningsskade på et andet skib eller dets ladning. En sådan situation kan dog tænkes, og i så fald må 1910-konventionens regler gå forud for Bunkerskonventionen.

IV. Kapitel 11.

Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen

§ 211. Ejeren af et skib er uden hensyn til skyld ansvarlig for enhver HNS-skade, der opstår under søtransport af HNS-stoffer som last, og som er forvoldt af de farlige eller forurenende egenskaber ved HNS-stoffet. Forvoldes HNS-skade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.

Stk. 2. Ved HNS-skade forstås skade som resulterer i:

- a) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- b) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer,
- c) tab eller skade på grund af forurening af miljøet, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige forholdsregler i forbindelse med genoprettelse, der er truffet eller vil blive truffet, og
- d) udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler, der er truffet for at afværge eller begrænse en HNS-skade, efter at hændelser, som forårsager eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for HNS-skade, er indtruffet.

Stk. 3. Reglerne i dette kapitel finder ikke anvendelse

- a) på sådan forureningsskade, som beskrevet i § 191, stk. 2, eller
- b) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), eller i bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC-koden),
- c) på krav i henhold til kontrakter om godstransport og passagerbefordring, eller
- d) i det omfang de er uforenelige med den lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger, som finder anvendelse.

Stk. 4. Er det ikke muligt på rimelig måde at adskille skader forårsaget af HNS-stoffer og skade forvoldt på anden måde, anses den samlede skade for at være forårsaget af HNS-stoffer. Det gælder ikke i det omfang, der er tale om forureningsskade omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i stk. 3, litra a og b.

§ 212. Ved HNS-stoffer forstås i dette kapitel

- a) olie, der transporteres i bulk, som beskrevet i tillæg I til bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978 (MARPOL 73/78),
- b) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i tillæg II til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil af 1978 (MARPOL 73/78), samt stoffer og blandinger, der midlertidigt er kategoriseret som hørende til i forureningskategori A, B, C eller D i overensstemmelse med regel 3(4) i ovennævnte bilag II,
- c) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som beskrevet i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk, 1983 (IBC-koden), samt de farlige produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.3,
- d) farlige og forurenende stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt gods kode (IMDG-koden),

- e) flydende gas som beskrevet i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk, 1983, (IGC-koden) samt de produkter, for hvilke midlertidige transportbetingelser er fastlagt i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6,
- f) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60 °C (målt ved en prøve i lukket beholder),
- g) gods i fast form i bulk med farlige kemiske egenskaber, som er omfattet af bilag B til koden for sikker transport af gods i fast form i bulk (BC-koden), i det omfang disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale kode for maritimt farligt gods (IMDG-koden), når de transporteres i emballeret form,
- h) rester fra den forrige bulktransport af stoffer som er omhandlet i litra a)-c) og e)-g).

Stk. 2. De i stk. 1 og § 211, stk. 3, litra b, nævnte koder og konventioner gælder med senere ændringer, når disse er vedtaget af de relevante organer i FN's internationale maritime organisation, IMO, og er trådt i kraft.

Stk. 3. Ved skib forstås i dette kapitel enhver flydende indretning, konstrueret eller indrettet til søtransport.

Stk. 4. Ved ejer forstås i dette kapitel for registrerede skibes vedkommende den, der er registreret som ejer eller hvis skibet ikke er registret, den som er ejer af skibet. Ejerskab af et skib af en stat, men benyttes det af et selskab, der i denne stat er registreret som skibets bruger, anses selskabet som skibets ejer.

Stk. 5. Ved søtransport forstås i dette kapitel perioden fra det tidspunkt, hvor HNS-stof ved lastning bringes ind i en del af skibets udstyr, til det tidspunkt, hvor det ved losning ophører med at være til stede i en del af skibets udstyr. Hvis der ikke anvendes noget udstyr, henholdsvis begynder og slutter perioden, når HNS-stoffet bringes over skibets side.

Stk. 6. Ved HNS-konventionen forstås den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (hazardous and noxious substances). Ved HNS-fonden forstås Den Internationale Fond for Farlige og Forurenende Stoffer oprettet i medfør af HNS-konventionen.

Stk. 7. Ved konventionsstat forstås i dette kapitel en stat, der har tilsluttet sig HNS-konventionen.

§ 213. Ejeren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at skaden

- a) er en følge af krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter,
- b) i det hele skyldes en handling foretaget af tredjemand med forsæt til at volde skade,
- c) i det hele skyldes fejl eller forsømmelse af nogen offentlig myndighed med hensyn til at vedligeholde fyr eller andre hjælpemidler for navigeringen, eller
- d) er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver anden persons side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter, når forsømmelsen
 - i) har forårsaget skaden helt eller delvis eller
 - ii) har medført, at ejeren ikke har tegnet forsikring i henhold til § 219

forudsat at hverken ejeren, dennes ansatte eller andre personer, som denne svarer for, var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter.

Stk. 2. Ejerskabets ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, såfremt denne godtgør, at skadelidte forsæligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 214. Krav mod ejeren om erstatning efter § 211 for HNS-skade kan alene rejses efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Krav om erstatning for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod

- a) besætningsmedlemmer, personer, der er ansat i ejerens tjeneste, eller andre personer, som denne svarer for,
- b) lodsens eller andre personer, der udfører tjenester for skibet,
- c) skibets reder eller disponent, hvor denne ikke er ejer af skibet, enhver befragter, aflaster, afsender, ejer eller modtager af lasten,
- d) enhver person, der udfører bjærgning med ejers, reders eller skibsførers samtykke eller efter den kompetente offentlige myndigheds instrukser,
- e) enhver person, der træffer rimelige forholdsregler for at afværge eller begrænse HNS-skade,
- f) ansatte hos eller andre for hvem, de i litra b, c, d eller e nævnte personer, svarer, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 3. Uanset reglen i stk. 2, litra c, kan erstatningsansvar gøres gældende mod personer, som er skyldige i en forsømmelse i medfør af § 213, stk. 1, litra d, i det omfang ejeren er fri for ansvar.

Stk. 4. Regresansvar for HNS-skade kan ikke gøres gældende mod nogen, som er nævnt i stk. 2, litra a, b, d, e eller f, medmindre denne har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Om regres gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 215. Ejeren har ret til at begrænse sit ansvar efter § 211 til 10 mio. SDR for et skib, hvis drægtighed ikke overstiger 2.000 tonnageenheder. For et skib med større tonnage forhøjes dette beløb med 1.500 SDR for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder og med yderligere 360 SDR for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder. Det samlede erstatningsbeløb kan ikke i noget tilfælde overstige 100 mio. SDR. For renter og sagsomkostninger hæfter ejeren uden begrænsning.

Stk. 2. Den nævnte ansvarsgrænse gælder for alt ansvar, som er opstået ved en og samme hændelse eller ved en række hændelser, der har samme oprindelse.

Stk. 3. Ansvar kan ikke begrænses, hvis ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren kan ændre ansvarsgrænsen i stk. 1 i overensstemmelse med vedtagelser truffet i henhold til artikel 48 i HNS-konventionen.

§ 216. Er HNS-skade opstået ved en hændelse, som involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer HNS-stof, er hver ejer ansvarlig efter reglerne i §§ 211 til 213. Ejerne hæfter solidarisk for skade som ikke på rimelig måde kan henføres til et af skibene.

Stk. 2. Hver ejer har ret til ansvarsbegrænsning i medfør af § 215.

Stk. 3. Om regres mellem ejerne gælder i øvrigt almindelige retsregler.

§ 217. Såfremt ejeren ønsker at begrænse sit ansvar i overensstemmelse med § 215, må denne oprette en begrænsningsfond ved en domstol eller anden kompetent myndighed, hvor sag om erstatning efter § 211 er anlagt eller kan anlægges. I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 2. Fonden fordeles forholdsmæssigt mellem alle fordringer opstået ved en og samme begivenhed eller række af begivenheder, der har samme oprindelse. Ved fordelingen af fonden har krav i anledning af tab af menneskeliv og skade på person fortrinsret. Fortrinsretten gælder ikke den del af summen af sådanne krav, som overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb, jf. § 215, § 176, stk. 3 og 4, gælder tilsvarende.

Stk. 3. Krav, som vedrører rimelige udgifter til forholdsregler eller opofrelser, som ejeren frivilligt har taget med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, er ligestillet med andre krav ved fordelingen af fonden.

Stk. 4. De nærmere regler om fondens oprettelse og fordeling m.v. følger af kapitel 12.

Stk. 5. Har ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen oprettet begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, har det samme virkning for dennes ret til ansvarsbegrænsning som oprettelse af en fond ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 218. Har ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter § 215, og har denne oprettet en fond i overensstemmelse med § 217, stk. 1, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i eller udøves andre rettigheder over skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, for krav, som kan gøres gældende mod fonden. Er der foretaget arrest for sådanne krav i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, eller har ejeren stillet sikkerhed for at undgå arrest, skal arresten ophæves eller sikkerheden frigives.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, når ejeren i overensstemmelse med HNS-konventionen har oprettet en begrænsningsfond i en fremmed konventionsstat, forudsat at fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for denne.

§ 219. Ejeren af et dansk skib, som medfører HNS-stoffer som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 211 og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 215. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldigt certifikat må skibet ikke benyttes.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse for skibe, der ikke er hjemmehørende her i riget, og som anløber eller forlader dansk havn eller andet laste- eller lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsockel, såfremt sådanne skibe medfører HNS-stoffer. Skibe, der er registreret i en konventionsstat, skal have det i konventionen fastsatte certifikat, som viser, at der foreligger forsikring eller anden garanti.

Stk. 3. Med de undtagelser, der følger af § 228, finder bestemmelserne i stk. 1 og 2 også anvendelse på skibe, som ejes af den danske stat eller af en anden stat, idet disse skibe i stedet for at være udstyret med den ovennævnte forsikring eller garanti kan være udstyret med et certifikat udstedt af vedkommende myndighed, som bekræfter, at skibet er statsejet, og at dets ansvar er dækket inden for de i § 215 anførte begrænsningsbeløb.

Stk. 4. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionen de nærmere regler om forsikring og garanti, herunder om, hvilke krav forsikringen eller garantien skal opfylde, for at den kan godkendes, samt om certifikatet, dets form, indhold, udstedelse og gyldighed. Økonomi- og erhvervsministeren kan delegere bemyndigelsen til at udstede certifikater.

Stk. 5. Økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 6. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne paragraf omhandlede certifikater.

§ 220. Såfremt et skib ikke har den i § 219, påbudte forsikring eller garanti eller med det påbudte certifikat, kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte skibet adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsockel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet.

§ 221. Krav om erstatning for HNS-skade kan rettes direkte mod forsikringsgiveren, herunder mod den, som har stillet garanti for ejerens erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan påberåbe sig

bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter § 215, selv om ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning. Forsikringsgiveren kan endvidere påberåbe sig de bestemmelser om ansvarsfritagelse, som ejeren selv kunne have gjort gældende. Derimod kan forsikringsgiveren ikke over for fordringshaver påberåbe sig indsigelser, som denne ville kunne påberåbe sig over for ejeren med undtagelse af indsigelsen om, at skaden er forårsaget forsætligt af ejeren selv.

Stk. 2. Forsikringsgiveren kan oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv. En sådan fond kan oprettes, uanset at ejeren ikke har ret til ansvarsbegrænsning, men oprettelsen begrænser i sådanne tilfælde ikke fordringshaverens rettigheder mod ejeren.

§ 222. Hvor skadelidte ikke har fået fuld erstatning efter §§ 211 til 217 og 221, har denne ret til erstatning efter reglerne om erstatning fra HNS-fonden i HNS-konventionen. Reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionens kapitel III, samt bilag II gælder her i riget. HNS-konventionen bekendtgøres ved økonomi- og erhvervsministerens foranstaltning i dens engelske originaltekst og i dansk oversættelse.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 214 om afskæring af adgangen til regres mod de der nævnte personer finder tilsvarende anvendelse på HNS-fondens regreskrav.

Stk. 3. Såfremt det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb forhøjes efter proceduren i konventionens artikel 48, kan økonomi- og erhvervsministeren fastsætte regler om de nye samlede erstatningsbeløb.

§ 223. Den, som modtager mere end 20.000 tons HNS-stoffer transporteret i skib som last pr. år, skal betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne i HNS-konventionens artikel 16 til 20 samt stille sikkerhed for disse. Dog skal bidrag for flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG) betales af den, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til stoffet, uanset mængden af LNG. Bidragspligten for den, som modtager tung olie omfattet af § 191, stk. 4, indtræder dog for disse stoffer, når denne har modtaget mere end 150.000 tons pr. år.

Stk. 2. Som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtig gods i danske havne eller terminaler. Sker modtagelsen på vegne af en fuldmagtsgiver underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtager i stedet, såfremt den fysiske modtager oplyser fuldmagtsgiverens identitet overfor HNS-fonden.

Stk. 3. Gods i transit, som helt eller delvis er overført direkte eller i havn eller lossested fra et skib til et andet skib som led i søtransporten fra det oprindelige lastested til det endelige bestemmelsessted anses ikke for bidragspligtig gods. Sådant gods anses for modtaget på bestemmelsesstedet.

Stk. 4. Modtagere her i landet er pligtige at give oplysninger om det modtagne kvantum. Ligeledes er de, der umiddelbart inden losningen havde adkomst til LNG pligtige at give oplysning om mængden. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, herunder om sikkerhedsstillelse for bidragene.

Stk. 5. Med de begrænsninger, der følger af lovmæssige forpligtelser, skal enhver iagttagende tavshed om, hvad denne får kundskab om i medfør af nærværende bestemmelse, for så vidt angår oplysninger om tekniske indretninger og fremgangsmåder samt vedrørende drifts- eller forretningsforhold, som det af konkurrencemæssige grunde ville være af betydning at hemmeligholde af hensyn til den, oplysningerne vedrører.

§ 224. Sag mod skibets ejer eller forsikringsgiveren om ansvar for HNS-skade kan anlægges ved dansk domstol i følgende tilfælde:

- a) Hvis HNS-skade er opstået på dansk territorium, herunder søterritoriet, eller hvis skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c, er opstået i den danske eksklusive

økonomiske zone, eller hvis skade skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådanne skader, uanset hvor disse er truffet.

- b) Hvis der er indtruffet en hændelse, som udelukkende har medført HNS-skade udenfor en hvilken som helst stats territorium, herunder søterritorium, og denne skade hverken er en forureningsskade af den art som omtalt i § 211, stk. 2, litra c), eller skyldes forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan forureningsskade. Sag kan i dette tilfælde kun anlægges ved dansk domstol, hvis

- 1) skibet er registreret i Danmark eller, hvis det ikke er registreret, må sejle under dansk flag,
- 2) ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssted i Danmark, eller
- 3) begrænsningsfond i henhold til § 217 er oprettet i Danmark.

Stk. 2. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, litra a), kan den pådømme alle krav om ansvar for HNS-skade som følge af samme hændelse eller serie af hændelser, uanset hvor skaden er opstået.

Stk. 3. I øvrigt kan sag om HNS-skade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond som nævnt i § 217 kan ikke rejses ved danske domstole, når fonden er oprettet i en anden konventionsstat.

Stk. 5. Når dansk domstol er kompetent efter stk. 1, skal sagen anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

§ 225. Sag om erstatning mod HNS-fonden kan anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, nævnte tilfælde, dog kun, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod skibets ejer eller forsikringsgiveren ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1, kan sag mod HNS-fonden anlægges ved dansk domstol i de i § 224, stk. 1, litra a), nævnte tilfælde, såfremt det skib, der transporterede de HNS-stoffer, der forårsagede skaden, ikke er identificeret, dog kun, dersom sag i anledning af samme HNS-skade mod HNS-fonden ikke allerede er rejst i en anden konventionsstat.

Stk. 3. I øvrigt kan sag mod HNS-fonden ikke anlægges her i landet.

Stk. 4. Sag mod HNS-fonden skal her i landet anlægges ved Sø- og Handelsretten i København.

Stk. 5. HNS-fonden kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.

Stk. 6. Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette HNS-fonden om sagen. Dommen får da bindende virkning for fonden, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.

§ 226. Retskraftig og eksigibel dom over skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, som er afsagt i en konventionsstat, har bindende virkning og kan fuldbyrdes her i riget, når dommen er afsagt af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 38.

Stk. 2. Tilsvarende gælder for domme afsagt mod HNS-fonden i en konventionsstat af en domstol, der er kompetent i henhold til HNS-konventionens artikel 39, nr. 1, 2 og 4.

§ 227. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på

- a) HNS-skade, som er opstået her i riget, herunder søterritoriet eller i en anden konventionsstat,
- b) skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c) i den danske eksklusive økonomiske zone eller i den eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten i en anden konventionsstat,
- c) anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c), der er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forvoldt af

- gods transporteret som last i et skib registreret her i riget eller i en anden konventionsstat eller, hvis der er tale om et uregisteret skib, et skib, der er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og
- d) forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade, som nævnt i litra a til c uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 228. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da HNS-skade indtræffer, udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, finder dette kapitel ikke anvendelse. Dog finder §§ 211-215, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i den danske eksklusive økonomiske zone, er opstået HNS-skade forårsaget af HNS-stoffer som nævnt i § 212, stk. 1, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Endvidere finder de i stk. 1 nævnte bestemmelser anvendelse på danske statsskibe, hvis anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c) alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse HNS-skade på sådant område uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 229. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.

— |

| —

— |

| —

V. Bemærkninger til lovudkastets Kapitel 11.

Om ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer efter reglerne i HNS-konventionen

Almindelige bemærkninger

HNS-konventionen

I maj 1996 vedtog FN's internationale søfartsorganisation, IMO, (International Maritime Organisation) en konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen). HNS-konventionen er et led i etableringen af et samlet internationalt ansvars- og erstatningssystem til sikring af kompensation til skadelidte som følge af skader fra skibe.

Allerede i 1984 afholdtes en diplomatkonference om en ny konvention om ansvar for transport af farligt og forurenende gods. Det lykkedes imidlertid på det tidspunkt ikke at nå til enighed om en tekst, men man vedtog i stedet en resolution om, at man skulle fortsætte arbejdet. Der blev siden hen med større eller mindre intensitet arbejdet på et udkast til en ny konvention, ikke mindst efter vedtagelsen af nye protokoller til olieansvars- og fondskonventionen i 1992 har opgaven haft en høj prioritet i IMO's juridiske komité. Her opnåede man efterhånden stor opbakning til et udkast, som fortsat i høj grad lignede olieansvars- og fondskonventionen. Det nye udkast var dog også inspireret af FN's konvention fra 1989 om ansvar for skader forårsaget under transport med farligt gods ad vej, jernbane eller indre vandveje (CRTD). De farlige stoffer blev i det nye udkast defineret ved henvisninger til forskellige IMO regelsæt vedrørende sikkerhedsforanstaltninger ved søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS). Hermed var antallet af stoffer betydeligt større end i det første konventionsudkast fra 1984.

Den nu vedtagne konvention deler fortsat det objektive ansvar mellem rederen og importørerne af det farlige gods i lighed med, hvad der gælder ved transport af olie. Som en konsekvens heraf bliver skader, der har en sådan størrelse, at de ikke kan dækkes inden for rederens maksimale erstatningsansvar, eller hvor der er mange skader, der samlet overstiger dette beløb, dækket af en international fond, som importørerne af HNS-stoffer betaler til. For rederens vedkommende er der pligt til at tegne forsikring eller stille en garanti, som dækker rederens ansvar.

En gennemførelse af HNS-konventionen i dansk ret vil nødvendiggøre en reservation til Globalbegrænsningskonventionen for de krav, der omfattes af de nye regler. En sådan reservationsadgang er der givet mulighed for i artikel 18, stk. 1, i Globalbegrænsningskonventionen af 1976, som ændret ved protokollen af 1996.

Søloven

De foreslåede regler om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer svarer i vid udstrækning til reglerne i sølovens kapitel 10 om ansvar og erstatning for forureningsskader forårsaget af olie fra tankskibe. HNS-reglerne adskiller sig imidlertid på en række væsentlige punkter, og Sølovsudvalget har derfor foreslået at placere disse regler i et selvstændigt kapitel i søloven, hvilket var forudsat ved udarbejdelsen af den nye sølov i 1994, der således har efterladt plads umiddelbart efter kapitel 10 til disse regler. På denne vis undgås de problemer, som forskellene mellem regelsættene ellers ville afstedkomme ved en sammensmeltning. På grund af de mange lighedspunkter mellem reglerne i kapitel 10 og HNS-reglerne har Sølovsudvalget fundet, at det ville være hensigtsmæssigt i videst mulig udstrækning at lade HNS-reglerne udforme efter samme systematik som reglerne i kapitel 10.

Bemærkninger til enkelte bestemmelser

Til § 211

I lighed med systematikken i sølovens kapitel 10, indledes kapitel 11 med en bestemmelse indeholdende den generelle ansvarsregel. I kapitel 10 er denne bestemmelse efterfulgt af en række definitioner til brug for kapitlet i de følgende stykker. Da en sådan struktur i dette udkast ville afstedkomme en meget lang og vanskeligt læselig paragraf, er de tekniske definitioner udskilt til en selvstændig paragraf i § 212.

Stk. 1 pålægger den registrerede ejer af et skib objektivt ansvar for HNS-skader. Der er dog to betingelser for ansvaret. For det første skal skaden være forvoldt af HNS-stoffets farlige eller forurenende egenskaber, og for det andet skal skaden være opstået under en søtransport af HNS-stoffer, jf. udkastets § 212, stk. 5, 2. pkt. vedrører skade opstået som følge af flere hændelser.

Stk. 2 definerer begrebet "HNS-skade". Bestemmelsen implementerer HNS-konventionens artikel 1, stk. 6 og 7. Skadesbegrebet i dette kapitel er bredere end i kapitel 10 og dermed artikel I, stk. 6 og 7, i 1992-ansvarskonventionen, der alene omfatter forureningsskade, jf. § 191, stk. 2. Til trods for at der er tale om et bredere skadesbegreb end forureningsskade, er der dog tale om et særligt afgrænset skadesbegreb. Begrebet "HNS-skade" er valgt for at signalere, at der er tale om en særlig afgrænset type af skader, jf. HNS-konventionens artikel 1, stk. 6. Reglerne i dette kapitel omfatter således også tab af liv eller personskade om bord eller uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer og som er forårsaget af disse stoffer samt tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer HNS-stoffer og som er forårsaget af disse stoffer. Omvendt er passagerer på det skadevoldende skib ikke omfattet i det omfang ansvaret er omfattet af kontraktsforholdet mellem passageren og transportøren og dermed udtrykkeligt undtaget, jf. stk. 3, litra b. Bortset fra, at gruppen af forurenende stoffer, der er omfattet af disse regler, adskiller sig fra de, der er omfattet af kapitel 10, tilsigtes, trods den ændrede ordlyd som følge af det udvidede skadesbegreb, en tilsvarende forståelse af forureningsskadebegrebet i dette kapitel.

Stk. 3 anfører en række områder, hvor reglerne i dette udkast ikke skal finde anvendelse. Bestemmelsen inkorporerer HNS-konventionens artikel 4, stk. 1-3. De opregnede områder omhandler en række situationer, hvor andre regler regulerer forholdet. At reglerne i dette kapitel ikke finder anvendelse, udelukker således ikke, at andre regler kan finde anvendelse i de opregnede tilfælde. Bestemmelsen i litra a gør det klart, at ansvar ikke kan gøres gældende efter reglerne i dette kapitel, i det omfang ansvar kan gøres gældende efter kapitel 10. Dette betyder bl.a. at forureningsskade forårsaget af tung olie omfattet af kapitel 10 er undtaget, men at personskade og anden materiel skade end forureningsskade, eksempelvis som følge af en eksplosion forårsaget af olien, er omfattet. Denne undtagelse skal forstås abstrakt. Det er tilstrækkeligt, at skaden er af en art, der falder under kapitel 10 for at være undtaget. Det er således ikke en betingelse, at ansvar konkret skal være pådraget i medfør af kapitel 10. Skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods, som ændret, eller i bilag B til koden for sikker transport af masse gods i bulk, som ændret, er også undtaget. I medfør af litra c, gælder reglerne i kapitlet ikke kontraktretlige krav, hvilket som nævnt ovenfor betyder, at skade på passagerer på det skadevoldende skib ikke er omfattet, ligesom skade på gods transporteret om bord ej heller er omfattet. En tilsvarende bestemmelse er ikke at finde i kapitel 10 og 1992-ansvarskonventionen. Litra d er ligesom litra c ny. Der tænkes her eksempelvis på lov om arbejdsskadeforsikring, hvorefter der ikke anerkendes en ret for ejeren til at begrænse sit ansvar.

Stk. 4 vedrører den situation, hvor samme hændelse afstedkommer såvel HNS-skade som anden skade. I disse tilfælde skal den samlede skade anses for at være HNS-skade, hvis det ikke er muligt på rimelig måde at adskille skaderne. Indsættelsen af "på rimelig måde" medfører, at bevisbyrden

for adskillelsen af de forskellige skadestyper lempes. Denne tilbagefaldsregel gælder imidlertid ikke i forhold til forureningsskader omfattet af § 191 eller skade forvoldt af radioaktivt materiale som nævnt i forslaget § 211, stk. 3, litra a og b.

Til § 212

Stk. 1 definerer begrebet "HNS-stoffer". Det er fundet hensigtsmæssigt at anvende et ord, der udtrykker, at der er tale om en særlig gruppe af stoffer. Dette vil gøre læsningen af de foreslåede regler lettere. Gruppen af omfattede stoffer er meget bred og er defineret gennem henvisning til andre internationale regelsæt, der løbende ændres. Om et stof er omfattet afhænger ikke blot af stoftypen, men også i en række tilfælde af, hvorledes dette er transporteret. Eksempelvis vil visse stoffer være omfattet, hvis de transporteres i bulk, da de derfor omfattes af IBC-koden om transport af farlige flydende stoffer i bulk, mens det samme stof ikke er omfattet, hvis det transporteres i pakket form, da det ikke er medtaget i IMDG-koden om transport af farligt gods i pakket form. Således er kamferolie transporteret i bulk omfattet, hvorimod kamferolie transporteret i pakket form ikke er omfattet.

De i bestemmelsen nævnte regelsæt opregner stoffer på tre forskellige måder: Egentlige lister over stoffer, beskrivelser af stofegenskaber, og stoffer, for hvilke, der er givet en konkret midlertidig tilladelse til søtransport.

Til den første gruppe hører det i litra a nævnte tillæg I til bilag I til MARPOL 73/78, det i litra b nævnte tillæg II til bilag II til MARPOL 73/78 (der blot henviser til kapitel 17 og 18 i IBC-koden), det i litra c nævnte kapitel 17 i IBC-koden, den i litra d nævnte IMDG-kode, det i litra e nævnte kapitel 19 i IGC-koden og endelig det i litra g nævnte bilag B til BC-koden.

Til den anden gruppe, der beskriver stofegenskaber, hører de i litra f nævnte flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60 °C.

Den tredje gruppe omfatter tilfælde, hvor stoffer, der ikke optræder på de nævnte lister, men hvor de pågældende stoffer udviser lignende farlige eller forurenende egenskaber, som de opregnede stoffer. I disse tilfælde kan nationale myndigheder give en midlertidig tilladelse til søtransport af stofferne og eventuelt stille betingelser for den tekniske udførelse af transporten. Sådanne midlertidige tilladelser skal notificeres til IMO, der udsteder et cirkulære om det pågældende stof. Det vil derpå blive vurderet, om stoffet skal optages permanent på en af de ovennævnte lister. I Danmark er det Miljøstyrelsen, der som ansvarlig for havmiljøloven, kan udstede midlertidige tilladelser til søtransport af forurenende stoffer i denne tredje gruppe. Det vil i hovedsagen dreje sig om de stoffer, der omfattes af proceduren omtalt i litra b. For farlige stoffer, dvs. stoffer, der primært udgør en sikkerhedsrisiko, er det Søfartsstyrelsen, der kan udstede de pågældende tilladelser. Dette vedrører primært de stoffer, der falder under proceduren omtalt i litra c og e. I tillæg hertil kan de konkrete involverede havnemyndigheder stille krav til lastning og losning af sådanne stoffer.

De opregnede regelsæt, der allerede er en del af de danske regler om søtransport af farlig og forurenende gods, er inkorporeret i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B: Det i litra a nævnte tillæg I til bilag I til MARPOL 73/78, er inkorporeret i kapitel XXI; det i litra b nævnte tillæg II til bilag II til MARPOL 73/78, i kapitel XXII; det i litra c nævnte kapitel 17 i IBC-koden, i kapitel VII, afsnit B; den i litra d nævnte IMDG-kode, i kapitel VII, afsnit A og AA; det i litra e nævnte kapitel 19 i IGC-koden, i kapitel VII, afsnit C; og endelig er det i litra g nævnte bilag B til BC-koden, inkorporeret i kapitel VII, afsnit A-1. Indarbejdelsen i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B er i vid udstrækning sket gennem henvisning til de relevante IMO instrumenter. Disse kan anskaffes hos IMO. Denne praksis har fungeret tilfredsstillende hidtil. At listerne ikke offentliggøres efter de almindelige regler i lovtidendeloven skyldes, at listerne er meget omfattende, ændres regelmæssigt

og henvender sig til en afgrænset gruppe af borgere. At listerne tillige ikke oversættes, skyldes, at brugerne, der primært består af internationale operatører, anvender de engelske udtryk. Reglerne har ikke hidtil været rettet mod modtagere af de pågældende stoffer, men det må forventes, at antallet af modtagere, som modtager mere end 20.000 tons HNS-stof i Danmark vil være begrænset og sandsynligvis besidder en ekspertise indenfor omgang med farlig gods. Af denne grund skønner Søfartsstyrelsens repræsentant i Søløvsudvalget det ikke nødvendigt at ændre på den gældende metode for offentliggørelse af listerne. Som bistand til brugerne er sekretariatet for Den internationale fond for Olieskadeerstatning (IOPC), der efter al sandsynlighed skal varetage administrationen af HNS-fonden, i færd med at udarbejde et elektronisk værktøj, der skal gøre det lettere for brugerne at identificere de omfattede stoffer. Søløvsudvalgets flertal forventer en mere adækvat og let tilgængelig kundgørelse.

Stk. 2 gør det klart, at ændringer i de i stk. 1 nævnte instrumenter har virkning for nærværende regler, når disse er vedtaget af de relevante organer i FN's internationale maritime organisation, IMO, og er trådt i kraft. Det er således ikke nok, at ændringer blot er vedtaget, de skal også være trådt i kraft, hvilket bl.a. kan afhænge af en efterfølgende tidsperiode, og at ændringerne får den nødvendige tilslutning.

Stk. 3 I HNS-konventionen defineres "skib" som "ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type". Da en lignende ordlyd er anvendt i kapitel 10, har Søløvsudvalget valgt at definitionen af skib i dette udkast bør ligge tæt på definitionen i § 191, stk. 3, se også søløvsudvalgets 5. betænkning nr. 694 fra 1973. Definitionen i § 191, stk. 3, tager alene sigte på skibe, som transporterer olie eller er indrettet til transport af olie, hvorimod dette kapitel gælder for alle typer af skibe. Det har derfor ikke været muligt helt at kopiere definitionen fra § 191, stk. 3. I dette kapitel defineres skib som: "enhver flydende indretning, konstrueret eller indrettet til søtransport". Det første led "enhver flydende indretning" er meget bredt, men begrænses af andet led "konstrueret eller indrettet til søtransport". Indretningen skal således være formgivet til søtransport. En tømmerflåde vil være en flydende indretning, men kan ikke anses for at være konstrueret eller indrettet til søtransport.

I *stk. 4* defineres begrebet "ejer". Bestemmelsen implementerer HNS-konventionens artikel 1, stk. 4, der svarer til definitionen af "ejer" i artikel I, stk. 3, i 1992-ansvarskonventionen. Ordlyden af bestemmelsen er her lidt anderledes end i § 191, stk. 5, da man har ønsket at anvende en formulering, der ligger tættere på konventionens ordlyd. Det foreslås derfor også at ændre § 191, stk. 5, i overensstemmelse hermed.

Stk. 5 definerer "søtransport" og dermed den periode, hvor reglerne i forslaget finder anvendelse. Bestemmelsen betyder, at ansvaret for HNS-skade hidrørende fra HNS-stoffer, der befinder sig på kajen ved siden af skibet, ikke skal bedømmes efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 6 definerer "HNS-konventionen". Dette svarer til den anvendte metode i kapitel 10, hvor 1992-ansvarskonventionen og 1992-fondskonventionen defineres. Det engelske udtryk for de omfattede stoffer "hazardous and noxious substances" er medtaget for at vise sammenhængen med forkortelsen "HNS".

Stk. 7 definerer "konventionsstat", som en stat, der har tilsluttet sig HNS-konventionen. Begrebet anvendes bredt rundt om i udkastet og en definition letter læsningen af flere af udkastets bestemmelser.

Definitioner af "person" og "hændelse" findes i 1992-ansvarskonventionen, Bunkerskonventionen og HNS-konventionen, men da disse begreber anvendes i overensstemmelse med almindelig dansk sprogbrug, er en særlig definition ikke skønnet nødvendig.

Til § 213

Bestemmelserne om undtagelserne i ejerens ansvar i HNS-konventionens artikel 7, stk. 2, litra a-c og stk. 4, er identiske med 1992-ansvarskonventionens artikel III, stk. 2 og 3.

Stk. 1 fastsætter under litra a, i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 7, stk. 2, litra a, ansvarsfritagelse, når skaden skyldes krigshandlinger, krigslignende handlinger, borgerkrig eller oprør. Krigshandlingen må her være den direkte årsag. Hvor dette ikke er tilfældet, og der alene er tale om en indirekte årsag, må ejeren være ansvarlig. Dernæst er ejeren ansvarsfri, såfremt skaden skyldes en naturbegivenhed af en betydelig størrelse, som ikke kunne forventes på det pågældende sted på det konkrete tidspunkt. Det står åbent, hvorvidt terrorhandlinger omfattes af udtrykket "krigshandlinger" i litra a eller falder under litra b.

I de to følgende litra b og c kræves det yderligere, at skaden i sin helhed er forårsaget af en af de nævnte begivenheder, nemlig typisk sabotage, fejl eller forsømmelser fra myndigheders side med hensyn til at vedligeholde fyr og lignende hjælpemidler for navigeringen. Dette medfører, at såfremt skaden kun delvis er forårsaget af en af de under b eller c nævnte begivenheder, er ejeren dog ansvarlig. Er skaden derimod delvis forårsaget af begivenheder, som nævnt under b og delvis af begivenheder som nævnt under c og der ikke er andre årsager til skaden, er ejeren ansvarsfri. Tilsvarende vil være tilfældet, såfremt skaden delvis skyldes sabotage, men i øvrigt er forårsaget af en krigshandling.

Litra d er ny i forhold til 1992-ansvarskonventionen og Bunkerskonventionen. Bestemmelsen foreskriver, at ejeren er ansvarsfri, såfremt afsenderen eller andre ikke oplyser om de transporterede stoffers farlige og skadelige karakter, medmindre ejeren eller nogen, han svarer for, med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og forurenende karakter. HNS-konventionen anvender begrebet "shipper", der må antages at dække over afsenderen, som ofte er den person, der har en oplysningspligt om godsets farlige karakter. Se eksempelvis bekendtgørelse nr. 710 af 27. juli 1994 om afsenders pligter i forbindelse med søtransport af farligt gods mv., der pålægger afsendere under strafansvar at oplyse om farlige karakteregenskaber ved farligt gods. Imidlertid omfatter reglen også "enhver anden persons" forsømmelse af sin oplysningspligt og kan således omfatte en aflaster, befragter eller andre, der i et konkret tilfælde har forsømt at tilvejebringe oplysninger om godsets farlige karakter. Oplysningspligten omfatter en pligt til at give tilstrækkelige oplysninger om godsets karakter, så transportøren sættes i stand til at vurdere, om godset er omfattet af reglerne i dette kapitel.

I stedet for konventionens terminologi "agenter" anvendes "andre personer, som ejeren svarer for", da dette er i overensstemmelse med den engelske forståelse af ordet "agent".

Bevisbyrden for, at de ansvarsfritagende begivenheder foreligger, påhviler ejeren.

Stk. 2 gengiver HNS-konventionens artikel 7, stk. 3, og indeholder en bestemmelse om, at ejerens ansvar kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis denne beviser, at skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Til § 214

Bestemmelsen inkorporerer HNS-konventionens artikel 7, stk. 4-6. *Stk. 1* udelukker, at ansvar for forureningsskade kan rejses efter andre ansvarsregler end dem, der er indeholdt i kapitlet.

Stk. 2 opregner i lighed med § 193, stk. 2, en række persongrupper, som besætningsmedlemmer og bjærgere mv., som er undtaget fra ansvar. Sølovsudvalget har valgt at anvende udtrykket "krav om erstatning" i stedet for "ansvar", da man fandt, at dette var mere præcist. En tilsvarende præcision foreslås gennemført i § 193, stk. 2. I litra d kan forholdsregler, der er i strid med den kompetente offentlige myndigheds instrukser, sædvanligvis ikke være at anse for rimelige.

Stk. 3 indeholder en undtagelse til ansvarskanaliseringen. Udtagelsen hænger sammen med bestemmelsen i § 213, stk. 1, litra d, hvorefter ejeren i visse tilfælde er ansvarsfri, såfremt skaden er en følge af forsømmelse fra afsenderens eller enhver anden persons side med hensyn til tilvejebringelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige eller forurenende karakter. I disse tilfælde bør skadelidte ikke være afskåret fra at rejse krav mod den person, der har forsømt sin oplysningspligt. Erstatningskravet mod den, der således forsømmer sin oplysningspligt må da rejses på grundlag af almindelige erstatningsretlige regler.

Stk. 4 fastsætter i lighed med § 193, stk. 2, at den ansvarlige ejers adgang til regres mod de undtagne persongrupper også er begrænset, og det er udtrykkeligt anført, at de almindelige regler om regres finder anvendelse uden for de undtagne områder.

Til § 215

I denne bestemmelse gengives HNS-konventionens regler om ejerens ansvarsbegrænsning.

Stk. 1 anfører de nominelle ansvarsgrænser, der er progressiv efter skibets størrelse. I fjerde punktum er det fastsat, at ejerens begrænsningsret ikke omfatter renter og sagsomkostninger. I lighed med 1992-ansvarskonventionen indeholder HNS-konventionen ikke udtrykkelige regler om dette spørgsmål. Sølovsudvalget fandt ved udformningen af kapitel 10 i søloven, at man var frit stillet i forhold til reguleringen af ansvarsbegrænsningen i forhold til renter og sagsomkostninger, da de ikke som i Globalbegrænsningskonventionen udtrykkeligt er omtalt i 1992-ansvarskonventionen. Baggrunden for, at man i kapitel 10 har ønsket at holde disse beløb uden for begrænsningsbeløbet, var, at det medfører en stor lettelse af administrationen af en begrænsningsfond. Det samme gør sig gældende ved HNS-konventionen, og udvalget har derfor fundet, at man burde følge samme linie.

I denne forbindelse kan spørgsmålet om, hvorvidt den forsikrings- eller anden garanti, der skal stilles efter udkastets § 219 (konventionens artikel 12) også skal dække disse beløb, rejses. Sølovsudvalget har i den forbindelse fundet, at garantiforpligtelsen kun strækker sig til ansvarsbeløbet, jf. § 214, stk. 1, 1.-3. pkt., da ordlyden af artikel 12(1) refererer til ”de i artikel 9, stk. 1, fastsatte ansvarsgrænser”. Artikel 9(1) indeholder ingen særregel om renter og omkostninger. I overensstemmelse hermed henviser udkastets § 219 til ”den ansvarsgrænse, der er anført i § 215”. Udvalget finder dog ikke, at en forsikrer ifølge § 219 kan nægte at betale renter og sagsomkostninger i alle tilfælde, hvor hovedkravet overstiger ansvarsgrænsen. En forsikrer er i tillæg til begrænsningsbeløbet pligtig at betale renter og sagsomkostninger fra indledningen af et eventuelt berettiget sagsanlæg, mens renter, der er påløbet indtil sagen anlægges, ikke som udgangspunkt kan afkræves forsikreren.

Stk. 2, der gennemfører HNS-konventionens artikel 9, stk. 1, 1. led og artikel 1, nr. 8, anfører, at begrænsningen i stk. 1 omfatter ansvaret for en hændelse eller en række hændelser, der har samme oprindelse. Afgørelsen af, om en hændelse må betragtes som en isoleret hændelse eller som en del af en række af hændelser, vil få betydning for fastsættelse af ansvarsbegrænsningsbeløbet, idet der afhængigt af rettens vurdering i den konkrete sag enten kan blive tale om, at ejeren må hæfte med det fulde begrænsningsbeløb for hver af de pågældende hændelser eller med et enkelt begrænsningsbeløb for en række af sammenhængende hændelser.

I *stk. 3* har udvalget svarende til reglen i sølovens § 194, stk. 3, foreslået en bestemmelse om, at ejeren ikke kan begrænse sit ansvar, såfremt ejeren selv har forvoldt HNS-skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget. Denne bestemmelse indarbejder HNS-konventionens artikel 9, stk. 2.

Bevisbyrden for, at ejeren er afskåret fra at begrænse sit ansvar, vil i overensstemmelse med almindelige retsprincipper påhvile den, der påstår, at der er tale om egen fejl på ejerens side.

Stk. 4 gør det muligt for økonomi- og erhvervsministeren at forhøje ejerens ansvarsgrænse i overensstemmelse vedtagelser, der er blevet til gennem anvendelse af den særlige procedure i HNS-konventionens artikel 48. Proceduren kendes fra de eksisterende søretlige konventioner, der indeholder regler om begrænsning af ansvar og erstatning.

Ændring af grænsen kan ske efter forslag fra mindst halvdelen af de kontraherende stater, hvorefter IMO's juridiske komite, med to tredjedels flertal blandt de tilstedeværende kontraherende stater, kan vedtage ændringerne. Det er dog en forudsætning, at mindst halvdelen af konventionsstaterne er til stede ved afstemningen. Derved sikres en bred opbakning bag de nye beløb. Ændringerne skal herefter udsendes af IMO til godkendelse. De stater, der ikke reagerer, anses for at støtte ændringsforslagene. Hvis en fjerdedel af de stater, der var parter i konventionen, da ændringerne blev vedtaget, udtrykkeligt modsætter sig ændringerne, kan de ikke vedtages. Opnår man ikke dette, træder de ændrede beløbsgrænser i kraft for alle kontraherende stater, med mindre det pågældende land opsig konventionerne.

Ved behandling af forslag om ændring af beløbsgrænserne skal IMO's juridiske komité tage hensyn til erfaringerne fra indtrufne hændelser og i særdeleshed omfanget af de skader, som disse har forårsaget, ændringer i pengeværdierne og ændringsforslagets indvirkning på forsikringsomkostningerne. Efter HNS-konventionen kan beløbsgrænserne hæves med op til 6% om året, dog maksimalt til det tredobbelte af de nuværende grænser.

Til § 216

Bestemmelsen inkorporerer HNS-konventionens artikel 8 og omhandler skade der er forårsaget af en hændelse, som involverer HNS-stoffer fra flere skibe, uden at skaden kan henføres til et eller flere bestemte skibe. I så fald vil ejerne af alle de implicerede skibe være solidarisk ansvarlige for skaden. Ved indarbejdelsen i dansk ret af 1969-ansvarskonventionen, som i artikel IV indeholder en tilsvarende bestemmelse, fandt Sølvsudvalget, at det ikke ville være nødvendigt at medtage en bestemmelse i loven derom, da en regel om solidarisk hæftelse i det nævnte tilfælde efter dansk ret ville følge af almindelige erstatningsretlige principper. Bestemmelsen i HNS-konventionen adskiller sig imidlertid fra bestemmelsen i 1969-ansvarskonventionen ved, at den udtrykkeligt giver hvert af de involverede skibe ret til ansvarsbegrænsning efter § 215. Bestemmelsen reflekterer almindelige principper om fordeling af ansvar mellem flere skibe.

Til § 217

Denne bestemmelse indeholder de i HNS-konventionens artikel 9, stk. 3-8 og artikel 11 anførte regler om oprettelse og fordeling af en begrænsningsfond. Reglerne svarer i vid udstrækning til § 195 i søloven.

Stk. 1 gengiver HNS-konventionens artikel 9, stk. 3, hvorefter det er en forudsætning for ejerens adgang til at begrænse sit ansvar, jf. udkastets § 215, at denne opretter en begrænsningsfond svarende til det fulde begrænsningsbeløb. Ifølge konventionen skal fonden oprettes ved en domstol eller anden kompetent myndighed i den stat, hvor erstatningssagen er anlagt eller kan anlægges i overensstemmelse med konventionens jurisdiktionsbestemmelser i artikel 38. Er sag rejst flere steder, herunder i flere lande, kan ejeren vælge stedet for fondens oprettelse. I lighed med § 195, er det ved indarbejdelsen af denne bestemmelse fundet naturligt her i landet at gøre Sø- og Handelsretten til kompetent myndighed.

Stk. 2 anfører, hvorledes fonden skal fordeles mellem fordringshaverne. Udgangspunktet er, at fordringerne skal fordeles forholdsmæssigt, men såfremt der er krav hidrørende fra dødsfald eller personskade skal disse gives højere prioritet end andre krav, medmindre de førstnævnte krav samlet overstiger to tredjedele af det samlede erstatningsbeløb fastlagt i medfør af § 215. I tilfælde, hvor der er krav af begge typer, må det forudsættes, at kravene i hver kategori indbyrdes stilles lige.

Bemærk, at de to tredjedele skal beregnes i forhold til det samlede erstatningsbeløb således som begrænset i medfør af § 215 og ikke i forhold til summen af anerkendte krav i fonden. Er skibets samlede begrænsningsbeløb eksempelvis på 10 mio. SDR, skal to tredjedele af dette beløb (6,67 mio. SDR) reserveres til dækning af krav som følge af dødsfald eller personskader, såfremt summen af sådanne krav overstiger eller er lig med 6,67 mio. SDR. Udækkede krav som følge af dødsfald eller personskade og andre krav fordeles forholdsmæssigt i resten af fondsbeløbet (3,33 mio. SDR). *Stk. 3* giver ejeren mulighed for at anmelde krav, som vedrører dennes rimelige udgifter til foranstaltninger eller opofrelser med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade. Sådanne krav ligestilles med andre krav. For at kunne få disse krav anerkendt skal ejeren frivilligt have foretaget disse tiltag.

Stk. 4 henviser til reglerne i sølovens kapitel 12 vedrørende fondens oprettelse og fordeling m.v.

Stk. 5 foreskriver, at ejerens ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel også gælder ved oprettelse af en fond i en anden konventionsstat, når denne er oprettet i overensstemmelse med konventionens regler.

Til § 218

Denne bestemmelse indeholder i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 10 bestemmelser om de retsvirkninger, der følger af oprettelsen af en begrænsningsfond.

Af *stk. 1* fremgår det, at såfremt en ejer, der har ret til at begrænse sit ansvar, har oprettet en begrænsningsfond, kan der ikke gøres arrest eller udlæg i anden ejendom, som tilhører ejeren, eller udøves andre rettigheder herover til dækning af krav, som kan gøres gældende mod fonden.

Er der foretaget arrest i skib eller anden ejendom, som tilhører ejeren, skal arresten ophæves, og såfremt ejeren har stillet sikkerhed for at undgå en arrest, skal sikkerheden tilbagebetales.

Efter *stk. 2* finder bestemmelserne i *stk. 1* også anvendelse, når ejeren har oprettet en begrænsningsfond i en anden konventionsstat, såfremt fordringshaveren har adgang til den domstol eller anden myndighed, der administrerer fonden, og denne faktisk er tilgængelig for ham. Dette må ses som et krav om, at det ikke blot teoretisk, men også i praksis skal være muligt for fordringshaveren at opnå betaling for et krav, som er anerkendt ved dom afsagt af en domstol med kompetence i medfør af HNS-konventionens artikel 38. Det må endvidere være en forudsætning, at lovgivningen i den pågældende konventionsstat tillader at rejse sag om fordeling af fonden.

Er der derfor i en konkret sag tale om skader i flere konventionsstater, herunder i Danmark, vil en dansk skadelidende ikke kunne søge dækning i skadevolderens eventuelle ejendom her i landet eller kræve skibet arresteret, såfremt ejeren i overensstemmelse med konventionens regler har oprettet en begrænsningsfond i en af de øvrige berørte konventionsstater. Omvendt er oprettelsen af en begrænsningsfond i en ikke-konventionsstat uden betydning i Danmark eller andre konventionsstater.

Såfremt det under retsforfølgningen gøres gældende, at en begrænsningsfond oprettet i henhold til *stk. 1* eller *stk. 2* ikke er tilstrækkelig stor eller i øvrigt ikke opfylder konventionens eller lovens krav, eller det gøres gældende, at ejeren i henhold til § 215, *stk. 3*, ikke har ret til at begrænse sit ansvar, må fogden og domstolene tage stilling hertil efter de gældende regler om behandling af indsigelser under en fogedsag.

Til § 219

Stk. 1 gengiver HNS-konventionens artikel 12, *stk. 1*, og omhandler forsikringskravene til danske skibe. Her skal den registrerede ejer af skibe, der medfører HNS-stoffer som last, tegne og opretholde en forsikring eller stille anden garanti, som dækker ansvaret for de af konventionen omfattede skader. Den stillede sikkerhed kan f.eks. have form af en bankgaranti. Der er ikke sat en nedre grænse for mængden af HNS-stoffer, som skibet transporterer, hvilket betyder, at kravet

indtræder uanset at den medtagne mængde er ganske beskeden. I 2. pkt. er det i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 10, fastsat, at skibe, der ikke er i besiddelse af gyldigt certifikat, ikke må benyttes. Med hensyn til begrebet "skib" menes i denne bestemmelse et registrerbart fartøj i overensstemmelse med sølovens §§ 10 og 11. Der er således teoretisk set tale om et snævrere skibsbegreb end efter udkastets § 211, stk. 3. HNS-konventionens artikel 12, stk. 1 omtaler "[...]skib, der er registreret i en kontraherende stat [...], hvilket må forstås således, at forsikringspligten kun udstrækkes til registrerbare skibe.

Stk. 2 fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 11, at de i stk. 1 stillede krav vedrørende forsikring m.v. for så vidt angår danske skibe også gælder for udenlandske skibe. Der må her sondres mellem skibe, der er hjemmehørende i en konventionsstat, og skibe fra ikke-konventionsstater. Skibe fra konventionsstater skal have det i HNS-konventionens artikel 12, stk. 2, fastsatte certifikat udstedt af registreringslandet, som bekræfter, at der foreligger en godkendt forsikring eller anden garanti. Skibe, der er registreret i ikke-kontraherende stater, kan anvende en kontraherende stats myndigheder til at udstede et forsikringscertifikat. Et certifikat kan udstedes til brug for anløb i et bestemt land eller generelt.

Stk. 3 fastsætter i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12, stk. 12, en særregel om forsikring m.v. for statskibe med de undtagelser, der følger af lovudkastets § 228. Disse kan i stedet for de i udkastets § 218 anførte forsikringer eller garantier være udstyret med et certifikat, hvori den kompetente myndighed dels bekræfter, at skibet er statsejet, dels at dets ansvar efter konventionen er dækket. Om ansvarsbestemmelsernes anvendelse på statskibe henvises til udkastets § 228.

Efter *stk. 4* bemyndiges økonomi- og erhvervsministeren til i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 12 at fastsætte de mere detaljerede regler i form af en bekendtgørelse om de omhandlede forsikringer, garantier og certifikater.

HNS-konventionen selv indeholder ikke som Bunkerskonventionen udtrykkelige bestemmelser om muligheden for den kompetente myndighed for at delegere udstedelsen af certifikater og brug af elektroniske registre. Til trods for, at HNS-konventionen ikke indeholder en sådanne udtrykkelige bestemmelser, foreslår udvalget indført en mulighed for, at ministeren kan uddelegere certifikatudstedelsen.

Stk. 5. Ejeren er i § 212, stk. 4, defineret som den, der er registreret som ejer. I stk. 1 pålægges den registrerede ejer forsikringspligten. I tilfælde af bareboatbefragtning er det ikke afklaret, om det til trods for flagskiftet alligevel er den registrerede ejer, der skal udtage forsikring, eller om det påhviler bareboatbefragteren. For et skib, der er ejerregistreret i Danmark, men som er optaget i et fremmed lands bareboatregister og dermed sejler under det fremmede lands flag, giver bestemmelsen mulighed for at økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til disse skibe, selvom de ikke sejler under dansk flag.

I *stk. 6* er der indsat en bemyndigelse til økonomi- og erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne paragraf omhandlede certifikater. En sådan adgang er udtrykkeligt givet i Bunkerskonventionen, se bemærkningerne til udkastets § 186, stk. 6, men er ikke at finde i HNS-konventionen. Sølovsudvalget har dog fundet, at man ikke er udelukket fra at indføre regler om dette i Danmark, da det må stå de enkelte kontraherende stater frit, om de vil acceptere elektroniske certifikater. Bestemmelsen i Bunkerskonventionen giver ikke kontraherende stater mulighed for at nægte at godkende papircertifikater, der i øvrigt opfylder konventionens krav.

Spørgsmålet om betaling for udstedelse af certifikater blev drøftet i udvalget, men der var ikke flertal for at indsætte en hjemmel til at kræve betaling for udstedelse af certifikater.

Til § 220

Efter denne bestemmelse kan Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder, som af økonomi- og erhvervsministeren er bemyndiget hertil, nægte et skib, som ikke er udstyret med den i § 219 påbudte forsikring eller garanti eller det påbudte certifikat, adgang til eller forbyde det at forlade dansk havn eller andet laste- og lossested i Danmark eller på den danske kontinentalsokkel eller påbyde, at det bliver losset eller forhalet samt foretage sig, hvad der skønnes nødvendigt for at forhindre HNS-skade. Kontrollen kan finde sted i forbindelse med almindelige havnestatssyn, og hvor det i øvrigt skønnes nødvendigt.

Til § 221

Stk. 1 giver skadelidte adgang til at rejse krav direkte mod forsikringsgiveren eller den, der har stillet sikkerhed for den registrerede ejers erstatningsansvar. Bestemmelsen gengiver HNS-konventionens artikel 12, stk. 8. En sådan adgang til direkte at rette et krav mod forsikreren kendes fra 1992-ansvarskonventionen og bestemmelsen svarer til § 200, stk. 1, i kapitel 10. Uanset at den registrerede ejer har mistet sin begrænsningsret, vil forsikringsgiveren kunne påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i medfør af § 215. Forsikringsgiverens ansvar kan ikke overstige det til enhver tid gældende maksimum i § 215, hvilket betyder, at de indskrænkninger i den registrerede ejers begrænsningsret vedrørende renter og sagsomkostninger i medfør af § 215, stk. 1, 4. pkt. ikke gælder for forsikringsgiveren. Dog er det Søløvsudvalgets opfattelse, at en forsikrer i tilfælde, hvor hovedkravet overstiger ansvarsgrænsen, i tillæg til begrænsningsbeløbet er pligtig at betale renter og sagsomkostninger fra indledningen af et eventuelt berettiget sagsanlæg, men at renter, der påløber indtil sagen anlægges, ikke som udgangspunkt kan afkræves forsikreren. Forsikreren kan endvidere påberåbe sig samme ansvarsfritagelsesgrunde som den registrerede ejer kunne have gjort gældende. HNS-konventionens artikel 12, stk. 8, nævner dog, at fritagelsesgrunde, der er begrundet i den registrerede ejers konkurs eller likvidation, ikke skal kunne gøres gældende af forsikringsgiveren. Da den registrerede ejers fritagelsesgrunde udtømmende er opregnet i § 213, og da konkurs ikke er en fritagelsesgrund efter de almindelige erstatningsretlige principper her i landet, har man fundet det overflødig at medtage dette. Forsikringsgiveren kan ikke overfor skadelidte gøre særlige ansvarsfritagelsesklausuler i forsikringsaftalen gældende bortset fra tilfælde, hvor den registrerede ejer forsætligt har forårsaget skaden. Dette betyder eksempelvis, at en forsikrer ikke over for skadelidte kan anføre, at præmien ikke var betalt, eller den i P&I forsikringer almindelige klausul om ”pay to be paid”. HNS-konventionens artikel 12, stk. 8, anfører endvidere i sidste punktum, at forsikringsgiveren har ret til at adcitere ejeren. En udtrykkelig bestemmelse om forsikringsgiverens ret til at adcitere ejeren findes i sølovens § 200, stk. 1, sidste pkt. Søløvsudvalget har imidlertid fundet, at en sådan bestemmelse er overflødig, da forsikringsgiveren efter de almindelige regler i retsplejeloven udstyres med denne ret. De i retsplejelovens § 250, stk. 2, opstillede betingelser for adcitation vil efter udvalgets opfattelse altid være opfyldt i den omhandlede situation, da såvel ejeren som forsikringsgiveren er underlagt værnetingsbestemmelsen i § 224, og krav rejst i medfør af kapitlets regler altid vil have den nødvendige sammenhæng.

Stk. 2 giver i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 9, stk. 11, forsikringsgiveren ret til at oprette en begrænsningsfond i medfør af § 217 med samme virkning, som hvis den var oprettet af ejeren selv, uanset om skaden skyldes ejerens egen fejl eller forsømmelse. I de tilfælde, hvor ejeren hæfter uden begrænsning, kan skadelidte holde sig til denne for krav, som ikke dækkes af fonden.

Til § 222

Formålet med reglerne om HNS-fonden i HNS-konventionen er at udbetale erstatning for HNS-skader i medlemsstaterne i tillæg til den erstatning, skadelidte kan få i kraft af reglerne om ejerens

ansvar, når der ikke er opnået fuld erstatning. I lighed med metoden for inkorporering af reglerne om Den internationale fond for erstatning for skader ved Olieforurening i sølovens kapitel 10, foreslår udvalget, at reglerne om HNS-fonden ikke indarbejdes i søloven, men sættes i kraft i Danmark ved, at økonomi- og erhvervsministeren foranlediger, at HNS-konventionen bekendtgøres i dens engelske originaltekst samt i dansk oversættelse. En bestemmelse herom er indsat i *stk. 1*. Visse af HNS-konventionens bestemmelser om HNS-fonden vil få direkte anvendelse i Danmark, og udfyldende regler er derfor indarbejdet i nærværende lovudkast. Det drejer sig i første række om regler, der regulerer enkeltpersoners rettigheder og pligter overfor HNS-fonden, f.eks. skadelidtes ret til erstatning efter artikel 14 i udkastets § 222, om bidrag til fonden i § 223, visse processuelle bestemmelser i udkastets § 225 og forældelsesreglerne i § 503.

I *stk. 2* er indsat en bestemmelse om, at også HNS-fondens regresret er begrænset af reglen i udkastets § 214, da fonden ikke bør have en videregående adgang til regres mod andre, end ejeren selv ville have haft.

HNS-konventionens artikel 41, stk. 1, anfører, at HNS-fonden, når den har udbetalt erstatning, indtræder i modtagerens ret overfor ejeren eller hans forsikringsgiver. I medfør af artikel 41, stk. 2, skal fonden mindst have den samme adgang til regres som skadelidtes forsikringssselskab ville have haft i medfør af den i øvrigt gældende lovgivning, såfremt det havde udbetalt erstatning ved en HNS-skade. Endelig foreskriver artikel 41, stk. 3, at en kontraherende stat, der har udbetalt erstatning for skade i henhold til egen national lovgivning indtræder i de rettigheder, som erstatningsmodtageren ville have haft i henhold til HNS-konventionen. Da reglerne i HNS-konventionens artikel 41 er i overensstemmelse med de almindelige danske erstatningsregler, har *Stk. 3*. Sølovsudvalget fundet, at der ikke er behov for en særlig bestemmelse derom i lovudkastet.

Når de kontraherende stater gennem proceduren i HNS-konventionens artikel 48 vedtager en forhøjelse af det i HNS-konventionens artikel 14, stk. 5, nævnte samlede erstatningsbeløb, bemyndiges økonomi- og erhvervsministeren til at gennemføre forhøjelsen i dansk ret. En tilsvarende bestemmelse om forhøjelser af det samlede erstatningsbeløb i 1992-fondskonventionen findes i sølovens § 201, stk. 3.

Til § 223

Denne regel, der gengiver dele af HNS-konventionens artikel 16 til 20, indeholder bestemmelser om bidragspligt til HNS-fonden og i forbindelse hermed pligt til at give oplysninger om, hvor meget HNS-stof, der er modtaget samt en regel om tavshedspligt.

Stk. 1, anfører, at modtagere af bidragspligtig last er pligtige at betale bidrag til HNS-fonden efter reglerne om denne i HNS-konventionen. Som bidragspligtig last anses HNS-stoffer transporteret i skib som last. Dog undtages last i transit, jf. *stk. 3*.

Bidragspligten omfatter som hovedregel enhver, der modtager mere end 20.000 tons HNS-stoffer. Der er dog to undtagelser til dette. For det første indtræder bidragspligten for disse stoffer for den, som modtager tung olie omfattet af § 191, stk. 4, når denne har modtaget mere end 150.000 tons pr. år. For det andet er den, som umiddelbart inden losningen af flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG – liquid natural gas) havde adkomst hertil, pligtig at betale bidrag for disse stoffer uanset mængden. HNS-konventionen anvender i artikel 19, stk. 1, litra b udtrykket ”held title”, og bidrager ikke til en tydeliggørelse af hvem, der er adkomsthaver. Hvem, der kan anses for at være adkomsthaver må således afgøres efter dansk rets almindelige regler.

Reglerne i HNS-konventionen om HNS-fonden er baseret på de gældende regler om Den internationale fond for Olieskadeerstatning (IOPC), der er inkorporeret i sølovens kapitel 10. Der er imidlertid en række forskelle, der bl.a. grunder sig i, at gruppen af omfattede stoffer i HNS-konventionen er meget bredere og omfatter stoffer af meget forskellig karakter.

HNS-fonden består af en generel konto og tre separate konti, jf. HNS-konventionens artikel 16, stk. 1 og 2. De tre separate konti består af en konto for olie, som defineret i § 211, litra a, en konto for naturgas (LNG) og en konto for flydende petroleums gasser af lette kulbrinter med propan og butan som hovedbestanddele (LPG – liquid petroleum gas). Hver konto skal dække skader hidrørende fra de pågældende stoffer. Skader hidrørende fra LNG skal således dækkes af ejere af LNG, skader hidrørende fra LPG dækkes af modtagere af LPG mv. Oprettelsen af de separate konti udskydes indtil den samlede mængde af bidragspligtig last i alle kontraherende stater under den enkelte konto når et vist niveau. Disse niveauer er: 350 mio. tons olie, som defineret i § 211, litra a, 20 mio. tons naturgas (LNG) og 15 mio. tons LPG. Indtil disse niveauer er nået, betales til den generelle konto.

Den generelle konto består af fem sektorer, jf. bilag II til HNS-konventionen: Farlig gods i fast form, omfattet af § 212, stk. 1, litra g, olie, LNG, LPG og andre stoffer. Udgangspunktet er, at der betales det samme beløb til HNS-fonden for hvert ton modtaget HNS-stof. I kraft af reglerne om sektoropdelingen i bilag II til HNS-konventionen sker der en modificering af bidragspligten i forhold til skadeserfaringerne med det pågældende stof i en periode, der strækker sig ti år bagud. Er der i perioden sket særligt mange eller særligt omkostningskrævende skader i forbindelse med søtransport af stof i en af sektorerne i forhold til den samlede mængde af stof i sektoren, anses stof i denne sektor for at have et større skadespotentiale end gennemsnitligt HNS-stof, og modtagere af HNS-stof i denne sektor vil blive pålagt en øget bidragspligt pr. ton. På den anden side lettes bidragspligten tilsvarende for modtagere af stoffer i sektorer, der har en bedre ulykkesstatistik.

Den, som modtager mindre end de gældende grænseværdier efter HNS-konventionen, er ikke forpligtet til at betale bidrag til HNS-fonden. Dette skyldes, at man ikke har ønsket at ville pålægge HNS-fonden at inddrive en række mindre beløb fra et meget stort antal personer. Det har i IMO været foreslået, at man på nationalt plan kunne indføre en lavere tærskelværdi for indberetningspligten selvom den ikke udløser bidragspligt. Dette vil lette overvågningen af de modtagere, der ligger tæt på grænsen. En sådan lavere tærskelværdi overvejes gennemført i Danmark. Dette vil i givet fald ske gennem forskrift udstedt i medfør af stk. 4.

For at sikre, at afgiftspligten ikke omgås ved dannelse af en række selskaber, som importerer mindre end grænseværdierne, indeholder HNS-konventionens artikel 16, stk. 5 og 6, en særlig ”koncern-bestemmelse” for at modvirke dette, som overlader det til medlemsstaterne at afgøre, om der i det konkrete tilfælde er tale om en sådant interessefællesskab, at der foreligger bidragspligt. I Danmark vil det som udgangspunkt være reglerne i selskabslovgivningen, eksempelvis § 2 i aktieselskabsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 9 af 9. januar 2002, § 3 i anpartsselskabsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 10 af 9. januar 2002.

I *stk. 2* defineres ”modtager” som den, der fysisk modtager bidragspligtig last i danske havne eller terminaler. Modtagere af HNS-stof, der transporteres ad søvejen, skal således bidrage til HNS-fonden, uanset om der er tale om en international transport eller ej. HNS-stof, der transporteres mellem havne eller terminaler i Danmark, skal derfor bidrage til fonden, såfremt den pågældende modtager mere end de gældende grænseværdier. Reglen i 1992-fondskonventionens artikel 10, stk. 1, litra b, om, at last, der efter søtransport losses i en ikke-konventionsstat og derefter transporteres til Danmark ad anden vej, også er bidragspligtig, er ikke medtaget i HNS-konventionen. En regel svarende til sølovens § 202, stk. 1, 2. pkt., 2. led, er derfor ikke medtaget i udkastet.

Handler den fysiske modtager på vegne af en anden person, der er underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for ”modtager” i stedet for den fysiske modtager, såfremt denne oplyser fuldmagtsgiverens identitet overfor HNS-fonden. Reglen er baseret på HNS-konventionens artikel 1 (4), litra a. Litra b åbner mulighed for, at kontraherende stater i national ret kan definere modtageren anderledes end efter litra a, såfremt den samlede mængde bidragspligtig last i det væsentlige er den samme som den, der ville være modtaget efter litra a. Man har ikke

vurderet, at der fra dansk side er behov for en anden definition af modtager end efter litra a. Ingen lande har givet udtryk for at ville bringe litra b i anvendelse.

I HNS-konventionen defineres "terminal" som "ethvert sted til opbevaring af farlige og skadelige stoffer, der er modtaget fra en transport ad søvejen, herunder ethvert offshoreanlæg, som er forbundet med et sådant sted ved rørledninger eller på anden vis". Begrebet anvendes i § 223, stk. 2, der siger: "Som modtager anses den, som fysisk modtager bidragspligtig gods i danske havne eller terminaler." Reglens funktion er at afgrænse alle faste *danske* installationer, hvor et skib kan tænkes at losse HNS-stoffer. Det må antages, at terminal i forhold til hvilken indretning, som der teknisk set er tale om, således skal forstås bredt, idet det for nærværende regler alene er relevant, om HNS-stof kan siges at være modtaget i Danmark. Da dette synes at være den naturlige læsning af § 223, stk. 2, skønnes det ikke nødvendigt at medtage en definition af "terminal".

Stk. 3 anfører, at gods, der alene er i transit, ikke skal anses for bidragspligtigt. Bidragspligten for sådant gods indtræder i den havn eller terminal, hvor godset endeligt losses på rejsen.

I *stk. 4* er medtaget en bestemmelse om modtagernes pligt til at give de oplysninger, der er en forudsætning for, at den relevante myndighed kan udarbejde en liste over bidragspligtige modtagere i Danmark efter HNS-konventionens artikel 21, stk. 2. De nærmere regler om informationspligten udfærdiges af økonomi- og erhvervsministeren. Økonomi- og erhvervsministeren udsteder også de nærmere regler om bidragsbetaling og sikkerhedsstillelse.

Da de nævnte oplysninger kan indeholde forretningshemmeligheder, er der i *stk. 5* indsat en bestemmelse om tavshedspligt.

Til § 224

Bestemmelsen, der bygger på HNS-konventionens artikel 38, regulerer danske domstoles internationale kompetence ved søgsmål mod et skibs ejer eller forsikringsgiver samt ved søgsmål om fordeling af en begrænsningsfond. Ved søgsmål mod andre ansvarlige regulerer nærværende bestemmelse ikke domstolenes kompetence. Bestemmelsen svarer i sin funktion til 1992-ansvarskonventionens artikel IX, stk. 1, og sølovens § 203, stk. 1 og 2, men er udvidet for så vidt angår andre skader end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c), jf. nedenfor om stk. 1, litra b.

Hovedprincippet, der er gengivet i *stk. 1, litra a*, er, at søgsmål om erstatning for HNS-skader kan rejses for dansk domstol, såfremt skaden er opstået på dansk territorium og for forureningsskade såfremt denne er opstået i den danske eksklusive økonomiske zone, og for skade, der følger af forholdsregler der er taget uden for dansk territorium eller eksklusiv økonomiske zone, f.eks. på det åbne hav eller på en anden stats territorium, for at afværge eller begrænse skade på dansk territorium eller eksklusiv økonomiske zone.

Stk. 1, litra b gengiver HNS-konventionens artikel 38, stk. 2, der er ny i forhold til 1992-ansvarskonventionen. I medfør af bestemmelsen kan danske domstole pådømme sager, hvor skade udelukkende er opstået uden for en konventionsstats område. Der er i den forbindelse dog kun tale om HNS-skader omfattet af artikel 1, stk. 6, litra a) og b), dvs. andre skader end forureningsskader, og forebyggende foranstaltninger i forbindelse med forureningsskader. Bestemmelsen giver danske domstole kompetence i alle tilfælde af HNS-skade, bortset fra forureningsskade og de i den forbindelse foretagne forebyggende foranstaltninger. Da HNS-skade som defineret i forslaget § 211, stk. 2, også omfatter forebyggende foranstaltninger, er det ikke fundet nødvendigt udtrykkeligt at nævnte de af litra b omfattede forebyggende foranstaltninger i bestemmelsen, dvs. forebyggende forholdsregler foretaget i forbindelse med anden HNS-skade end forureningsskade. Det er i de tilfælde, som er omfattet af litra b, en betingelse for dansk værneting, at skibet er dansk, at ejeren har sin sædvanlige bopæl eller hovedforretningssæde i Danmark, eller at begrænsningsfond i medfør af § 217 er oprettet i Danmark.

Efter *Stk. 2* har dansk domstol kompetence for alle HNS-skader, der hidrører fra samme hændelse eller serie af hændelser i de tilfælde, der omfattes af litra a. Dette gælder også for HNS-skader opstået på en anden konventionsstats territorium. På denne vis er der skabt adgang for at alle krav kan pådømmes ved samme domstol, hvilket vil være meget praktisk, ikke mindst i de tilfælde, hvor der oprettes en begrænsningsfond efter § 217. Da litra b vedrører tilfælde, hvor skade udelukkende er sket udenfor for en konventionsstats område, er der ikke lavet en tilsvarende reference til denne bestemmelse i stk. 2. Dette betyder, at § 224 i disse tilfælde kun giver danske domstole adgang til at pådømme krav om anden HNS-skade end forureningsskade. Bestemmelsen giver således ikke danske domstole kompetence til at pådømme krav om forureningsskade omfattet af HNS-skadesbegrebet eller andre krav end krav som følge af HNS-skade i de situationer, som er omhandlet i litra b. Opstår der i sådanne tilfælde en forureningsskade i Danmark eller på dansk søterritorium omfattet af HNS-skadesbegrebet, falder denne ikke længere under litra b, men under litra a, og dansk domstol kan gennem henvisningen til litra a i stk. 2, pådømme alle krav som følge af HNS-skade. For så vidt angår andre krav end krav som følge af HNS-skade, er der intet i bestemmelsen, som afskærer danske domstole fra at tiltage sig kompetence på et andet grundlag end udkastets regler. § 224 omhandler kun danske domstoles kompetence i anledning af HNS-skade. Det skal bemærkes, at denne bestemmelse er undergivet de begrænsninger, der følger af anvendelsesområdet, jf. § 227.

Den negative regel om, at sag i tilfælde, der ikke falder under stk. 1, ikke kan anlægges i Danmark, er placeret i *stk. 3*.

Stk. 4 afskærer muligheden for at rejse krav om fordeling af og udbetaling af en begrænsningsfond ved danske domstole, når en fond er oprettet i en anden konventionsstat.

Til § 225

Stk. 1 anfører hvornår dansk domstol er kompetent til at pådømme sager mod HNS-fonden. Bestemmelsen svarer til § 204, men hvor § 204 omtaler ”Sag om erstatning efter 1992-fondskonventionen...”, refereres i dette forslag i stedet til sager ”mod HNS-fonden”, da reglerne om ansvar og fond er samlet i ét instrument.

Stk. 2 omhandler de tilfælde, hvor det ikke har været muligt at identificere det skib, som HNS-stofferne hidrører fra. I disse tilfælde kan skadelidte ikke rejse et krav mod skibets ejer eller forsikringsgiver. Bestemmelsen gør det muligt for skadelidte i disse tilfælde at rejse krav mod HNS-fonden ved en dansk domstol, såfremt skaden er indtruffet i Danmark, og sag mod HNS-fonden ikke er rejst i en anden kontraherende stat, hvor der også er indtruffet HNS-skade som følge af den samme hændelse. Denne bestemmelse indarbejder HNS-konventionens artikel 39, stk. 2, som er ny i forhold til 1992-fondskonventionen.

Stk. 3 anfører, at de i stk. 1 og 2 nævnte værnetingsregler for søgsmål mod HNS-fonden er eksklusive.

Stk. 5 indeholder en bestemmelse, der, i sager, der er anlagt mod ejeren eller dennes forsikringsgiver, giver HNS-fonden ret til at indtræde som hovedintervenient, samt parterne ret til at adcitere fonden. Den bindende virkning af en dom overfor HNS-fonden fremgår af udkastets § 226. Endvidere kan parterne efter *stk. 6* procesunderrette fonden med den retsvirkning, at dommen får bindende virkning for fonden i den forstand, at den ikke skal kunne bestride, sagens afgørelse i realiteten. Det er dog en betingelse, at fonden er blevet underrettet i så god tid, at denne effektivt har kunnet varetage sine interesser. Underretningen skal opfylde dansk rets almindelige regler om procesunderretning. Med begrebet ”sagens realitet” menes de fakta, som er blevet lagt til grund i sagen, samt de retlige vurderinger deraf, hvorimod udtrykket ikke omfatter de processuelle regler,

der finder anvendelse på omstændighederne omkring selve retsafgørelsen. HNS-konventionen anvender udtrykket ”facts and findings”, jf. artikel 39, stk. 7.

Til § 226

Denne bestemmelse, der gengiver HNS-konventionens artikel 40, indeholder regler om udenlandske dommes retskraft og eksigibilitet, dvs. i hvilket omfang fremmede domme afsagt mod ejeren og den registrerede ejers forsikringsgiver kan fuldbyrdes her i landet. Bestemmelsen svarer med de fornødne tilpasninger til § 205 i kapitel 10. Hovedprincippet er, at domme, der er afsagt af en ifølge konventionen kompetent domstol, skal anerkendes af andre konventionsstater og skal kunne fuldbyrdes der, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor de er afsagt. Den stat, hvor dommen ønskes fuldbyrdet, kan stille formelle krav til fuldbyrdelsesproceduren, men kan ikke tage sagens realiteter op på ny. Eksekutionskraften gælder dog naturligvis med det forbehold, der følger af, at alle krav skal have forholdsmæssig dækning, hvor ansvarsbegrænsningsreglerne medfører, at der ikke kan gives fuld dækning. Har ejeren således oprettet en begrænsningsfond, kan erstatningskravet alene fuldbyrdes i fonden, og fordringshaveren må tåle en forholdsmæssig reduktion af sit krav, såfremt de samlede krav overstiger begrænsningsbeløbet.

Det er endvidere efter konventionen en betingelse for fuldbyrdelse i andre konventionsstater, at dommen ikke er opnået ved svig, og at sagsøgte har fået et rimeligt varsel. I stedet for at gengive disse to undtagelser, har udvalget fundet, at disse principper vil gælde, hvad enten de anføres eller ej, jf. retsplejelovens § 479, og man er blevet enige om ikke at anføre noget herom i lovtæksten. Selve fuldbyrdelsen må ske efter retsplejelovens almindelige regler.

Henvisningen i *stk. 2* til HNS-konventionens artikel 39, stk. 1, 2 og 4, bygger på konventionens artikel 40, stk. 3. I denne artikel refereres der imidlertid til artikel 39, stk. 1 og 3. Årsagen til, at der i lovforslaget ikke som i konventionen refereres til artikel 39, stk. 1 og 3 er, at konventionens reference til artikel 39, stk. 3 ikke kan være korrekt, da stk. 3 ikke anfører et værneting, men alene foreskriver at kontraherende stater skal sørge for, at deres domstole er udstyret med den fornødne kompetence i medfør af artikel 39, stk. 1. Referencen til artikel 39, stk. 1 må dog være korrekt, idet den medfører, at domme afsagt af kompetente domstole efter artikel 38 skal anerkendes. Artikel 39, stk. 2, findes ikke tilsvarende i 1992-fondskonventionen, men det må kunne lægges til grund, at domme afsagt af en domstol, der har kompetence i medfør af artikel 39, stk. 2, skal kunne anerkendes og fuldbyrdes i andre kontraherende stater. At der således ikke er en reference til artikel 39, stk. 2, må være en utilsigtet fejl i konventionsteksten. Selvom det er overvejende sandsynligt, at referencen er en fejl, kan Danmark ikke ensidigt ændre konventionens bestemmelser. Det må dog anses for ikke at stride mod konventionen, at man i Danmark efter de danske regler anerkender og tillader fuldbyrdelse af domme, der er afsagt af en domstol i en anden konventionsstat, der er kompetent i medfør af artikel 39, stk. 2. Referencen til artikel 39, stk. 3, giver som ovenfor nævnt ikke mening, og undladelsen af at referere til denne bestemmelse kan derfor ikke antages at være i strid med konventionen. Årsagen til den fejlagtige konventionstekst kan måske forklares ved, at bestemmelsen i artikel 40, stk. 3, svarer til 1992-fondskonventionens artikel 8, der henviser til denne konventions relevante værnetingsbestemmelser i artikel 7, stk. 1 og 3. Man har i udarbejdelsen af HNS-konventionens artikel 40 ladet sig kraftigt inspirere af 1992-fondskonventionens artikel 8 og har sandsynligvis kopieret denne artikel, men ved en fejl ikke fået tilpasset referencen i lyset af, at HNS-konventionen i artikel 39 indeholder et nyt stykke (*stk. 2*), som ikke findes i 1992-fondskonventionens artikel 7. Artikel 39, stk. 4 er ikke en værnetingsbestemmelse, men anfører, at værneting i medfør af artikel 39, stk. 1 og 2, er eksklusivt. En tilsvarende reference kendes fra 1992-fondskonventionen, hvor eksklusivetsbestemmelsen findes i artikel 7, stk. 3, og det er fundet hensigtsmæssigt at tage referencen med her.

Til § 227

Denne bestemmelse giver regler om anvendelsesområdet og gengiver HNS-konventionens artikel 3. Ifølge bestemmelsen finder kapitlets regler anvendelse på HNS-skade, såfremt skaden er opstået her i riget eller i en anden stat, som har tilsluttet sig HNS-konventionen. Det samme gør sig gældende, for forureningsskade opstået i den danske eksklusive økonomiske zone eller en anden konventionsstats eksklusive økonomiske zone. Reglerne finder også anvendelse på andre skader end forureningsskader, der har fundet sted uden for en konventionsstats territorium, hvis skaden hidrører fra et skib registreret i en konventionsstat.

De nævnte bestemmelser finder endvidere anvendelse på udgifter, som forårsages af foranstaltninger, der træffes med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade i Danmark eller en anden konventionsstat uden hensyn til, hvor de nævnte foranstaltninger er truffet. Dette vil således omfatte foranstaltninger truffet på det åbne hav eller på en anden konventionsstats område eller eksklusive økonomiske zone, og der er ikke noget krav om, at der skal være forvoldt skade på en konventionsstats område.

Reglerne i § 227 skal forstås således, at de ikke blot fastsætter reglernes anvendelsesområde, men også gælder som lovvalgsregler. Når sag om ansvar for HNS-skade rejses ved dansk domstol, skal disse regler anvendes, uanset om skaden er opstået i Danmark eller udlandet, og uanset hvad dansk international privatret i øvrigt ville føre til. Kun hvis det er en følge af lovudkastets § 227, at ansvarsreglerne ikke finder anvendelse, eksempelvis hvor skaden er indtruffet i en stat, som ikke har tiltrådt HNS-konventionen, men sagen alligevel rejses i Danmark, kan der blive tale om på grundlag af almindelige internationale privatretlige regler at undersøge, om der efter det ifølge disse regler anvendelige retssystem kan blive tale om ansvar. Hvis således sagen vedrører skade i en fremmed stat, som ikke er tilsluttet konventionen, finder konventionen ikke anvendelse på skader indtruffet dér, og det kan da tænkes, at denne stats regler om ansvar finder anvendelse.

Til § 228

HNS-konventionens artikel 4, stk. 4, fastsætter, at konventionens regler ikke finder anvendelse for krigsskibe eller andre statsskibe, som udelukkende anvendes i statsligt ikke-kommercielt øjemed. I artikel 4, stk. 5, overlades det udtrykkeligt til de enkelte stater at lade konventionens bestemmelser finde anvendelse for egne statsskibe.

Spørgsmålet om, hvilke ansvarsregler der skal gælde for udenlandske statsskibe mv., kan ikke anses for reguleret af konventionen og er derfor overladt til de kontraherende staters nationale lovgivning. Sådanne regler dog ikke være i strid med de folkeretslige forpligtelser, som i øvrigt påhviler Danmark.

I denne sammenhæng kan specielt henvises til konventionen om immunitet for statsskibe fra 1926, der er tiltrådt af Danmark og gennemført ved lov nr. 198 af 16. maj 1950 om fremmede statsskibe m.v. Uanset en forskel i definitionerne på statsskibe i HNS-konventionens artikel 4, stk. 4 og 1926-konventionens artikel 3 må det være de samme skibe, der er tale om i de to konventioner. Efter 1926-konventionen kan krigsskibe og de nævnte andre statsskibe ikke gøres til genstand for udlæg, udpantning, arrest eller anden retslig tilbageholdelse. Sager vedrørende sådanne skibe kan alene rejses ved en kompetent domstol i den stat, som ejer eller benytter skibet.

Som anført foran er formålet med de foreslåede bestemmelser at sikre de skadelidte erstatning for HNS-skader. Dette formål tilsiger, at disse regler også bør gælde for krigsskibe mv., dersom HNS-skader fra sådanne skibe medfører skader her i landet, eller der træffes foranstaltninger for at afværge eller begrænse sådanne skader.

Herefter vil bestemmelserne i hvert fald finde anvendelse på HNS-skader forårsaget af danske krigsskibe her i landet. Hvad angår udenlandske krigsskibe, er det nok tvivlsomt, om der her i landet vil kunne anlægges sag mod sådanne skibe, jf. § 2 i den ovennævnte lov om fremmede

statsskibe. I sådanne tilfælde må erstatningsspørgsmålet finde sin løsning gennem forhandlinger med den pågældende fremmede stat. Det vil i så fald være en fordel for eventuelle danske skadelidende at kunne henvise til, at selv udenlandske statsskibe er underkastet lovens regler om objektivt ansvar for HNS-skader i Danmark. Det er i øvrigt et almindeligt internationalt privatretligt princip, at "lex loci delicti", dvs. loven, i det land, hvor skaden er sket, skal anvendes ved afgørelsen af et erstatningsspørgsmål.

Hvad dernæst angår spørgsmålet om, hvorvidt udkastets regler om ansvarsbegrænsning skal gælde for krigsskibe og andre statsskibe, kan henvises til, at sølovens regler om begrænsning af rederes ansvar, der bygger på Globalbegrænsningskonventionen af 1976 som ændret ved protokollen af 1996, ikke indeholder bestemmelser, der undtager disse skibe.

Efter udvalgets opfattelse vil det være rimeligt at lade krigsskibe og andre statsskibe have en tilsvarende ansvarsbegrænsning som for handelsskibe, og man foreslår derfor, at lade konventionens regler om ansvarsbegrænsning finde anvendelse på krigsskibe mv.

I medfør af udkastets § 227, litra d, finder reglerne også anvendelse på anden HNS-skade end skade på grund af forurening af miljøet, jf. § 211, stk. 2, litra c), såfremt HNS-skaden alene er opstået uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, eller foranstaltninger er truffet med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade på sådant område uden hensyn til, hvor de nævnte foranstaltninger er truffet. Betingelserne for denne anvendelse overfor civile fartøjer er, at skibet er registreret i Danmark, at ejeren har sin sædvanlige bopæl eller hovedforretningssæde i Danmark, eller at begrænsningsfond i medfør af § 217 er oprettet i Danmark. Der er bortset fra det sidste krav tale om egentlige tilknytningskrav til Danmark. For at sidestille behandlingen af danske statsskibe og andre danske skibe mest muligt i denne forbindelse foreslås det, at disse HNS-skader også behandles efter reglerne i dette kapitel, når de hidrører fra statsskibe.

Hvad endelig forsikringspligten angår, har man fundet det naturligt at anvende princippet i lovudkastets § 219, stk. 3 på statsskibe. Det er unødvendigt at kræve forsikring af danske krigsskibe mv., og det vil være i strid med de internationale regler om disse skibes immunitet at forlange det af udenlandske krigsskibe mv.

Sølovsudvalget har overvejet spørgsmålet om, hvorvidt det ville være berettiget at medtage en forhøjet minimumsansvarsgrænse for statsskibe i lighed med bestemmelsen i § 181 om globalbegrænsning. Spørgsmålet, om en tilsvarende regel er hensigtsmæssig her, afhænger af, om denne særlige regel, der skyldes, at tonnagemålingsreglerne for visse typer af orlogsfartøjer ikke afspejler fartøjets skadespotentiale, kan begrundes i forhold til HNS-skader. § 181 blev medtaget pga. de af en ubåd påførte skader på trawl. I det pågældende tilfælde førte tonnagemålingsreglerne til en efter omstændighederne urimelig lav ansvarsgrænse. En ubåd vil imidlertid næppe medføre store mængder HNS-stoffer som last. Skulle statsskibe medføre HNS-stoffer som last, vil det efter al sandsynlighed være på fartøjer, som er indrettede til transport, og tonnagemålingsreglerne vil da sidestille disse skibe med den civile søfart. Udvalget fandt på denne baggrund, at man ikke kunne sidestille reglen i kapitel 9 om globalbegrænsning med reglerne i udkastet, og at der ikke var skellig grund til at give statsskibe negativ særbehandling her. Man valgte derfor ikke at medtage en sådan særregel i dette udkast.

Til § 229

Med henblik på at regulere eventuelle konflikter mellem de i udkastet fastsatte bestemmelser og Danmarks konventionsmæssige forpligtelser i øvrigt fastsætter denne bestemmelse, at dette kapitel ikke finder anvendelse, såfremt dette ville stride mod Danmarks konventionsmæssige forpligtelser over for stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.

Sådanne konflikter vil ikke kunne opstå i forhold til stater, som har tilsluttet sig HNS-konventionen, idet artikel 42 fastsætter, at konventionens regler skal gælde frem for mulige ældre konventionsbestemmelser. Derimod regulerer denne konventionsbestemmelse ikke forholdet til stater, som ikke har tilsluttet sig HNS-konventionen.

Sådanne konflikter vil kunne opstå i relation til Kollisionskonventionen fra 1910, der er tiltrådt af Danmark og indarbejdet i søloven i kapitel 8.

Kollisionskonventionen af 1910 er i dag tiltrådt af ca. 80 stater, herunder de fleste europæiske stater. Af ikke-europæiske stater med en vis tanktonnage er konventionen tiltrådt af Argentina, Brasilien og Japan, mens hverken Liberia, Panama eller USA har tiltrådt konventionen. Denne konvention indeholder regler om ansvar for skade, som påføres skib eller gods ved skibssammenstød. Ejeren er efter konventionen alene ansvarlig for skade på det andet skib eller dets ladning, såfremt der fra hans skibs side har været udvist uagtsomhed. Det vil derfor være i strid med denne konvention, der som nævnt ovenfor er indarbejdet i sølovens 8. kapitel, om man pålagde ejeren af et "1910-skib", jfr. herved Kollisionskonventionens artikel 11 og 12, fra en stat, der ikke har tiltrådt HNS-konventionen, et objektivi ansvar for skader, der falder ind under 1910-konventionens område. En sådan situation kan tænkes, og i så fald må 1910-konventionens regler gå forud for HNS-konventionen.

VI. Andre ændringer af søloven.

Bareboat

I § 27 indsættes som nyt stk. 2:

” For skibe, der er optaget i dansk bareboatregister, påser og indestår bareboatbefragteren for, at pligten til at have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar i medfør af denne lov overholdes. Bareboatbefragteren er ansvarlig for følgerne af, at dette ikke er opfyldt. Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om forsikringspligt og certifikater i medfør af denne lovs bestemmelser om erstatningsansvar for skader forvoldt af sådanne skibe, herunder konsekvenserne af en manglende forsikring.”

SDR og tonnage

Som ny § 152 indsættes:

”§ 152. Ved tonnage forstås i denne lov skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag 1 til den internationale skibsmålingskonvention af 1969. Stk. 2. Ved SDR forstås i denne lov de af Den internationale Valutafond anvendte særlige trækingsrettigheder (SDR). Omregning af SDR til dansk mønt foretages efter kursen på den dag, da der stilles sikkerhed for ansvaret, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på betalingsdagen. Såfremt der oprettes begrænsningsfond efter kapitlerne 9, 10 eller 11, sker omregningen dog efter kursen på den dag, hvor begrænsningsfonden anses for oprettet efter § 234, stk. 3, medmindre der inden fondsoprettelsen er stillet sikkerhed for ansvaret.”

§ 175, stk. 6 ophæves.

Stk. 7 bliver herefter stk. 6.

I § 194, stk. 1, erstattes ordet *drægtighed* med ordet ”tonnage”.

§ 194, stk. 4, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 4.

I § 280, stk. 1, andet pkt. erstattes § 505 med ”§ 152, stk. 2”

I § 422, stk. 5, erstattes § 505 med ”§ 152, stk. 2”

Kapitel 20 ophæves.

Tilpasning af kapitel 9 til udkastets kapitel 11

§ 173, nr. 2, affattes således:

”2) krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 191, og som er omfattet af § 206, stk. 1, samt krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i § 211, og som er omfattet af § 227.”

Tilpasning af kapitel 10 til de nye kapitler

I § 191, stk. 1, indsættes som nyt 2. pkt.: ”Forvoldes forureningsskade ved en række af hændelser, der har samme oprindelse, påhviler ansvaret den, som på tidspunktet for den første af disse hændelser var ejer af skibet.”

I § 191, stk. 2, indsættes efter *Ved forureningsskade forstås* ” i dette kapitel”.

I § 191, stk. 5, erstattes *til skibsregisteret er anmeldt som ejer med* ”er registreret som ejer eller hvis skibet ikke er registret, den som er ejer af skibet”.

§ 191, stk. 7, ophæves.

Stk. 7-9 bliver herefter stk. 6-8.

I § 192, stk. 1, ophæves *er en følge af*.

I § 192, stk. 1, litra a, indsættes ”er en følge af” foran ”krigshandlinger”.

I § 193, stk. 2, erstattes ordet *Ansvar* med ”Krav om erstatning”.

I § 193, stk. 2, litra f, erstattes *agenter* med ”andre”, efter *for* tilføjes ”hvem”, og efter *personer* tilføjes ”svarer for”.

I § 195, stk. 1, ophæves ”, i Danmark ved Sø- og Handelsretten i København og ellers”. Som nyt 2. pkt., indsættes: ”I Danmark skal dette ske ved Sø- og Handelsretten i København.”

I § 196, stk. 1, 2. pkt. indsættes før *i skib* ”for sådanne krav”, og *for sådanne krav*, ophæves.

I § 197 erstattes ordet *losseplads* med ”lossested”.

I § 198 indsættes som nyt 2. pkt.: ”Økonomi- og erhvervsministeren kan uddelegere bemyndigelsen til at udstede certifikater.

Som stk. 2 og 3 indsættes:

Stk. 2. Økonomi- og erhvervsministeren kan udstede certifikat til et skib, som er ejerregistreret i Danmark, men som er bareboatregistreret i et fremmed lands register.

Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om brug af elektroniske registre i forbindelse med de i denne paragraf omhandlede certifikater.

I § 199 erstattes *er udstyret med* med ”har”, *skibstilsynet* med ”Søfartsstyrelsen”, og *losseplads* erstattes med ”lossested”.

I § 200, stk. 1, ophæves sidste pkt.

I § 202, stk. 1, 1. pkt. ophæves: ”efter regler, der fastsættes af økonomi- og erhvervsministeren”.

I stk. 2, ophæves ”i overensstemmelse med forskrifter, der fastsættes af økonomi- og erhvervsministeren”. Som nyt 2. pkt. indsættes: ”Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om oplysnings- og bidragspligt, herunder om sikkerhedsstillelse for bidragene.”

I § 203, stk. 1, erstattes *dennes forsikringsgiver* med ”forsikringsgiveren”, ordet *kun* slettes og *eksklusive økonomiske zoner* erstattes med ”den danske eksklusive økonomiske zone”.

Efter stk. 2 indsættes som nyt stk. 3:

”Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.”

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

I § 204, stk. 1, slettes i såvel 1. som 2. pkt. *kun* efter *kan* og efter *tilfælde* erstattes og med ”dog”.

Efter stk. 2 indsættes som nyt stk. 3:

”Stk. 3. I øvrigt kan sag om forureningsskade efter reglerne i dette kapitel ikke anlægges her i landet.”

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 4-6.

Stk. 4, som bliver stk. 5, ophæves og erstattes med: ”1992-fonden og den supplerende fond kan indtræde eller inddrages som part i enhver sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om erstatning efter dette kapitel.”

Stk. 5, som bliver stk. 6, ophæves og erstattes med: ”Når sag er rejst mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver, kan hver af parterne underrette 1992-fonden og den supplerende fond om sagen. Dommen får da bindende virkning for den pågældende fond, således at fonden ikke kan bestride sagens afgørelse i realiteten, når dommen er retskraftig og eksigibel, og hvis underretningen har fundet sted i så god tid, at fonden effektivt har kunnet varetage sine interesser.”

§ 206, stk. 2 ophæves.

Tilpasning af kapitel 12 til de nye kapitler

I § 231 erstattes §§ 177 og 195 med ”§§ 177, 195 og 217”.

I § 232 indsættes i stk. 2, som nyt pkt.: ”En begrænsningsfond efter § 215 skal svare til begrænsningsbeløbet efter § 214.”

Tilpasning af kapitel 19 til de nye kapitler

I § 502, stk. 1, erstattes opregningen af paragraffer §§ 191, 206, stk. 2, eller 207 med: ”§§ 183, 190 b, 191 eller 207,”. 2. pkt. slettes og flyttes til nyt stk. 2.

I § 502, stk. 2, slettes *ved sagsanlæg* og resten af teksten flyttes til stk. 1, som nyt 2. pkt.

Som ny § 503 indsættes:

”503. Krav for skade eller udgifter af den art, som er nævnt i §§ 211 eller 228, eller om erstatning eller refusion fra HNS-fonden forældes, såfremt der ikke er anlagt sag inden 3 år regnet fra den dag, hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden eller udgifterne. Forældelsesfristen vedrørende krav mod HNS-fonden afbrydes foruden ved retsskridt i medfør af § 225, stk. 6.

Stk. 2. Dog kan krav ikke i noget tilfælde rejses, når der er forløbet 10 år fra den dag, på hvilken den hændelse opstod, som forårsagede den nævnte begivenhed. Forvoldes skaden eller udgifterne ved

en række hændelser, der har samme oprindelse, regnes 10-års-fristen fra den første af disse hændelser.”

VII. Bemærkninger til andre ændringer af søloven

Til § 27 om bareboat

Efter reglerne i kapitel 9a, 10 og 11 pålægges den registrerede ejer pligt til at tegne forsikring for ansvaret i medfør af disse kapitler. I tilfælde af bareboatbefragtning er det ikke afklaret, om det trods for flagskiftet alligevel er den registrerede ejer, der skal udtage forsikring, eller om det påhviler bareboatbefragteren. For et skib, der er ejerregistreret i et fremmed lands register, men som er optaget i dansk bareboatregister og dermed sejler under dansk flag, pålægger bestemmelsen bareboatbefragteren at påse og indestå for, at pligten er overholdt. Bestemmelsen bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at udstede nærmere regler om pligtig forsikring og certifikater efter reglerne i søloven til skibe i dansk bareboatregister.

Til § 152 m.fl. om SDR og tonnage

Definitionen af tonnage er den samme som definitionen af drægtighed i § 194, stk. 4, 2. pkt. og definitionen i § 175, stk. 6, om end i en anden sproglig variant. Udvalget har fundet, at man med stor nytte kunne samle definitionerne af ”tonnage” og ”SDR” i kapitel 7 (almindelige bestemmelser) og dermed ophæve kapitel 20 om SDR.

Til Kapitel 9

§ 173, der undtager visse krav fra retten til ansvarsbegrænsning i medfør af globalbegrænsningsreglerne, skal også have en henvisning til § 211, da begrænsning af ansvaret i medfør af udkastets § 211 reguleres af § 215. Bestemmelsen undtager efter sin nuværende ordlyd ”krav i anledning af skade eller udgifter af den art, som er nævnt i...”, hvilket kan forstås som at krav, der abstrakt ville kunne være omfattet af § 211, undtages fra globalbegrænsningsretten. Ejeren vil da kunne risikere at stå med et ubegrænset ansvar på et andet grundlag end § 211 for skader, der er af en art, der er omfattet af § 211, men er undtaget for ansvar eksempelvis i medfør af § 213. Det er ikke sigtet med undtagelsen i § 173, nr. 2, at fratage ejeren begrænsningsretten i de nævnte situationer, og det er således alene faktisk etableret skade i medfør af § 211, som undtages fra globalbegrænsning.

Til Kapitel 10 om ansvar for olieskade

Lovudkastet introducerer to nye kapitler til søloven, der i struktur og indhold lægger sig tæt op ad kapitel 10. Mange af formuleringerne i de tre kapitler hviler på formuleringer, der er ens i de omhandlede konventioner. Sølovsudvalget har således overvejet en række af de i kapitel 10 anvendte formuleringer i lyset af, at der nu er tre kapitler. Der foreslås derfor en række rettelser til formuleringerne af bestemmelserne i kapitel 10. Eksempelvis er det i det foreslåede kapitel 9 a blevet præciseret, at referencer til forureningsskade i dette kapitel skal forstås som reference til forureningsskade som defineret i § 183, stk. 2. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt at foretage en tilsvarende præcisering i kapitel 10. Baggrunden for de enkelte ændringer kan søges i bemærkningerne til de tilsvarende bestemmelser i de nye kapitler. Af særlige punkter kan nævnes: Om ændringen af § 191, stk. 5, henvises til bemærkningerne til § 211, stk. 4 i udkastets kapitel 11. Om flytningen af § 191, stk. 7, til stk. 1, 2. pkt. henvises til bemærkningerne til § 183, stk. 1 i udkastets kapitel 9 a. Om ændringen af § 193, stk. 2, henvises til bemærkningerne til § 214, stk. 2 i udkastets kapitel 11. Ændringen af § 193, stk. 2, litra f skyldes, at både HNS-konventionen, Bunkerskonventionen og 1992-ansvarskonventionen anvender begrebet ”agenter”. Sølovsudvalget har fundet det mere passende at anvende udtrykket ”andre, denne svarer for”, og at dette udtryk skal anvendes i de tre kapitler, hvor konventionerne er indarbejdede. Forslagene til ændringer af §§ 197 og 199 skyldes ønsket om at ensrette sproget i de tre kapitler. Om tilføjelsen af et nyt stk. 1, 2. pkt. og nye stk. 2 og 3 i § 198 henvises til bemærkningerne til § 219, stk. 4 til 6. Om ophævelsen af §

22, stk. 1, sidste pkt. henvises til bemærkningerne til §§ 188 og 221. Ændringen i § 202 skyldes, at man i lighed med udkastets § 223 har ønsket at samle bemyndigelsesbestemmelserne i et stykke. Den foreslåede ændring af § 203 skyldes også en tilpasning til de foreslåede kapitler. Sølovsudvalget har her ønsket at gøre stk. 1 til en ren værnetingsbestemmelse. Den negative regel om begrænsning af valget af danske værneting placeres i et selvstændigt stykke. Det samme gælder den tilsvarende ændring af § 204. Ændringerne af de to sidste stykker i § 204 skyldes, at man har ønsket at forlade udtrykkene hovedintervention og adcitation, som hverken anvendes i konventionerne eller i retsplejeloven, men i stedet bruge en mere konventionsnær ordlyd. Endvidere finder man, at reglen har savnet en udtrykkelig bestemmelse om virkningen for fondene af en procesunderretning "litis denuntiatio".

Sølovens § 206, stk. 2 foreskriver et objektivi ansvar for forurenings-skade hidrørende fra olie, der udtømmes eller udflyder fra andre skibe end de tankskibe, som er omfattet af § 191, stk. 3. Olie må forstås som bestandig olie, jf. § 191, stk. 4. Reglen finder således anvendelse på skibe, der transporterer olie som last i pakket form, samt bunkersolie fra andre skibe end skibe omfattet af § 191, stk. 3. De førstnævnte skibe omfattes af udkastet til nyt kapitel 11, og de sidstnævnte skibe omfattes af udkastet til nyt kapitel 9 a. Reglens dækningsområde er således overflødiggjort ved disse to nye kapitlers ikrafttræden og bør da ophæves.

Til Kapitel 12 om begrænsningsfonde

Da reglerne om begrænsningsfonde i sølovens kapitel 12 også skal finde anvendelse på begrænsningsfonde oprettet i medfør af udkastets kapitel 9 a og 11, skal enkelte bestemmelser i kapitel 12 rettes til. Kapitel 9 a etablerer ikke som kapitel 11 en ny type begrænsningsfond, men henviser til de almindelige regler om globalbegrænsning, hvorfor, der ikke er behov for en særlig henvisning i § 231.

Til Kapitel 19 om forældelse

Forældelsesreglerne i søloven er samlet i 19. kapitel. Dette gælder også for forældelsesreglerne efter 1992-ansvarskonventionen, der findes i § 502, stk. 1. Da forældelsesreglerne i Bunkerskonventionen er identiske med reglerne i 1992-ansvarskonventionen, er der tilføjet en reference til ansvarsreglerne i §§ 183 og 190 b.

Da der er i den nye § 503 er benyttet en mere konventionsnær struktur af bestemmelsen, foreslås det, at bytte om på stk. 1, 2. pkt. om den absolutte 6-årsfrist og stk. 2, om den særlige fristafbrydelsesregel for sager, der involverer fondene. Dette vil give reglerne i de foreslåede §§ 502 og 503 en så ensartet udformning som muligt. Endvidere er ordene "ved sagsanlæg" slettet.

HNS-konventionens artikel 37 om begrænsning af søgsmålsadgang ligner meget den tilsvarende bestemmelse i 1992-ansvars- og fondskonventionerne. HNS-konventionen anvender ikke tidspunktet for skaden opståen, men tidspunktet hvor den skadelidte blev bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden. § 503 er derfor udformet i overensstemmelse hermed. Der er i øvrigt anvendt en mere konventionsnær strukturering end i den gældende § 502. 10-års fristen foreslås placeret i stk. 2, da dette synes mere i overensstemmelse med HNS-konventionens artikel 37.

BILAG

— |

| —

— |

| —

BILAG A

INTERNATIONAL KONVENTION OM CIVILRETTLIGT ANSVAR FOR FORURENINGSSKADERFORÅRSAGET AF BUNKEROLIE, 2001

PARTERNE I DENNE KONVENTION

SOM HENVISER TIL artikel 194 i de Forenede Nationers havretskonvention fra 1982, ifølge hvilken enhver stat skal tage alle nødvendige foranstaltninger til forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening af havmiljøet,

SOM LIGELEDES HENVISER TIL artikel 235 i ovennævnte konvention, ifølge hvilken staterne, med henblik på at sikre hurtig og passende erstatning for enhver skade forårsaget af forurening af havmiljøet, skal samarbejde om den videreudvikling af de relevante bestemmelser i folkeretten,

SOM NOTERER SIG, at den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening og den internationale konvention af 1992 om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening har haft held med at sikre, at der ydes erstatning til personer, der lider skade som følge af forurening forårsaget af udslip eller udtømmning af olie, der transporteres i bulk som last til søs,

SOM OGSÅ NOTERER SIG vedtagelsen af den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer med henblik på at kunne yde tilstrækkelig, øjeblikkelig og effektiv erstatning for skader forårsaget af hændelser i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer,

SOM ERKENDER betydningen af at fastsætte objektivt ansvar for alle former for

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

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

RECALLING ALSO Article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall cooperate in the further development of relevant rules of international law,

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

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

RECOGNISING the importance of establishing strict liability for all forms of oil

olieforurening, kombineret med en passende begrænsning af ansvarsniveauet,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at supplerende forholdsregler er nødvendige for at sikre betaling af en passende, øjeblikkelig og effektiv erstatning for skader som følge af forurening forårsaget af udslip eller udtømmning af bunkerolie fra skibe,

SOM ØNSKER at vedtage ensartede internationale regler og procedurer til afgørelse af erstatningsansvaret og for ydelsen af passende erstatning i sådanne tilfælde,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

- 1 »Skib«: ethvert søgående fartøj og flydende indretning af en hvilken som helst type.
- 2 »Person«: enhver fysisk person eller sammenslutning af personer eller enhver juridisk person på det offentligretlige eller privatretlige område, herunder medregnet en stat og dens politiske underafdelinger.
- 3 »Reder«: skibets ejer, herunder den registrerede ejer, bareboat befragter, disponenten eller andre, der i rederens sted varetager skibets drift.
- 4 »Registreret ejer«: den eller de personer, der er registreret som ejer af skibet eller, i mangel af registrering, den eller de personer, der ejer skibet. I tilfælde af, at et skib, der ejes af en stat, bruges af et selskab, som i den pågældende stat er registreret som skibets bruger, skal dog med »registreret ejer« forstås dette selskab.
- 5 »Bunkerolie«: enhver mineralsk olie med carbonhydrider, herunder smøreolie, der

pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

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

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

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

- 1 'ship' means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever,
- 2 'person' means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions,
- 3 'shipowner' means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship,
- 4 'registered owner' means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, 'registered owner' shall mean such company,
- 5 'bunker oil' means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or

anvendes eller skal anvendes til skibets drift eller fremdrift samt alle rester af sådanne olier.

intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any residues of such oil,

6 »Ansvarskonventionen af 1992«: den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening af 1992, som ændret.

6 'Civil Liability Convention' means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended,

7 »Forebyggende foranstaltninger«: alle rimelige foranstaltninger truffet af en person, efter at en hændelse er indtruffet, med det formål at forhindre eller formindske forureningsskade.

7 'preventive measures' means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimise pollution damage,

8 »Hændelse«: enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forureningsskade eller fremkalder alvorlig og overhængende fare for at forårsage en sådan skade.

8 'incident' means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage,

9 »Forureningsskade«:

9 'pollution damage' means:

a) tab eller skade forårsaget uden for skibet ved forurening hidrørende fra udflydning eller udtømning af bunkerolie fra skibet, uanset hvor en sådan udflydning eller udtømning måtte ske, dog således at erstatning for ødelæggelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste ved en sådan ødelæggelse, begrænses til udgifterne ved rimelige foranstaltninger i forbindelse med en anskaffelse, der allerede er eller vil blive truffet, og

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, and

b) udgifterne ved forebyggende foranstaltninger samt yderligere tab eller skade forårsaget af forebyggende foranstaltninger.

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures,

10 »Skibets registreringsstat«: for et registreret skib den stat, hvor skibet er registreret, og for uregistrerede skibe den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.

10 'State of the ship's registry' means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly,

11 »Bruttotonnage«: bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålings-

11 'gross tonnage' means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage

bestemmelserne i bilag 1 til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe fra 1969.

12 »Organisation«: Den Internationale Søfartsorganisation.

13 »Generalsekretær«: organisationens generalsekretær.

measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,

12 'Organisation' means the International Maritime Organisation,

13 'Secretary-General' means the Secretary-General of the Organisation.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne konventionen skal udelukkende finde
Anvendelse på:

a) forurening forårsaget:

- i) inden for en kontraherende stats territorium, herunder søterritoriet, og
- ii) inden for en kontraherende stats eksklusive økonomiske zone oprettet i overensstemmelse med international ret eller, hvis en kontraherende stat ikke har etableret en sådan zone, på et område, der ligger ud over eller grænser op til denne stats søterritorium, der er fastlagt af staten i overensstemmelse med international ret, og som ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af dens søterritorium måles

b) forebyggende foranstaltninger, hvor end de træffes, for at forhindre eller formindske sådan skade.

Article 2

Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

- (i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and
- (ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimise such damage.

Artikel 3

Rederens erstatningsansvar

1 Bortset fra de i stk. 3 og 4 fastsatte undtagelser er den, som på tidspunktet for hændelsen, eller, hvor hændelsen består af en række begivenheder, på tidspunktet for den første af disse begivenheder, var skibets reder, ansvarlig for forureningsskade fremkaldt af bunkerolie om bord på eller stammende fra skibet.

2 Hvis mere end en person er ansvarlig i henhold til stk. 1, hæfter de solidarisk.

3 Rederen er fritaget for ansvar, såfremt han

Article 3

Liability of the shipowner

1 Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2 Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.

3 No liability for pollution damage shall

beviser, at forureningsskaden

a) hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, eller

b) idet hele er forårsaget af en tredjemand ved en handling eller undladelse med den hensigt at forvolde skade, eller

c) i det hele skyldes uagtsomhed eller anden retsstridig handling begået af nogen regering eller anden myndighed med hensyn til vedligeholdelse af fyr eller andre hjælpemidler for navigationen for hvilke den er ansvarlig.

4 Såfremt rederen beviser, at forureningsskaden helt eller delvis hidrører enten fra en handling eller undladelse, hvorved skade har været tilsigtet, og som kan henføres til den person, som har lidt skaden, eller fra en af denne person udvist uagtsomhed, kan rederen fritages helt eller delvis for sit ansvar over for denne person.

5 Krav om erstatning for forureningsskade kan ikke rejses mod rederen på anden måde end efter denne konvention.

6 Bestemmelserne i denne konvention skal ikke afskære rederens ret til regres, der eksisterer uafhængigt af denne konvention.

Artikel 4

Undtagelser

1 Denne konvention gælder ikke for forureningsskade som defineret i ansvarskonventionen af 1992, uanset om erstatning skal betales i henhold til den pågældende konvention.

2 Bortset fra bestemmelserne i stk. 3 finder bestemmelserne i denne konvention ikke

attach to the shipowner if the shipowner proves that:

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or

(c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4 If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5 No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

Article 4

Exclusions

1 This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to

anvendelse på krigsskibe, flådehjælpskibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en stat, og som på det pågældende tidspunkt udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed.

3 En kontraherende stat kan beslutte, at denne konvention skal gælde for dens krigsskibe eller andre skibe som beskrevet i stk. 2; i så tilfælde skal den pågældende stat oplyse generalsekretæren herom og specificere betingelserne for en sådan anvendelse.

4 Med hensyn til skibe, der ejes af en kontraherende stat og anvendes i kommercielt øjemed, skal hver stat kunne undergives retsforfølgning ved de domstole, som er kompetente efter artikel 9, og staten skal afstå fra enhver indsigelse, der bygger på dens stilling som suveræn stat.

warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3 A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4 With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in Article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

Artikel 5

Hændelser med to eller flere involverede skibe

Når en hændelse indtræder, der omfatter to eller flere skibe, med forureningsskade til følge, er de pågældende skibes redere, medmindre de er fritaget for ansvar ifølge artikel 3, solidarisk ansvarlige for al sådan skade, som ikke med rimelighed kan henføres til et bestemt skib.

Artikel 6

Ansvarsbegrænsning

Intet i denne konvention skal berøre den ret, rederen eller den eller de personer, der yder forsikring eller stiller anden økonomisk sikkerhed, har til at begrænse deres ansvar i overensstemmelse med relevante nationale eller internationale ordninger, såsom konventionen af 19. november 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, som ændret.

Artikel 7

Obligatorisk forsikring eller økonomisk sikkerhed

1 Til dækning af sit ansvar for forureningsskade er den registrerede ejer af et skib med en bruttotonnage på mere end 1 000, der er registreret i en kontraherende stat, forpligtet til at have en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en garanti fra en bank eller lignende finansiell institution, til dækning af sit ansvar for forureningsskader på et beløb svarende til ansvarsgrænserne i henhold til de relevante nationale eller internationale ordninger herom, men under alle omstændigheder således, at det ikke overstiger et beløb beregnet i overensstemmelse med konventionen af 19. november 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, som ændret.

2 Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden

Article 5

Incidents involving two or more ships

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under Article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Article 6

Limitation of liability

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

Article 7

Compulsory insurance or financial security

1 The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1 000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance

økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvissat sig om, at kravene i stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Certifikatet skal være affattet i overensstemmelse med modellen i bilaget og skal indeholde følgende oplysninger:

- a) skibets navn, kendingstal eller -bogstaver og hjemsted
- b) den registrerede ejers navn og hovedforretningssæde
- c) IMO-skibsidentifikationsnummer
- d) sikkerhedens art og gyldighedstid
- e) navn og hovedforretningssæde for forsikringsgiveren eller en anden, som har stillet sikkerhed, og i påkommende tilfælde det forretningssted, hvor forsikringen er ydet eller sikkerheden stillet
- f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må være længere end gyldighedstiden for forsikringen eller sikkerheden.

3

a) En kontraherende stat kan bemyndige en af denne anerkendt institution eller organisation til at udstede det i stk. 2 nævnte certifikat. En sådan institution eller organisation skal oplyse den pågældende stat om udstedelsen af hvert enkelt certifikat. I alle tilfælde skal den kontraherende stat fuldt ud garantere for fuldstændigheden og nøjagtigheden af de således udstedte certifikater, ligesom den skal påtage sig at sørge for, at de nødvendige foranstaltninger for at opfylde denne forpligtelse bliver truffet.

with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the Annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3

(a) A State Party may authorise either an institution or an organisation recognised by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organisation shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

b) En kontraherende stat skal oplyse generalsekretæren om:

- i) det konkrete ansvar og de konkrete betingelser, der er knyttet til bemyndigelsen af en af den anerkendt institution eller organisation
- ii) tilbagekaldelsen af en sådan bemyndigelse, og
- ii) den dato, fra hvilken en sådan bemyndigelse eller tilbagekaldelse heraf træder i kraft.

En sådan bemyndigelse træder ikke i kraft tidligere end tre måneder fra den dato, hvor generalsekretæren er blevet oplyst herom.

c) Den institution eller organisation, der er bemyndiget til at udstede certifikater i overensstemmelse med dette stykke, skal som et minimum være bemyndiget til at tilbagekalde sådanne certifikater, hvis de betingelser, i henhold til hvilke de er udstedt, ikke længere er opfyldt. I alle tilfælde skal institutionen eller organisationen oplyse den stat, på hvis vegne certifikatet er blevet udstedt, om en sådan tilbagekaldelse.

4 Certifikatet udfærdiges på det eller de officielle sprog i den udstedende stat. Såfremt det anvendte sprog hverken er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog, og hvis staten beslutter det, kan statens officielle sprog udelades.

5 Certifikatet skal medføres om bord på skibet, og en kopi skal deponeres hos skibets registreringsmyndighed eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, der udsteder eller bekræfter certifikatet.

6 En forsikring eller anden økonomisk

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organisation recognised by it;
- (ii) the withdrawal of such authority; and
- (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organisation authorised to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorised to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organisation shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6 An insurance or other financial security

sikkerhed opfylder ikke bestemmelserne i denne artikel, såfremt den af anden grund end udløbet af den i stk. 2 omhandlede gyldighedstid kan ophøre med at have gyldighed før udløbet af tre måneder fra den dato, på hvilken meddelelse om dens ophør er givet til den i stk. 5 nævnte myndighed, medmindre certifikatet er tilbagegivet til denne myndighed, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden udløbet af den nævnte tidsfrist. De foranstående bestemmelser finder tilsvarende anvendelse på enhver ændring, som medfører, at forsikringen eller sikkerheden ikke længere opfylder de i denne artikel indeholdte krav.

7 Registreringsstaten bestemmer under iagttagelse af bestemmelserne i denne artikel betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.

8 Intet i denne konvention skal fortolkes som værende til hinder for, at en kontraherende stat kan fæste lid til oplysninger modtaget fra andre stater eller organisationen eller andre internationale organisationer om den økonomiske situation, som forsikringsgivere eller stillere af økonomisk sikkerhed i henhold til denne konvention befinder sig i. I sådanne tilfælde fritages en kontraherende stat, der fæster lid til sådanne oplysninger, ikke fra sit ansvar som en stat, der har udstedt det i stk. 2 krævede certifikat.

9 Certifikater, der er udstedt eller bekræftet af myndigheden i en kontraherende stat, skal anerkendes af de andre kontraherende stater for så vidt angår anvendelsen af denne konvention og skal af de andre kontraherende stater anerkendes som havende samme gyldighed som de af dem udstedte eller bekræftede certifikater, også selv om disse er udstedt eller bekræftet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst udbede sig forhandling med den udstedende eller bekræftende stat, såfremt den har formodning om, at den i forsikringscertifikatet nævnte forsikringsgiver eller garant ikke er i stand til at opfylde sine økonomiske forpligtelser i henhold

shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this Article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this Article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Article.

7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organisation or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

til denne konvention.

10 Krav om erstatning for forureningsskade kan rejses direkte over for forsikringsgiveren eller anden person, der har stillet økonomisk sikkerhed for den registrerede ejers ansvar for forureningsskade. I et sådant tilfælde kan den sagsøgte gøre de frifindelsesgrunde gældende (bortset fra rederens konkurs eller likvidation), som rederen ville have været berettiget til at gøre gældende, herunder ansvarsbegrænsning efter artikel 6. Endvidere kan den sagsøgte, selv om rederen ikke er berettiget til ansvarsbegrænsning i henhold til artikel 6, begrænse ansvaret til et beløb svarende til størrelsen af den i medfør af stk. 1 krævede forsikring eller økonomiske sikkerhed. Endvidere kan sagsøgte gøre gældende som frifindelsesgrund, at forureningsskaden skyldes rederens forsætlige fejl, men sagsøgte kan ikke gøre anden frifindelsesgrund gældende, som sagsøgte kunne have været berettiget til at gøre gældende i et søgsmål rejst af rederen mod sagsøgte. Sagsøgte har i alle tilfælde ret til at kræve, at rederen indtræder i retssagen.

11 En kontraherende stat må ikke tillade et skib, der fører dens flag, og på hvilket denne artikel finder anvendelse, at operere på noget tidspunkt, medmindre et certifikat er blevet udstedt i henhold til stk. 2 eller 14.

12 Enhver kontraherende stat skal i sin nationale ret, medmindre andet følger af bestemmelserne i denne artikel, drage omsorg for, at gyldig forsikring eller anden sikkerhed i det i stk. 1 foreskrevne omfang foreligger for ethvert skib med en bruttotonnage på mere end 1 000, uanset hvor dette er registreret, som anløber eller forlader en havn inden for dens territorium eller anløber eller forlader et offshoreanlæg inden for dens søterritorium.

13 Uanset bestemmelserne i stk. 5 kan en kontraherende stat meddele generalsekretæren, at for så vidt angår stk. 12 kræves det ikke af skibe, at de medbringer det i stk. 2 krævede certifikat

10 Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to Article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to Article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1 000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on

om bord, eller at de fremlægger det, når de anløber eller forlader havne eller anløber eller forlader offshoreanlæg inden for dens territorium, såfremt den kontraherende stat, som udsteder det i stk. 2 krævede certifikat, har meddelt generalsekretæren, at den har elektroniske registre som er tilgængelige for alle kontraherende stater, og som bekræfter certifikatets eksistens og sætter de kontraherende stater i stand til at overholde deres forpligtelser i medfør af stk. 12.

14 Såfremt et skib, der ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, finder bestemmelserne herom i denne artikel ikke anvendelse på et sådant skib. Dog skal skibet være forsynet med et af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat udstedt certifikat til bekræftelse af, at skibet ejes af den pågældende stat, og at dets ansvar er dækket inden for den i stk. 1 foreskrevne grænse. Et sådant certifikat skal i det omfang det er praktisk muligt, være i overensstemmelse med den i stk. 2 foreskrevne model.

15 En stat kan, på tidspunktet for sin ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller til enhver tid derefter erklære, at denne artikel ikke gælder for skibe, der kun opererer inden for statens område som nævnt i artikel 2, litra a), nr. i).

board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15 A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this Article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in Article 2(a)(i).

Artikel 8

Tidsfrister

Ret til erstatning i henhold til denne konvention bortfalder, medmindre en sag i henhold til konventionens bestemmelser er anlagt inden tre år efter dagen for skadens indtræden. Dog kan en sag i intet tilfælde anlægges, når der er forløbet seks år efter den dag, på hvilken den hændelse indtraf, som har forårsaget skaden. Når hændelsen udgøres af en række af begivenheder, regnes seksårsfristen fra dagen for den første af disse begivenheder.

Artikel 9

Jurisdiktion

1 Har en hændelse medført forureningsskade på en eller flere kontraherende staters territorium, herunder søterritoriet, eller et område nævnt i artikel 2, litra a), nr. ii), eller er forebyggende foranstaltninger truffet for at forhindre eller formindske forureningsskade på et sådant territorium, herunder søterritoriet eller området, kan krav om erstatning mod rederen, forsikringsgiveren eller en anden person, der stiller sikkerhed for rederens erstatningsansvar, kun rejses ved domstolene i sådanne kontraherende stater.

2 Der skal i rimelig tid gives enhver sagsøgt underretning om fremsættelse af et krav i henhold til stk. 1.

3 Enhver kontraherende stat skal sørge for, at dens domstole har den fornødne kompetence til at behandle erstatningskrav i henhold til denne konvention.

Artikel 10

Anerkendelse og fuldbyrdelse

1 Enhver afgørelse truffet af en domstol med kompetence i henhold til artikel 9, som kan fuldbyrdes i oprindelseslandet, og dér ikke

Article 8

Time limits

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

Article 9

Jurisdiction

1 Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in Article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3 Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

Article 10

Recognition and enforcement

1 Any judgement given by a court with jurisdiction in accordance with Article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no

længere med sædvanlige retsmidler kan indbringes for en højere instans, skal anerkendes i enhver anden kontraherende stat undtagen:

a) hvor afgørelsen er opnået ved svig, eller

b) hvor der ikke er givet sagsøgte passende frist og rimelig mulighed for at føre sin sag.

2 En afgørelse, som anerkendes ifølge denne artikels stk. 1, kan fuldbyrdes i hver af de kontraherende stater, så snart de i staten krævede formaliteter er iagttaget. Den formelle behandling må ikke medføre en genoptagelse af sagens realitet.

Artikel 11

Undtagelsesklausul

Denne konvention træder i stedet for enhver konvention, som er i kraft eller åben for undertegnelse, ratifikation eller tiltrædelse den dag, på hvilken konventionen åbnes for undertegnelse, men kun idet omfang sådanne konventioner måtte være i modstrid med den. Intet i denne artikel skal dog ændre kontraherende staters forpligtelser over for ikke-kontraherende stater i henhold til sådanne konventioner.

Artikel 12

Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

1 Denne konvention er åben for undertegnelse i organisationens hovedkontor fra 1. oktober 2001 til 30. september 2002 og er herefter åben for tiltrædelse.

2 Stater kan give udtryk for deres samtykke til at være forpligtet af denne konvention gennem:

a) undertegnelse uden forbehold for ratifikation,

longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2 A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

Article 11

Supersession clause

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

Article 12

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to

accept eller godkendelse

b) undertegnelse med forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse efterfulgt af ratifikation, accept eller godkendelse, eller

c) tiltrædelse.

3 Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær af et instrument herom.

4 Ethvert ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument, der er deponeret efter, at en ændring af denne konvention er trådt i kraft i forhold til alle eksisterende kontraherende stater, eller efter at alle de foranstaltninger, der kræves for at en ændring kan træde i kraft for disse kontraherende stater er afsluttet, skal anses for at gælde for den således ændrede konvention.

Artikel 13

Stater med mere end et retssystem

1 Hvis en stat består af to eller flere territorialenheder, hvor der anvendes forskellige retssystemer for så vidt angår spørgsmål, der er omhandlet i denne konvention, kan den på tidspunktet for undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse erklære, at denne konvention skal gælde for alle territorialenheder eller kun for en eller flere af dem, og kan til enhver tid ændre denne erklæring ved at afgive en ny erklæring.

2 En sådan erklæring skal meddeles generalsekretæren og skal udtrykkeligt angive, for hvilke territorialenheder konventionen gælder.

3 I forbindelse med en kontraherende stat, som har afgivet en sådan erklæring, gælder følgende:

a) i definitionen af en »registreret ejer« i artikel

ratifikation, acceptance or approval;

(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 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

Article 13

States with more than one system of law

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

2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3 In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of 'registered owner' in

1, nr. 4), skal henvisninger til en stat fortolkes som henvisninger til en sådan territorialenhed

b) henvisninger til et skibs indregistreringsstat og, for så vidt angår et obligatorisk forsikringscertifikat, til den udstedende eller bekræftende stat skal fortolkes som henholdsvis den territorialenhed, hvor skibet er indregistreret, og den territorialenhed, der udsteder eller bekræfter certifikatet

c) henvisninger i denne konvention til kravene i national ret skal fortolkes som henvisninger til kravene i den relevante territorialenheds ret, og

d) henvisninger i artikel 9 og 10 til domstole og domme, som skal anerkendes i kontraherende stater, skal fortolkes som henvisninger til henholdsvis domstole i og domme, som skal anerkendes af den relevante territorialenhed.

Artikel 14

Ikrafttræden

1 Denne konvention træder i kraft et år efter den dato, på hvilken 18 stater, hvoraf fem stater har skibe med en samlet bruttotonnage på ikke under 1 mio., enten har undertegnet den uden forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse, eller har deponeret ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesdokumenter hos generalsekretæren.

2 Denne konvention skal for enhver stat, der ratificerer, accepterer, godkender eller tiltræder den, efter at betingelserne i stk. 1 for ikrafttrædelse er opfyldt, træde i kraft tre måneder efter den dato, på hvilken staten deponerede det relevante instrument.

Artikel 15

Opsigelse

Article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the relevant territorial unit; and

(d) references in Articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognised in, the relevant territorial unit

Article 14

Entry into force

1 This Convention shall enter into force one year following the date on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 15

Denunciation

1. Denne konvention kan opsiges af enhver kontraherende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken den træder i kraft for den deltagende stat.

2 Opsigelsen sker ved deponering af et instrument hos generalsekretæren.

3 En opsigelse træder i kraft et år efter deponering hos generalsekretæren eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet i instrumentet.

Artikel 16

Revidering eller ændring

1 Organisationen kan indkalde til en konference med det formål at revidere eller ændre denne konvention.

2 På begæring af mindst en tredjedel af de kontraherende stater skal organisationen indkalde til en konference mellem de kontraherende stater med henblik på at revidere eller ændre denne konvention.

Artikel 17

Depositær

1 Denne konvention deponeres hos generalsekretæren.

2 Generalsekretæren skal:

a) underrette alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen, om:

- i) enhver ny undertegnelse eller deponering af et instrument med angivelse af datoen herfor
- ii) datoen for konventionens ikrafttrædelse
- iii) deponering af ethvert instrument til opsigelse af denne konvention med angivelse af deponeringsdato og

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

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

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

Article 16

Revision or amendment

1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.

2 The Organisation shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 17

Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

- (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
- (ii) the date of entry into force of this Convention;
- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit

iv) ikrafttrædelsesdato, og andre erklæringer og notifikationer, der foretages i henhold til denne konvention

and the date on which the denunciation takes effect; and (iv) other declarations and notifications made under this Convention.

b) fremsende bekræftede genpartier af denne konvention til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen.

(b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which accede to this Convention.

Artikel 18

Article 18

Fremsendelse til De Forenede Nationer

Transmission to United Nations

Så snart denne konvention træder i kraft, skal generalsekretæren fremsende teksten til De Forenede Nationers sekretariat til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt.

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

Artikel 19

Article 19

Sprog

Languages

Denne konvention er udfærdiget i et enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

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

UDFÆRDIGET I LONDON den treogtyvende marts to tusind og en.

DONE AT LONDON this twenty-third day of March, two thousand and one.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, behørigt befuldmægtigede hertil af deres respektive regeringer, underskrevet denne konvention.

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

BILAG

**CERTIFIKAT VEDRØRENDE FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK
SIKKERHEDSSTILLELSE I FORBINDELSE MED CIVILRETTLIGT ANSVAR FOR
FORURENINGSSKADER FORÅRSAGET AF BUNKEROLIE**

Udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 7 i den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie af 2001

Skibets navn	Kendingstal eller -bogstaver	IMO-skibsidentifikationsnummer	Hjemsted	Den registrerede ejers navn og fuldstændige forretningsadresse

Hermed attesteres, at en forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhedsstillelse, der opfylder kravene i artikel 7 i den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie af 2001, er i kraft for ovennævnte skib.

Sikkerhedsstillelsens type

Sikkerhedsstillelsens gyldighed

Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garant(er)

Navn

Adresse :

.....

Dette certifikat er gyldigt indtil

Udstedt eller bekræftet af regeringen i
(statens fulde navn)

ELLER

Følgende tekst bør anvendes, når en kontraherende stat benytter sig af artikel 7, stk. 3

Dette certifikat er udstedt efter bemyndigelse fra regeringen i
(statens fulde navn)

af
(institutionens eller organisationens navn)

....., den
(Sted) (Dato)

.....
(Udstedende eller bekræftende embedsmands underskrift og titel)

Forklarende bemærkninger:

- 1 Såfremt det ønskes, kan statens navn omfatte en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
- 2 Hvis det totale beløb, der er stillet sikkerhed for, er blevet skaffet fra mere end en kilde, skal beløbet fra hver kilde angives.
- 3 Hvis der stilles sikkerhed i flere forskellige former, skal disse nævnes.
- 4 Under punktet "Sikkerhedsstillelsens gyldighed" skal den dato, hvor sikkerheden træder i kraft, angives.
- 5 Under punktet "Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garant(er)" skal dennes eller disses hovedforretningsadresse angives. Hvis det er relevant, skal forretningsadressen på det sted, hvor forsikringen eller anden sikkerhedsstillelse er oprettet, angives.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

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

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

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

Type of Security

.....

Duration of Security

.....

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

Name

Address

.....

This certificate is valid until.....

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

.....

(Full designation of the State)

OR

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

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

by
(name of institution or organization)

At
(place)

On
(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.
-

— |

| —

— |

| —

BILAG B

Beretning fra Bunkerskonferencen

De i beretningen anførte bilag er ikke medtaget her.

1. Indledning

I perioden 19.-23. marts 2001 afholdtes i London i FN's internationale søfartsorganisation IMO (International Maritime Organisation) en international diplomatkonference med det formål at vedtage en konvention om ansvar for forureningsskade forårsaget af olie fra skibes bunkers (Bunkerskonventionen).

På konferencen deltog repræsentanter for 70 lande samt observatører fra en række internationale organisationer¹.

Den danske delegation bestod af sekretariatschef Birgit Sølling Olsen og fuldmægtig Kaare Christoffersen, Søfartsstyrelsen, samt afdelingschef Uffe Lind Rasmussen, Danmarks Rederiforening.

Som præsident for konferencen valgtes Mr. J. E. K. Aggrey-Orleans, Ghana. IMO's juridiske sekretariat under ledelse af Dr. R. P. Balkin fungerede som sekretariat for konferencen.

Der blev nedsat en Committee of the Whole, hvor Mr. A. H. E. Popp, Canada, valgtes til formand.

Der blev endvidere nedsat en Drafting Committee med Mr. W. McFayden Campbell, Australien som formand.

Endelig blev der nedsat en Credentials Committee til gennemsyn af deltagernes akkreditiver.

2. Baggrunden for den diplomatiske konference

Bunkerskonventionen er et led i etableringen af et samlet internationalt erstatningssystem til sikring af kompensation til skadelidte som følge af forureningsskader fra skibe.

IMO's mandat til at etablere et sådant regime dateres tilbage til "Torrey Canyon" katastrofen i 1967. Denne ulykke førte til skabelsen af IMO's juridiske komite, Legal Committee, hvis opgave det blev at skabe et ansvars- og erstatningssystem til dækning af skader opstået ved udledning af olie og andre farlige og forurenende stoffer til søs. Opmærksomheden i Legal Committee blev først rettet mod olie, hvilket førte til regler om ansvar ved søtransport af olie i bulk – Olieansvarskonventionen, 1969 og Fondskonventionen, 1971, der også omfatter olie i disse skibes bunkers. Disse konventioner er siden hen blevet ændret og opdateret især ved vedtagelsen af ændringsprotokollerne fra 1992. Erstatningsgrænserne i disse protokoller blev yderligere hævet med ca. 50% ved anvendelse af den i protokollerne indbyggede stiltiende ændringsprocedure ("Tacit Amendment") i oktober 2000.

1969 og 1971 konventionerne udgør med de senere ændringer et effektivt ansvars- og erstatningssystem, men er begrænsede til kun at omfatte forureningsskader i forbindelse med søtransport af olie i bulk og bunkers fra disse skibe. I 1996 vedtog man derfor en konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i

¹ Jf. bilag 1. (LEG CONF.12/INF.1)

forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS konventionen), som dækker forureningskader opstået i forbindelse med søtransport af andre farlige og forurenende stoffer end olie.

Vedtagelsen af HNS konventionen efterlod imidlertid stadig et udækket område i det internationale ansvars- og erstatningssystem, da forureningskader forårsaget af skibenes bunkersolie ikke var omfattet. Det er således dette hul, der søges lukket med Bunkerskonventionen, og vedtagelsen af konventionen vil derfor medvirke til fuldendelse af det regime, som IMO indledte arbejdet med for mere end 30 år siden.

Konventionen blev enstemmigt vedtaget².

3. Konventionens indhold

Kort fortalt indeholder konventionen regler om objektivi ansvar for skibets reder i forbindelse med forureningskader fra skibes bunkers. Den objektivi ansvarlige reder omfatter skibets registrerede ejer, manager, operatør og bareboat charter. Disse parter er solidarisk ansvarlige for en forureningskade. Herved er der sket en udvidelse i forhold til Olieansvarskonventionen og HNS Konventionen, hvor alene den registrerede jer er ansvarlig. Dette skyldes, at der ikke, som i de to nævnte konventioner, er supplerende fondsdækning i Bunkerskonventionen. Begrebet forureningskade er defineret i overensstemmelse med Olieansvarskonventionen, som ændret ved 1992 protokollen (CLC 1992).

Konventionen indfører tvungen forsikring for bunkerskader. Forsikringen skal dække Globalbegrænsningskonventionens³ begrænsningsloft, og der blev derfor samtidig vedtaget et resolutionsforslag, der tilskynder til ratifikation af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen (LLMC 1996), hvorved der sker en forhøjelse af rederens ansvarsgrænse. Det er alene den registrerede ejer, der har pligt til at have forsikring for sit ansvar i henhold til konventionen. For skadelidte vil det dog være uden betydning, da denne kan rette sit krav direkte mod såvel forsikreren (direct action), som mod hvilken som helst af de ansvarlige redere. Dette kan dog få betydning for et eventuelt efterfølgende regresopgør mellem de solidarisk ansvarlige redere.

Konventionen omfatter alle typer af skibe, herunder også fiskeskibe.

4. Forløbet af den diplomatiske konference

Legal Committee, som havde udarbejdet udkastet til konventionen, havde ladet følgende punkter stå åben for drøftelse til konferencen:

a) Tonnagegrænse for hvilke skibe, der skal være omfattet af forsikringspligten.

Dette var konferencens kernespørgsmål. Konferencedeltagerne var skarpt opdelt i to grupper: En række vesteuropæiske lande samt Australien, Canada og Syd Afrika, der ønskede en relativt lav tonnagegrænse (300-500 BT) og de asiatiske lande, herunder især de fjernøstlige med undtagelse af Singapore og de åbne registre, der ønskede en relativt høj tonnagegrænse (2.000 - 5.000 BT og højere).

Et kompromis på 1.000 BT blev vedtaget. Der blev herudover vedtaget en dispensationsadgang for kravet om forsikring, men ikke for kravet om objektivi ansvar m.m. Dispensationen kan kun omfatte skibe i national trafik, der ikke forlader nationalt territorialfarvand. Dispensionsmuligheden er inspireret af HNS

² Den endeligt vedtagne konventionstekst er vedlagt som bilag 2. (LEG/CONF.12/DC/1)

³ International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

konventionen. Ordningen gjorde det muligt at tilgodese bekymringen hos en række lande⁴, som har en stor flåde af mindre skibe i national fart.

Danmark havde kunnet acceptere en tonnagegrænse mellem 500 og 2.000 BT, men foretrak en grænse på 500 BT. Fra dansk side var ønsket om ikke at gå ned under 500 BT begrundet i, at skibe under 500 BT ikke er undergivet sædvanlig havnestatskontrol. En grænse, der gik under 500 ville derfor betyde en ændring i de administrative procedurer. Hertil kom, at skibe med en tonnage under 500 næppe kunne forvolde bunkersskader af stor betydning. Fra dansk side anser man derfor kompromiset for acceptabelt.

b) Konventionens ikrafttræden.

Drøftelserne vedrørende det antal tiltrædende lande, der skal til for at sætte konventionen i kraft, udviklede sig temmelig uforudsigeligt. Indledningsvis havde tilkendegivelserne ligget i området 10 til 15 lande, men da tidspunktet for et kompromis var kommet, havde en række lande⁵ skærpet deres synspunkt til at lægge sig fast på 20 stater. Det var tydeligt, at man ikke ønskede en løsning, hvor EU alene kunne sætte konventionen i kraft. Kompromiset blev derfor på 18 stater, hvoraf mindst fem af de tiltrædende stater hver skulle have en skibstonnage på 1.000.000 BT under sine flag.

Da et krav om 18 stater er højere end de øvrige ansvarskonventioner, er dette et mindre tilfredsstillende resultat. Det primære spørgsmål er imidlertid, om dette vil virke forsinkende på konventionens ikrafttræden, så konsekvensen af dette resultat vil først vise sig i fremtiden. Omvendt har en række lande både inden for og uden⁶ for EU udvist interesse for konventionen.

c) Responder immunity

En meget stor del af industrien var gået sammen om at foreslå genindsættelse af en bestemmelse om ansvarsfritagelse for aktører, der gør en rimelig indsats for at hindre eller formindske en opstået skade – responder immunity. En sådan bestemmelse, der havde været med i tidligere udkast, findes i HNS konventionen og CLC 1992 konventionen og har efter industriens påstand virket befordrende for bjærgningsforsøg.

Under arbejdet med konventionen har man fra dansk side hele tiden støttet indførelsen af en sådan bestemmelse i selve konventionen, men dette ønske var ikke blevet imødekommet, idet synspunktet kun fandt begrænset støtte. Ikke mindst Norge var modstandere af en sådan bestemmelse, idet de ikke her så nogen grund til at fritage for ansvar samt i øvrigt fandt, at spørgsmålet af samme grund burde løses nationalt. Selvom der på konferencen var skabt en fornuftig opbakning til at finde en løsning på problemet, blev industriens forslag om en egentlig konventionsbestemmelse afvist af konferencen⁷. Heller ikke Danmark støttede klart forslaget. Baggrunden for den tøvende holdning til bestemmelserne var et ønske om ikke at genåbne debatten med en risiko for, at man af tidsmæssige grunde ikke kunne nå at vedtage konventionen.

I stedet blev der vedtaget en resolution⁸ om, at staterne i deres implementering af konventionen kan medtage sådanne regler. Resolutionsforslaget var fremsat som et kompromisforslag bl.a. sponsoreret af Danmark. Resolutionsteksten blev på dansk initiativ udvidet til også at omfatte medlemmer af besætningen.

⁴ Især Filippinerne.

⁵ Det var uklart hvilke lande det drejede sig, men det omfattede i hvert fald Brasilien, Cypern, Panama, Liberia og Mexico. Der var sandsynligvis tale om hele den latinamerikanske gruppe, samt bekvemmelighedsflagsstaterne.

⁶ Australien, Canada og Sydafrika.

⁷ Primært af Tyskland og Norge.

⁸ Jf. bilag 3. (LEG/CONF.12/DC/3)

d) Ansvarsbegrænsning

I modsætning til HNS konventionen og CLC 1992 konventionen har Bunkerskonventionen ikke særskilte begrænsningsbeløb. Efter konventionen kan rederen eller forsikringsgiveren begrænse sit ansvar efter gældende regler derom. Der sættes ikke tal på begrænsningsbeløbet, men dette lades stå åbent for nationale regler. Den tvungne forsikring skal dække op til det begrænsningsbeløb, der måtte gælde i de forskellige stater, således at maksimum dog er et beløb svarende til 1996-protokollens begrænsningsbeløb for det pågældende skib. For at sikre en rimelig beløbsramme vedtog man en resolution⁹ om ratifikation af 1996-protokollen til Globalbegrænsningskonventionen, hvor tiltrædende stater opfordres til at ratificere den seneste protokol til Globalbegrænsningskonventionen. Ældre begrænsningsregimer kan indebære, at skadelidte afskæres fra at få fuld kompensation i selv beskedne ulykkestilfælde. Det er dog kun et problem for de lande¹⁰, som anerkender sådanne regimer.

Andre udestående spørgsmål

En gruppe lande¹¹ ønskede tillige en resolution med opfordring til alle stater om at yde teknisk assistance til bl.a. at inkorporere konventionens regler i national ret. Resolutionen blev vedtaget¹².

International Group of P&I Clubs og ICS fremførte en række kritikpunkter af den eksisterende tekst. De fremførte punkter blev imidlertid i det væsentlige trukket tilbage efter tilskyndelse fra formanden for Committee on the Whole. Det blev fra forskellig side påpeget, at der i stort omfang var tale om forhold, som tidligere havde været fremme i debatten, hvis løsning enten var teknisk kompliceret, eller hvor sagen efter nogens opfattelse ikke var et væsentligt problem. Hertil kom, at der hos den gruppe af lande bestående af blandt andet Australien, Norge, Canada, UK og til dels Sverige, der havde presset for at få en konvention, var et stærkt ønske om at få en konvention her og nu, for ikke at tvinge disse lande til at foretage en ensidig national regulering af spørgsmålet. Ønsket om at få en international løsning var for disse lande større end at få den perfekte konvention.. Her skal dog nævnes et uddrag af industriens synspunkter:

Ansvarskanalisering

Man foreslog, at udvidelsen af kredsen af ansvarlige redere begrænsedes ved, at alle andre end den registrerede ejer og dennes forsikrer blev gjort subsidiært ansvarlige. Dette ønske drøftedes, men blev afvist, jfr. ovenfor.

Begrænsning

Det blev fremført, at selv om det var tilsigtet, at ansvaret i henhold til Bunkerskonventionen skal være underlagt globalbegrænsning, kunne den samlede effekt af artikel 6 og 7 være tvetydig sammenholdt med ordlyden af Globalbegrænsningskonventionen¹³. Man pegede således på, at efter ordlyden af artikel 6 og 7 er det uklart, om krav i henhold til Bunkerskonventionen er underlagt globalbegrænsning inden for samme begrænsningsbeløb i konkurrence med alle andre eventuelle krav, eller om bunkerskrav tillige kan gøres gældende uden konkurrence fra andre krav mod den tvungne forsikring. Man ønskede med andre ord, at det blev gjort aldeles klart, at krav i henhold til Bunkerskonventionen ikke har en anderledes stilling begrænsningsmæssigt efter konventionens gennemførelse, end de har i forvejen.

⁹ Sponsoreret af en bred gruppe lande herunder Danmark, jf. bilag 4. (LEG/CONF.12/DC/2)

¹⁰ Eksempelvis Spanien.

¹¹ Bahamas, Chile, Cuba, Cypern, Fiji, Indonesien, Kina, Liberia, Malta, Mexico, Panama, Polen, Rusland, Singapore, Sydkorea, Vanuatu og Ægypten.

¹² Jf. bilag 4.

¹³ LLMC 1976 artikel 2(c) og 3.

Der har under hele forhandlingsforløbet også i Legal Committee ikke været tvivl om, at det var hensigten, at der skulle være ret til ansvarsbegrænsning i henhold til de i forvejen gældende regler, samt at der ikke i medfør af Bunkerskonventionen skal oprettes en særskilt bunkersbegrænsningsfond. Bunkerskrav har den særstilling, at de kan kræve dækning i det tvungne forsikringsbeløb, men kun i det omfang bunkerskravet er dækningsberettiget inden for gældende globalbegrænsningsbeløb, og den erstatning, bunkerskravet opnår via den tvungne forsikring, fragår det til rådighed værende globalbegrænsningsbeløb. Den vedtagne resolution om ratifikation af 1996-protokollen til LLMC skal også ses som en bekræftelse på denne udlægning af teksten

Fuldbyrdelse af domme

På trods af at det er forudsat, at bunkerskrav er underlagt globalbegrænsning, udelukker konventionsteksten ikke, at en skadelidt søger fuldbyrdelse i en bunkersstat, der ikke også er part i en globalbegrænsningskonvention. Dette hul ønskedes lukket. Det er dog et spørgsmål, hvor mange der delte ICS's opfattelse af, at der var et hul. Spørgsmål blev ikke nærmere drøftet, og ICS foreslog ikke en fuldendt tekst. EU havde andre problemer med indholdet af bestemmelsen set i forhold til EU reglerne, se nedenfor. I lyset af den begrænsende tid, var der ingen lyst til at tage disse meget specielle spørgsmål op, som krævede mere omfattende juridiske vurderinger.

EU's kompetence i konventioner med tredjelande

Det blev under diplomatkonferencen klart, at Rådets forordning (EF) 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område (Bruxelles I) kunne skabe problemer for EU-landenes mulighed for at tiltræde konventionen. Bunkerskonventionen er den første konvention, som EU landene deltager i færdiggørelsen af efter vedtagelsen af Bruxelles I. Det er således første gang, man skal tage stilling til, om en konvention er forenelig med forordningen.

Det skal bemærkes, at ingen EU lande ej heller Kommissionen havde gjort sig klart, at denne forordning ville få betydning for Bunkerskonventionen. Danmark, som har taget forbehold for de retlige anliggender og derfor ikke er omfattet af forordningen, har dog ved flere lejligheder overfor Kommissionen og enkelte medlemsstater under drøftelserne i EU om forordningen givet udtryk for, at der kunne opstå problemer i forhold til de søretlige konventioner.

Problemet

Problemet har to sider. Den materielle side er spørgsmålet om, om Bunkerskonventionens regler om jurisdiktion og anerkendelse af domme er i overensstemmelse med forordningen. Bruxelles I afløser EF-Domskonventionen, som i artikel 57 gjorde undtagelse for "... konventioner, som de kontraherende stater har tiltrådt eller vil tiltræde...". Denne undtagelse er ikke medtaget i forordningen. Der var delte meninger blandt de delegerede på Bunkerskonferencen, om hvorvidt disse bestemmelser er overensstemmende eller ej. De fleste mente dog, at der var uoverensstemmelse og dermed et problem.

Den anden side af problemet er kompetencespørgsmålet. Når EU har fået kompetence på et område, kan de enkelte medlemsstater ikke længere egenhændigt regulere eller indgå aftaler på dette område¹⁴. Med udstedelsen af forordningen har medlemsstaterne afgivet suveræniteten til EU og kan derfor ikke længere selvstændigt tiltræde konventioner, som vedrører dette område. Der er dog tale om blandet kompetence. Spørgsmålet er, hvorledes dette skal løses i praksis. På andre områder som f.eks. luftfartsområdet er dette

¹⁴ Jf. EF-Domstolens afgørelse i Sag 22/70 AETR.

sket ved, at man har fået tilføjet en tiltrædelsesklausul (accession clause), som muliggør, at EU tiltræder konventionen for at dække de områder, der er kompetence på. Det kræver imidlertid også en nærmere uddybning, idet det så også må afklares, hvorvidt EU tæller som et land, hvilket har betydning, når der skal et antal lande til, for at konventionen træder i kraft internationalt, eller om EU landene skal tiltræde selvstændigt herudover. Den umiddelbare opfattelse hos tilstedeværende EU lande, hvoraf der var repræsentanter fra blandt andet det tyske og svenske Justitsministerium var, at både EU og dets medlemslande skulle tiltræde. Uagtet der under konferencen opstod en forståelse hos EU landene om, at der kunne være et problem, stod det også klart, at der ikke var den fornødne tid til at løse dette.

På konferencens sidste arbejdsdag til substansændringer blev der fra svensk side fremsat et forslag om indsættelse af en accession clause. Dette blev afvist af konferencen under henvisning til det sene tidspunkt for fremlæggelsen.

Der foregik løbende EU drøftelser og om torsdagen satte en gruppe af lande¹⁵ sig sammen med Kommissionens repræsentant for at udarbejde en erklæring. Danmark gav overfor formandskabet udtryk for, at man ønskede at blive omfattet af erklæringen på trods af, at problemet ikke direkte berører Danmark. Formandskabet fandt imidlertid, at dette ville komplicere teksten unødigt. Det endte derfor med en erklæring fra en række EU lande, hvor Danmark ikke blev nævnt. Det samme gjaldt for Irland og Belgien, som ikke deltog i konferencen.

Erklæringen¹⁶ blev fremført i plenum af den svenske delegation på konferencens sidste dag.

5. Bemærkninger til den enkelte bestemmelser

Artikel 1 indeholder i lighed med de øvrige ansvars- og erstatningskonventioner definitioner af en række ord og begreber anvendt i konventionen. Definitionerne er i stor udstrækning enslydende med de øvrige konventioner på området.

1.1 – definitionen af ”ship” er enslydende med HNSC¹⁷. Som før nævnt, omfatter Bunkerskonventionen alle skibe uanset type og størrelse. Den omdiskuterede tonnagegrænse i artikel 7 sætter kun en grænse for hvilke skibe, der er omfattet af forsikringspligten. Alle skibe – uanset størrelse – er derfor omfattet af det objektive ansvar.

1.2 – definitionen af ”person” er enslydende med CLC 1992 og HNSC.

1.3 – definitionen af ”shipowner” er ny. I de øvrige konventioner defineres denne som ”registered owner”, jf. stk. 4 nedenfor. Udvidelsen findes ikke i de øvrige ansvarskonventioner, hvor man har fundet, at ansvarskanaliseringen til den registrerede ejer var en vigtig forenkling af systemet til alle parter bedste. Det har imidlertid været ønsket her at udvide kredsen af ansvarlige redere, hvilket betyder, at ”shipowner” i denne konvention udover ”registered owner” også defineres som ”bareboat charterer, manager and operator of the ship”. Begrebet omfatter dog næppe tidsbefragtere, da disse i almindelighed ikke anses for at være udførende redere, dvs. skibets driftsherre og dermed den naturlige genstand for et driftsherreansvar. Begrundelsen for udvidelsen er, at skadelidte dermed er sikret adgang til at rette sit krav mod flere parter. Dette har især betydning i denne sammenhæng, da Bunkerskonventionen ikke indeholder mulighed for at få

¹⁵ Primært Danmark, Sverige, Holland og Tyskland, men også Grækenland og UK.

¹⁶ Jf. bilag 5.

¹⁷ Den Internationale Konvention om Ansvar og Erstatning for Skader Opstået i forbindelse med Søtransport af Farlige og Forurenende Stoffer, 1996.

dækket forureningsskader i et supplerende fondssystem som det er tilfældet i CLC og HNSC. Det bemærkes dog, at det stadig kun er den registrerede ejer, der har pligt til at have forsikring for ansvaret.

1.4 – definitionen af ”registered owner” er enslydende med definitionen af ”owner” i CLC 1992 og HNSC.

1.5 – definitionen af ”Bunker Oil” afgrænser genstanden for konventionen. I modsætning til CLC er behovet for en meget præcis stofdefinition ikke afgørende, da det omfattede olie afgrænses i forhold til sin funktion, dvs. til at fremføre og smøre skibet. Også rester af olie er omfattet.

1.6 – definitionen af ”Civil Liability Convention” er enslydende med FUND 1992 med den lille modifikation: ”as amended”, der henviser til, at det er den til enhver tid gældende CLC, der skal anvendes.

1.7 – definitionen af ”preventive measures” er enslydende med CLC 1992 og HNSC.

1.8 – definitionen af ”incident” er enslydende med CLC 1992 og HNSC.

1.9 – definitionen af ”pollution damage” er enslydende med CLC 1992. Da HNSC også omfatter andre skader end forureningsskader, er definitionen anderledes udformet der.

1.10 – definitionen af ”state of the ship’s registry” er enslydende med CLC 1992 og HNSC. CLC 1992 dog med den lille modifikation, at der dér tales om ”the flag the ship is flying” i stedet for ”the flag the ship is entitled to fly”. Der er næppe tale om en ændring af materiel betydning.

1.11 – definitionen af ”gross tonnage” svarer til artikel V, stk. 10 i CLC 1992 og artikel 9, stk. 10 i HNSC. Man har fundet det hensigtsmæssigt at flytte denne bestemmelse til denne artikel, så man derved får samlet definitionerne et sted i konventionen.

1.12 – definitionen af ”organization” er enslydende med CLC 1992.

1.13 – definitionen af ”Secretary.General” er enslydende med HNSC.

Artikel 2 fastlægger konventionens geografiske anvendelsesområde. Konventionen finder anvendelse, hvis der opstår forureningsskader inden for en konventionsstats territorium – herunder territorialfarvandet eller eksklusive økonomiske zone eller en tilsvarende 200 sømilegrænse. Konventionen finder endvidere anvendelse på tiltag for at afværge eller begrænse ovennævnte skader, uanset hvor disse tiltag træffes.

Bestemmelsen er enslydende med artikel II i CLC 1992. Der opereres med de samme zoner i HNSC, der dog som ovenfor nævnt opererer med et andet skadesbegreb, og derfor også har en anden ordlyd end denne konvention og CLC 1992.

Artikel 3 regulerer rederens ansvar. Rederen er i lighed med CLC 1992 og HNSC objektivt ansvarlig. Bestemmelsen svarer med de nødvendige tilpasninger til de tilsvarende bestemmelser i CLC 1992 artikel III og HNSC artikel 7 bortset fra reglerne om ansvarsfritagelse for besætningsmedlemmer, bjærgere og lodser mv. Denne regel, som hænger sammen med konventionernes kanalisering af ansvaret til den registrerede ejer, der pålægges forsikringspligt, er ikke medtaget i Bunkerskonventionen. For skibets bareboatcharterer, manager og operatørs vedkommende skyldes det denne konventions udvidelse af kredsen af ansvarlige redere. For de øvrige aktører var det som nævnt ovenfor under pkt. 4 c) ikke muligt at blive enige. Man

vedtog derfor i stedet en resolution, hvor kontraherende stater i forbindelse med implementeringen opfordredes til at indføre sådanne regler i national ret. Såfremt det ikke lykkes for nabolande at nå til enighed, vil dette være et område, hvor der kan være forskel fra konventionsstat til konventionsstat. Det bemærkes, som nævnt ovenfor under omtalen af artikel 1.1, at ansvaret omfatter alle skibe.

Efter gældende dansk ret er skibets ejer objektivt ansvarlig for forureningsskader forårsaget af olie, der udtømmes eller udflyder fra et skib i danske farvande og eksklusive økonomiske zoner, uanset skibstype eller skibets størrelse, jf. søloven § 206, stk. 2. Konventionen medfører således kun begrænsede ændringer af de danske ansvarsregler. Udvidelsen af kredsen af ansvarlige er derimod en nyskabelse, der vil nødvendiggøre en lovændring.

3.1 På grund af udvidelsen af kredsen af ansvarlige redere, betyder denne bestemmelse, at de alle er objektivt ansvarlige.

3.2 medfører, at såfremt ansvaret kan gøres gældende mod flere forskellige personer efter artikel 1.3, er disse personer solidarisk ansvarlige.

3.3 opremsen en række tilfælde, hvor rederen frigøres fra sit objektive ansvar. Denne bestemmelse er enslydende med artikel III.2 i CLC 1992 og artikel 7.2 i HNSC, dog uden denne sidstnævnte konventions særlige regler om manglende information om lastens farlige karakter.

3.4 om skadelidtes egen skyld er enslydende med CLC 1992 artikel III.3 og HNSC artikel 7.3.

3.5 foreskriver, at rederen ikke kan blive mødt med andre krav om erstatning for forureningsskade forårsaget af olie fra skibets bunkers end efter denne konvention. Bestemmelsen er enslydende med CLC 1992 artikel III.4, 1. pkt. og svarer med de nødvendige modifikationer til HNSC artikel 7.4.

3.6 sikrer rederen den rekursadgang han måtte have i medfør af anden lovgivning. Bestemmelsen er formuleret lidt anderledes end de tilsvarende bestemmelser i CLC 1992 artikel III.5 og HNSC artikel 7.6. Udtrykket er blevet ændret således, at bestemmelsen ikke afskærer rekurs mod personer, der ikke med sikkerhed kan beskrives som "third parties", her tænkes især på andre "shipowners".

Artikel 4 angiver en række tilfælde, der er undtaget fra konventionen.

4.1 undtager forureningsskade, som defineret i CLC 1992. Bestemmelsen sikrer, at redere, der er omfattet af begge systemer ikke ifalder ansvar under begge konventioner for den samme skade. Skader omfattet af CLC er imidlertid undtaget uanset om rederen er genstand for begge systemer.. Bestemmelsen er enslydende med HNSC artikel 4.3(a).

4.2 undtager krigsskibe og andre statsejede fartøjer, der alene anvendes til ikke-kommercielt brug. Bestemmelsen er enslydende med HNSC artikel 4.4 og svarer til CLC 1992 artikel XI.1.

4.3 Såfremt en kontraherende stat ønsker, at egne krigsskibe mv. omfattet af 4.2 skal være omfattet af konventionen, skal IMO's generalsekretær notificeres derom. Bestemmelsen er enslydende med HNSC artikel 4.5.

4.4 Pålægger kontraherende stater at underkaste sig jurisdiktionsbestemmelsen i artikel 9 for så vidt angår statsejede skibe, der anvendes kommercielt. Bestemmelsen er enslydende med HNSC artikel 4.6 og CLC 1992 artikel XI.2, dog med mindre sproglige tilpasninger.

Artikel 5 regulerer sammenstødssituationen. Bestemmelsen er enslydende med CLC 1992 artikel IV og svarer til HNSC artikel 8.1 bortset fra, at det udvidede rederbegreb også anvendes her. Det betyder, at i stedet for to solidarisk ansvarlige registrerede ejere, har man to grupper af solidarisk ansvarlige aktører, jf. artikel 1.3. For skader, som ikke kan henføres til det ene af skibene, er disse persongrupper samlet ansvarlige og hæfter solidarisk.

Artikel 6 anfører, at rederens ansvar under denne konvention er underlagt ansvarsbegrænsning for så vidt dette er gældende under nationale eller internationale regler såsom LLMC¹⁸. Denne regel er medtaget fordi Bunkerskonventionen ikke selv indeholder regler om ansvarsbegrænsning og derved adskiller sig fra CLC og HNSC. Det forudsættes således, at krav i henhold til konventionen er underlagt globalbegrænsning, hvilket svarer til hvad der gælder i forvejen, og bestemmelsen er således mest medtaget for god ordens skyld. Den vedtagne resolution om ratifikation af 1996 protokollen til LLMC skal også ses som udtryk herfor. Som nævnt ovenfor under ”begrænsning” pegede IG P&I og ICS på, at dette ikke fremgår tilstrækkeligt klart af bestemmelsens formulering, der sammenholdt med Globalbegrænsningskonventionen¹⁹ er tvetydig.

Samtidig pegede man på, at det efter ordlyden af især Bunkerskonventionens artikel 7 var uklart, hvorvidt krav i henhold til Bunkerskonventionen er underlagt globalbegrænsning sammen med alle andre eventuelle krav inden for det samme fælles begrænsningsbeløb, eller om bunkerskrav tillige separat kan gøres gældende mod den tvungne forsikring og således opnå en bedre dækning end andre krav, jfr. afsnittet om begrænsning ovenfor. Dette spørgsmål må derfor løses i forbindelse med implementeringen.

Artikel 7 pålægger den registrerede ejer at have forsikring for sit ansvar under konventionen. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel VII og HNSC artikel 12, men adskiller sig på et vigtigt principielt punkt. I CLC 1992 og HNSC er ansvaret kanaliseret til den registrerede ejer, der så i medfør af de nævnte bestemmelser har tvungen forsikring for sit ansvar. Efter denne konvention kan der være flere ansvarlige redere²⁰, men det er alene den registrerede ejer, der skal udtage forsikring for sit ansvar. Baggrunden herfor var, at P&I klubberne ikke nødvendigvis ville acceptere, at skulle lade andre indgå i forsikringen, da de forskellige ansvarlige i medfør af artikel 1.3 ofte vil være dækket i forskellige P&I klubber. I praksis vil dette medføre en ansvarskanalisering til den registrerede ejer, da skadelidte her kan rette sit krav mod en forsikringsdækket part.

7.1 Pålægger den registrerede ejer af skibe på mere end 1.000 BT at tegne forsikring eller på anden vis have tilsvarende finansiel sikkerhed for sit ansvar op til begrænsningsretten. Der henvises også her til begrænsningsretten efter LLMC, da Bunkerskonventionen ikke selv indeholder regler om ansvarsbegrænsning. Bestemmelsen svarer i øvrigt til CLC 1992 artikel VII.1 og HNSC artikel 12.1.

7.2 Stiller krav om at skibe omfattet af konventionen har et forsikringscertifikat udstedt af en kompetent myndighed som nærmere fastlagt i konventionen. Bestemmelsen, der er enslydende med CLC 1992 artikel VII.2 og HNSC artikel 12.2, redegør for kravene til udstedelsen og indholdet af forsikringscertifikatet.

¹⁸ International Convention on Civil Liability for Maritime Claims, 1976 as amended by Protocol of 1996 to amend the Convention on Civil Liability for Maritime Claims, 1976 (Globalbegrænsningskonventionen).

¹⁹ LLMC 1976 artikel 2(c) og 3.

²⁰ Jf. artikel 1.3.

7.3 Efter denne bestemmelse kan en kontraherende stat uddelegere myndigheden til at udstede forsikringscertifikater. Ved en sådan delegation er staten stadig ansvarlig for validiteten af de udstedte certifikater. Ved anvendelse af adgangen til delegation skal IMO's general sekretær notificeres derom. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i CLC 1992 og HNSC. Baggrunden herfor må søges i, at Bunkerskonventionen omfatter langt flere skibe end CLC 1992 og HNSC, og en uddelegering kan således lempe den administrative byrde konventionsstaterne.

7.4 til 7.7 vedrører en række krav til forsikringsdækningen og certifikatet. Bestemmelserne er enslydende med CLC 1992 artikel VII.3-6 og HNSC artikel 12.3-6.

7.8 er indsat som følge af delegationsadgangen i 7.3. En konventionsstat har herefter mulighed for at tillægge det betydning, at et forsikringselskab er godkendt i en anden konventionsstat. Bestemmelsen fritager dog ikke det pågældende land for at have ansvar for delegationen og kontrol med forsikringsselskabet.

7.9 om staternes pligt til gensidig anerkendelse af certifikater er enslydende med CLC 1992 artikel VII.7 og HNSC artikel 12.7.

7.10 om direct action mod forsikreren svarer med de fornødne ændringer til CLC 1992 artikel VII.8 og HNSC artikel 12.8. Da kun den registrerede ejer skal tegne forsikring, vil denne bestemmelsen formentlig forstærke den kanalisering af ansvaret i praksis, som er nævnt ovenfor under de generelle bemærkninger til artikel 7.

En bestemmelse svarende til CLC 1992 artikel VII.9 og HNSC artikel 12.9, hvorefter udbetalinger i medfør af en forsikring tegnet i henhold til denne konvention kun skal imødekomme krav omfattet af konventionen er faldet ud. Det må dog stadig forstås således, at dette er tilfældet til trods for, at bestemmelsen ikke længere er med.

7.11 forbyder en kontraherende stat at tillade et skib under dets flag og som er omfattet af konventionens regler at sejle, medmindre et gyldigt certifikat er udstedt. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel VII.10 og HNSC artikel 12.10.

7.12 pålægger de kontraherende stater at kontrollere certifikaterne på de skibe, der anløber deres havne. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel VII.11 og HNSC artikel 12.11. I dag foretages kontrollen af CLC-certifikater i forbindelse med havnestatskontrol, og det vil også blive løsningen i Danmark for Bunkers-certifikaternes vedkommende.

7.13 åbner som noget nyt adgang for, at kontraherende stater kan undtage skibe fra certifikatkravet og alligevel opfylde deres forpligtelse efter 7.12 ved at føre elektroniske registre med et tilsvarende indhold. Denne bestemmelse er medtaget for det formål at lette den administrative byrde i forbindelse med udstedelse af og kontrol med certifikater. At en sådan bestemmelse ikke har fundet vej til CLC 1992 og HNSC kan skyldes, den teknologiske udvikling på tidspunktet for vedtagelsen af disse instrumenter og det meget store antal skibe, der vil blive omfattet af certifikatpligten i denne konvention og dermed gør en lettelse af den administrative byrde så meget desto mere attraktiv. Nogle stater ønskede ved denne lejlighed at skabe en pligt for kontraherende stater til at udstede certifikater til tredjelandes skibe. Dette fandt dog ikke megen støtte, der er ligesom i CLC og HNS alene tale om en adgang hertil.

7.14 åbner mulighed for at stater kan selvforsikre egne statsskibe. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel VII.12 og HNSC artikel 12.12.

7.15 Undtager skibe i national fart, der aldrig forlader nationalt territorialfarvand fra forsikringspligten – ikke ansvaret – i medfør af denne konvention. Bestemmelsen var en del af kompromiset vedrørende konventionens anvendelsesområde²¹.

Artikel 8 angiver forældelsesfristen for fremførelse af krav. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel VIII. Den udvidede bestemmelse i artikel 37 i HNSC, der også omfatter personskader, skyldes, at man fandt, at der var større sandsynlighed for personskade i forbindelse med transport af HNS²², at man derfor havde behov for længere frister.

Artikel 9 og 10 indeholder reglerne om jurisdiktion og anerkendelse og fuldbyrdelse af domme. Bestemmelsen svarer til CLC 1992 artikel IX og HNSC artikel 38 om end ændret for at imødekomme, at der ikke er selvstændige begrænsningsregler i Bunkerskonventionen eller regler om oprettelse af begrænsningsfonde. Denne mangel kan imidlertid føre til risiko for forum shopping mellem konventionsstater.

Dette blev påpeget af ICS, der gav følgende eksempel: Der opnås en dom i en stat, der både er bunkersstat og globalbegrænsningsstat, men dommen søges ikke gjort gældende i nogen globalbegrænsningsfond, som måske slet ikke er oprettet i den pågældende stat, men søges derimod håndhævet i en anden bunkersstat, som ikke er med i en globalbegrænsningskonvention. Spørgsmålet her er, om man altid kan være sikker på, at domsstaten i domskonklusionen vil fastsætte, at kravet skal underlægges globalbegrænsning, eller vil det nogle gange være sådan, at man får den fulde dom i domsstaten, og at det er den stat, hvor begrænsningssagen behandles, der tager stilling til, hvad det begrænsede beløb udgør.

Problemet kan dog for Danmarks vedkommende løses gennem nationale regler for så vidt angår domme, der opnås i Danmark, eller som søges håndhævet i Danmark.

Se i øvrigt også problemet i forhold til EU's domsforordning ovenfor.

Artikel 11 om konventionens forrang svarer til CLC 1992 artikel XII og HNSC artikel 42.

Artikel 12 om underskrift, tiltrædelse og ratifikation mv. svarer til HNSC artikel 45. Da CLC 1992 tildels består af indholdet af ændringsprotokollen af 1992, har den en anderledes lydende bestemmelse herom.

Artikel 13 blev indsat på foranledning af Hong Kong på baggrund af den særlige status, som de nyder i forhold til Kina. En lignende bestemmelse er at finde i Arrestkonventionens artikel 13²³.

Artikel 14 opstiller betingelserne for konventionens ikrafttræden. Der kræves 18 tiltrædende stater hvoraf fem har en flåde på mindst 1 million BT²⁴. Systemet i bestemmelsen svarer til 1992 ændringsprotokollen til CLC artikel 13.1 og 13.4.

²¹ Se ovenfor.

²² Farlige og forurenende stoffer omfattet af HNSC.

²³ International Convention on Arrest of Ships, 1999.

²⁴ Se nærmere under 4.b) om hvorledes man kom frem til disse tal.

De afsluttende bestemmelser **Artikel 15-19** om denunciation, ændring, deponering og overførsel til FN af konventionen samt konventionssprogene bygger på tilsvarende bestemmelser i CLC og er af ren teknisk karakter.

6. Afsluttende bemærkninger

En samlet vurdering af konventionen er, at det var det bedst opnåelige resultat, og et kompromis mellem to efterhånden noget skarpe fronter. Der var dog ikke tvivl om, at det tidsmæssige pres satte en unødigt grænse for debatten og dermed også for mulighederne for både at finde løsninger på de tekniske problemer og få at arbejdet lidt med de genstridige lande. Det er et forhold, man bør tage i betragtning i forbindelse med senere diplomatkonferencer.

At konventionen blev vedtaget var i sig selv et ønskeligt resultat. Samtidig kan man fra dansk side acceptere tonnagegrænsen for forsikringspligten og det er tilfredsstillende, at der blev vedtaget en resolution om responder immunity omfattende skibenes besætningsmedlemmer, samt en resolution, som tilskynder til ratifikation af 1996 protokollen til Globalbegrænsningskonventionen. Det eneste, som ikke var helt tilfredsstillende, var, at antallet af lande, der skal til for at sætte konventionen i kraft, endte på et så højt niveau. Erfaringerne fra vedtagelsen af 1996 Protokollen til Globalbegrænsningskonventionen har vist, at der kan gå lang tid med at samle det nødvendige antal ratifikationer.

BILAG C

INTERNATIONAL KONVENTION OM ANSVAR OG ERSTATNING FOR SKADER OPSTÅET I FORBINDELSE MED SØTRANSPORT AF FARLIGE OG SKADELIGE STOFFER, 1996 (HNS- KONVENTIONEN)

INTERNATIONAL CONVENTION ON LIABILITY AND COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA, 1996 (HNS CONVENTION)

DE KONTRAHERENDE STATER I DENNE
KONVENTION ER

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT
CONVENTION,

I ERKENDELSE AF de farer, som den
verdensomspændende søtransport af farlige og
skadelige stoffer medfører,

CONSCIOUS of the dangers posed by the
world-wide carriage by sea of hazardous and
noxious substances,

I FORVISNING OM nødvendigheden af at
sikre, at passende, øjeblikkelig og effektiv
erstatning kan ydes til personer, der lider skade
forårsaget af hændelser i forbindelse med
søtransport af sådanne stoffer,

CONVINCED of the need to ensure that
adequate, prompt and effective compensation is
available to persons who suffer damage caused
by incidents in connection with the carriage by
sea of such substances,

I ØNSKET OM at tilvejebringe ensartede
internationale regler og fremgangsmåder til
afgørelse af spørgsmål om ansvar og erstatning i
forbindelse med sådanne skader,

DESIRING to adopt uniform international
rules and procedures for determining questions
of liability and compensation in respect of such
damage,

SOM MENER, at de økonomiske følger af
skader i forbindelse med søtransport af farlige og
skadelige stoffer bør deles mellem skibsfarten og
de berørte ladningsejere,

CONSIDERING that the economic
consequences of damage caused by the carriage
by sea of hazardous and noxious substances
should be shared by the shipping industry and
the cargo interests involved,

BLEVET ENIGE om følgende:

HAVE AGREED as follows:

KAPITEL I

CHAPTER I

GENERELLE BESTEMMELSER

GENERAL PROVISIONS

Definitioner

Definitions

Artikel 1

I denne konvention betyder:

1 "skib": ethvert søgående fartøj og anden flydende indretning af en hvilken som helst type.

2 "person": enhver fysisk person eller sammenslutning af personer eller enhver juridisk person på det offentligretlige eller privatretlige område, herunder medregnet en stat og dens politiske underafdelinger.

3 "ejer": den eller de personer, der er registreret som ejer af skibet eller, i mangel af registrering, den eller de personer, der ejer skibet. I tilfælde af, at et skib, der ejes af en stat, bruges af et selskab, som i den pågældende stat er registreret som skibets bruger, skal dog med "ejer" forstås dette selskab.

4 "modtager":

a) den person, der fysisk modtager en bidragspligtig last, som losses i en kontraherende stats havne eller terminaler; hvis den person, der fysisk modtager lasten, på tidspunktet for modtagelsen handler som agent for en anden person, der er underlagt en kontraherende stats jurisdiktion, anses fuldmagtsgiveren for at være modtageren, hvis agenten røber hans identitet over for HNS-fonden, eller

b) den person i en kontraherende stat, der i overensstemmelse med den kontraherende stats nationale ret anses for at være modtageren af en bidragspligtig last, som losses i en kontraherende stats havne eller terminaler, hvis den samlede bidragspligtige last, der modtages i overensstemmelse med sådanne nationale regler, i det væsentlige er den samme som den, der ville være modtaget i henhold til litra a).

5 "farlige og skadelige stoffer" (HNS):

a) stoffer, materialer og genstande, der transporteres om bord på et skib som last, og som er beskrevet i nr. i)-vii):

Article 1

For the purposes of this Convention:

1 'Ship' means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.

2 'Person' means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

3 'Owner' means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, 'owner' shall mean such company.

4 'Receiver' means either:

(a) the person who physically receives contributing cargo discharged in the ports and terminals of a State Party; provided that if at the time of receipt the person who physically receives the cargo acts as an agent for another who is subject to the jurisdiction of any State Party, then the principal shall be deemed to be the receiver, if the 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:
- | | |
|---|--|
| <p>i) olie, der transporteres i bulk, som anført i tillæg I til bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978, som ændret;</p> | <p>(i) oils carried in bulk listed in Appendix I to 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;</p> |
| <p>ii) skadelige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som anført i tillæg II til bilag II til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978, som ændret, samt stoffer og blandinger, der foreløbig er kategoriseret som hørende til i forureningskategori A, B, C eller D i overensstemmelse med bestemmelse 3(4) i ovennævnte bilag II;</p> | <p>(ii) noxious liquid substances carried in bulk referred to in Appendix II to 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 categorised as falling in pollution category A, B, C or D in accordance with Regulation 3(4) of the said Annex II;</p> |
| <p>iii) farlige flydende stoffer, der transporteres i bulk, som anført i kapitel 17 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe, som fører farlige kemikalier i bulk, 1983, som ændret, og farlige produkter, for hvilke de foreløbige passende transportbetingelser er fastlagt af Administrationen og de berørte havnemyndigheder i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.3;</p> | <p>(iii) dangerous liquid substances carried in bulk listed in Chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1983, as amended, and the dangerous products for which the preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.3 of the Code;</p> |
| <p>iv) farlige og skadelige stoffer, materialer og genstande i emballeret form, som er omfattet af den internationale maritime farligt gods-kode (IMDG-koden), som ændret;</p> | <p>(iv) dangerous, hazardous and harmful substances, materials and articles in packaged form covered by the International Maritime Dangerous Goods Code, as amended;</p> |
| <p>v) flydende gas som anført i kapitel 19 i den internationale kode for konstruktion og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk, 1983, som ændret, og produkter, for hvilke de foreløbige passende transportbetingelser er fastlagt af Administrationen og de berørte havnemyndigheder i overensstemmelse med kodens paragraf 1.1.6;</p> | <p>(v) liquefied gases as listed in Chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk, 1983, as amended, and the products for which preliminary suitable conditions for the carriage have been prescribed by the Administration and port administrations involved in accordance with paragraph 1.1.6 of the Code;</p> |
| <p>vi) flydende stoffer, der transporteres i bulk, med et flammepunkt, der ikke overstiger 60 °C (målt ved en prøve i lukket beholder);</p> | <p>(vi) liquid substances carried in bulk with a flashpoint not exceeding 60 °C (measured by a closed cup test);</p> |
| <p>vii) masse gods i bulk med farlige kemiske</p> | <p>(vii) solid bulk materials possessing chemical</p> |

egenskaber, som er omfattet af bilag B til koden for sikker transport af masse gods i bulk, som ændret, hvis disse stoffer også er underlagt bestemmelserne i den internationale maritime farligt gods kode, når de transporteres i emballeret form, og

b) restprodukter fra den forrige bulktransport af stoffer som er omhandlet i litra a), nr. i)-iii) og nr. v)-vii)

6 "skade":

a) tab af liv eller personskade om bord på eller uden for det skib, der transporterer de farlige og skadelige stoffer, og som er forårsaget af disse stoffer;

b) tab af eller skade på ejendom uden for det skib, der transporterer de farlige og skadelige stoffer, og som er forårsaget af disse stoffer;

c) tab eller skade på grund af forurening af miljøet forårsaget af farlige og skadelige stoffer, dog således at erstatning for forringelse af miljøet bortset fra tabt fortjeneste som følge af en sådan forringelse begrænses til udgifterne ved rimelige foranstaltninger i forbindelse med genoprettelse, der rent faktisk er truffet eller vil blive truffet, og

d) udgifterne til forebyggende foranstaltninger samt yderligere tab eller skade forårsaget af forebyggende foranstaltninger.

Når det ikke på fornuftig vis er muligt at adskille skader forårsaget af farlige og skadelige stoffer og skader forårsaget af andre faktorer, skal sådanne skader anses for at være forårsaget af farlige og skadelige stoffer, bortset fra og i det omfang de skader, der er forårsaget af andre faktorer, er af den type, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3.

I dette stykke betyder "forårsaget af disse stoffer" forårsaget af stoffernes farlige og skadelige karakter.

hazards covered by Appendix B of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, as amended, to the extent that these substances are also subject to the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code when carried in packaged form; and

(b) residues from the previous carriage in bulk of substances referred to in (a)(i) to (iii) and (v) to (vii) above.

6 'Damage' means:

(a) loss of life or personal injury on board or outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

(b) loss of or damage to property outside the ship carrying the hazardous and noxious substances caused by those substances;

(c) loss or damage by contamination of the environment caused by the hazardous and noxious substances, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage 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(3).

In this paragraph, 'caused by those substances' means caused by the hazardous or noxious nature of the substances.

- 7 "forebyggende foranstaltninger": alle rimelige foranstaltninger truffet af en person, efter at en hændelse er indtruffet, med det formål at forhindre eller begrænse skaden.
- 7 'Preventive measures' means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimise damage.
- 8 "hændelse": enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager skade eller fremkalder alvorlig og overhængende fare for at forårsage skade.
- 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 "søtransport": perioden fra det tidspunkt, hvor de farlige og skadelige stoffer ved lastning bringes ind i en del af skibets udstyr, til det tidspunkt, hvor de ved losning ophører med at være til stede i en del af skibets udstyr. Hvis der ikke anvendes noget udstyr, henholdsvis begynder og slutter perioden, når de farlige og skadelige stoffer bringes over skibets ræling.
- 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 "bidragspligtig last": alle farlige og skadelige stoffer, der transporteres ad søvejen som last til en havn eller terminal på en kontraherende stats område og losses i denne kontraherende stat. Last i transit, som overføres direkte, eller via en havn eller terminal, fra et skib til et andet, enten helt eller delvist, i løbet af transporten fra den oprindelige lastningshavn eller -terminal til havnen eller terminalen på det endelige bestemmelsessted, betragtes kun som bidragspligtig last i forbindelse med modtagelse på det endelige bestemmelsessted.
- 10 'Contributing cargo' means any hazardous and noxious substances which are carried by sea as cargo to a port or terminal in the territory of a State Party and discharged in that State. Cargo in transit which is transferred directly, or through a port or terminal, from one ship to another, either wholly or in part, in the course of carriage from the port or terminal of original loading to the port or terminal of final destination shall be considered as contributing cargo only in respect of receipt at the final destination.
- 11 "HNS-fonden": den internationale fond for farlige og skadelige stoffer oprettet i henhold til artikel 13.
- 11 The 'HNS Fund' means the International Hazardous and Noxious Substances Fund established under Article 13.
- 12 "regningsenhed": den særlige trækningsrettighed, som er fastlagt af Den Internationale Valutafond.
- 12 'Unit of account' means the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
- 13 "skibets registreringsstat": for et registreret skib den stat, hvor skibet er registreret, og for et uregistreret skib den stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre.
- 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": ethvert sted til opbevaring af farlige og skadelige stoffer, der er modtaget fra
- 14 'Terminal' means any site for the storage of hazardous and noxious substances received

en transport ad søvejen, herunder ethvert offshoreanlæg, som er forbundet med et sådant sted ved rørledninger eller på anden vis.

15 "direktør": direktøren for HNS-fonden.

16 "organisation": Den Internationale Søfartsorganisation.

17 "generalsekretær": organisationens generalsekretær.

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 'Organisation' means the International Maritime Organisation.

17 'Secretary-General' means the Secretary-General of the Organisation.

Bilag

Artikel 2

Bilagene til denne konvention udgør en integreret del af denne konvention.

Annexes

Article 2

The Annexes to this Convention shall constitute an integral part of this Convention

Anvendelsesområde

Artikel 3

Denne konvention skal udelukkende finde anvendelse på:

- a) skade forårsaget inden for en kontraherende stats territorium, herunder søterritoriet
- b) skade på grund af forurening af miljøet forårsaget inden for en kontraherende stats eksklusive økonomiske zone etableret i overensstemmelse med folkeretten eller, hvis en kontraherende stat ikke har etableret en sådan zone, på et område, der ligger ud over eller grænser op til denne stats søterritorium som fastlagt af staten i overensstemmelse med folkeretten, og som ikke strækker sig længere end 200 sømil fra de basislinjer, hvorfra bredden af dens søterritorium måles

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) anden skade end skade på grund af forurening af miljøet forårsaget uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, hvis denne skade er forårsaget af et stof, der transporteres om bord på et skib, som er registreret i en kontraherende stat, eller, hvis der er tale om et uregistreret skib, på et skib, som er berettiget til at føre en kontraherende stats flag, og

d) forebyggende foranstaltninger, hvor de end træffes.

Artikel 4

1 Denne konvention finder anvendelse på krav, bortset fra krav i henhold til en kontrakt om godstransport og passagerbefordring, for skade i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer.

2 Denne konvention finder ikke anvendelse i det omfang dens bestemmelser er uforenelige med bestemmelserne i den gældende lovgivning om erstatning til arbejdstagere eller sociale sikringsordninger.

3 Denne konvention finder ikke anvendelse

a) på forureningsskader som defineret i den internationale konvention om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, 1969, som ændret, uanset om der skal ydes erstatning eller ej i henhold til denne konvention, eller

b) på skader forårsaget af radioaktivt materiale af klasse 7 enten i den internationale kode for maritimt farligt gods, som ændret, eller i bilag B til koden for sikker transport af massegoods i bulk, som ændret.

4 Bortset fra bestemmelserne i stk. 5 finder bestemmelserne i denne konvention ikke anvendelse på krigsskibe, flådehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en stat, og som på det pågældende tidspunkt udelukkende anvendes i statsligt, ikke kommercielt øjemed.

(c) to damage, other than damage by contamination of the environment, caused outside the territory, including the territorial sea, of any State, if this damage has been caused by a substance carried on board a ship registered in a State Party or, in the case of an unregistered ship, on board a ship entitled to fly the flag of a State Party; and

(d) to preventive measures, wherever taken.

Article 4

1 This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods and passengers, for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea.

2 This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workers' compensation or social security schemes.

3 This Convention shall not apply:

(a) to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention; and

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

4 Except as provided in paragraph 5, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

5 En kontraherende stat kan beslutte, at denne konvention skal gælde for dens krigsskibe eller andre fartøjer som beskrevet i stk. 4; i så tilfælde skal den pågældende stat oplyse generalsekretæren herom og angive betingelserne for en sådan anvendelse.

6 Med hensyn til skibe, der ejes af en kontraherende stat og anvendes i kommercielt øjemed, skal hver stat kunne undergives retsforfølgning ved de domstole, som er kompetente efter artikel 38, og skal afstå fra enhver indsigelse, der bygger på dens stilling som suveræn stat.

Artikel 5

1 En stat kan på tidspunktet for konventionens ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse eller på et hvilket som helst tidspunkt erklære, at denne konvention ikke finder anvendelse på skibe,

a) som ikke overstiger 200 bruttotons, og

b) som kun transporterer farlige og skadelige stoffer i emballeret form, og

c) mens de foretager rejser mellem denne stats havne eller faciliteter.

2 Hvis to nabostater er enige om, at denne konvention ikke finder anvendelse på skibe, der er omfattet af stk. 1, litra a) og b), når de foretager rejser mellem disse stateres havne eller faciliteter, kan de pågældende stater erklære, at undtagelsen fra konventionens anvendelsesområde i henhold til stk. 1 også omfatter skibe, der er omhandlet i dette stykke.

3 En stat, der har afgivet en erklæring i henhold til stk. 1 eller 2, kan på et hvilket som helst tidspunkt trække en sådan erklæring tilbage.

4 En erklæring afgivet i henhold til stk. 1 eller 2 og tilbagetrækningen af en erklæring i

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 withdrawal of the declaration made

henhold til stk. 3 deponeres hos generalsekretæren, som efter dens ikrafttræden meddeler denne til direktøren.

5 Hvis en stat har afgivet en erklæring i henhold til stk. 1 eller 2 og ikke trukket den tilbage, betragtes farlige og skadelige stoffer, der transporteres i skibe, der er omfattet af det pågældende stykke, ikke som bidragspligtig last i forbindelse med anvendelse af artikel 18, 20, 21, stk. 5, og artikel 43.

6 HNS-fonden er ikke forpligtet til at betale erstatning for skade forårsaget af stoffer, der transporteres i et skib, som konventionen ikke finder anvendelse på i medfør af en erklæring, der er afgivet i henhold til stk. 1 eller 2, i det omfang

a) skaden som defineret i artikel 1, stk. 6, litra a), b) eller c), er forårsaget

i) på territoriet, herunder søterritoriet, af en stat, som har afgivet erklæringen, eller, når der er tale om nabostater, som har afgivet en erklæring i henhold til stk. 2, på en af disse staters territorium, herunder søterritoriet, eller

ii) inden for den eksklusive økonomiske zone eller det område, der er omhandlet i artikel 3, litra b), i den eller de stater, der er nævnt i nr. i)

b) skaden omfatter foranstaltninger, der er truffet for at forhindre eller begrænse skaden.

under paragraph 3, shall be deposited with the Secretary-General who shall, after the entry into force of this communicate it to the Director.

5 Where a State has made a declaration under paragraph 1 or 2 and has not withdrawn it, hazardous and noxious substances carried on board ships covered by that paragraph shall not be considered to be contributing cargo for the purpose of application of Articles 18, 20, Article 21(5) and Article 43.

6 The HNS Fund is not liable to pay compensation for damage caused by substances carried by a ship to which the Convention does not apply pursuant to a declaration made under paragraph 1 or 2, to the extent that:

(a) the damage as defined in Article 1, paragraph 6(a), (b) or (c) was caused in:

(i) the territory, including the territorial sea, of the State which has made the declaration, or in the case of neighbouring States which have made a declaration under paragraph 2, of either of them; or

(ii) the exclusive economic zone, or area mentioned in Article 3(b), of the State or States referred to in (i);

(b) the damage includes measures taken to prevent or minimise such damage.

De kontraherende staters pligter

Artikel 6

Den enkelte kontraherende stat skal sikre, at enhver forpligtelse som følger af denne konvention opfyldes, og skal træffe passende foranstaltninger i sin nationale ret, herunder pålæggelse af sanktioner, som den måtte anse for at være nødvendige, med henblik på effektiv

Duties of State Parties

Article 6

Each State Party shall ensure that any obligation arising under this 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.

opfyldelse af en sådan forpligtelse.

KAPITEL II

ANSVAR

Ejers ansvar

Artikel 7

1 Med de i denne artikels stk. 2 og 3 gjorte undtagelser er den, som på tidspunktet for hændelsen var ejer af skibet, ansvarlig for skader forårsaget af farlige og skadelige stoffer i forbindelse med søtransport heraf om bord på et skib, forudsat at hvis en hændelse består af en række begivenheder med samme oprindelse, hviler ansvaret på den, der var ejer på tidspunktet for den første af sådanne begivenheder.

2 Ejeren er fritaget for ansvar, såfremt han beviser,

a) at skaden hidrører fra krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, eller

b) at skaden i det hele er forårsaget af en tredjemand ved en handling eller en undladelse med den hensigt at forvolde skade, eller

c) at skaden i det hele skyldes uagtsomhed eller anden retsstridig handling begået af nogen regering eller en anden myndighed med hensyn til vedligeholdelse af fyr og andre hjælpemidler for navigationen, for hvilke den er ansvarlig, eller

d) at forsømmelse fra afskiberens eller en anden persons side med hensyn til fremlæggelse af oplysninger om de transporterede stoffers farlige og skadelige karakter enten

i) har forårsaget skaden helt eller delvis eller

CHAPTER II

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) har bevæget ejeren til ikke at tegne forsikring i henhold til artikel 12	(ii) has led the owner not to obtain insurance in accordance with Article 12;
forudsat at hverken ejeren eller dennes ansatte eller agenter var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med de transporterede stoffers farlige og skadelige karakter.	provided that neither the owner nor its servants or agents knew or ought reasonably to have known of the hazardous and noxious nature of the substances shipped.
3 Såfremt ejeren beviser, at skaden helt eller delvis hidrører enten fra en handling eller undladelse, hvorved skade har været tilsigtet, og som kan henføres til den person, som har lidt skaden, eller fra en af denne person udvist uagtsomhed, kan ejeren fritages helt eller delvist for sit ansvar over for denne person.	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 Krav om erstatning for skade kan ikke rejses mod ejeren på anden måde end efter denne konvention.	4 No claim for compensation for damage shall be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention.
5 Med forbehold af stk. 6 kan krav om erstatning for skade i henhold til denne konvention eller på andet grundlag ikke rejses mod:	5 Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:
a) personer, som er ansat i ejerens tjeneste, eller ejerens agenter eller besætningsmedlemmer	(a) the servants or agents of the owner or the members of the crew;
b) lodsen eller andre personer, der udfører tjenesteydelser for skibet, men ikke er besætningsmedlemmer	(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;
c) enhver befragter (uanset beskrivelse, herunder en totalbefragter), leder eller driftsleder af skibet	(c) any charterer (howsoever described, including a bareboat charterer), manager or operator of the ship;
d) enhver person, der udfører bjærgningsaktioner med ejerens samtykke eller efter instruks fra en kompetent offentlig myndighed	(d) any person performing salvage operations with the consent of the owner or on the instructions of a competent public authority;
e) enhver person, der træffer forebyggende foranstaltninger, eller	(e) any person taking preventive measures; and
f) ansatte hos eller agenter for de i litra c), d) og e), nævnte personer	(f) the servants or agents of persons mentioned in (c), (d) and (e);

medmindre skaden sker som følge af en personlig handling eller undladelse med den hensigt at forvolde sådan skade eller hensynsløst og vel vidende, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt.

6 Bestemmelserne i denne konvention skal ikke afskære ejerens eksisterende ret til regres mod tredjemand, herunder, men ikke begrænset til, afskibers eller modtager af det stof, der har forårsaget skaden, eller de i stk. 5 omhandlede personer.

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

6 Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5.

Hændelser, der involverer to eller flere skibe

Incidents involving two or more ships

Artikel 8

Article 8

1 Når en skade skyldes en hændelse, der involverer to eller flere skibe, som hver især transporterer farlige og skadelige stoffer, er hver enkelt ejer ansvarlig for skaden, medmindre han er fritaget i henhold til artikel 7. Ejerne hæfter solidarisk for hele skaden, hvis den ikke med rimelighed kan opdeles.

2 Ejerne vil dog være berettiget til de ansvarsbegrænsninger, der gælder for hver enkelt af dem i henhold til artikel 9.

3 Intet i denne artikel berører en ejers regresret over for en anden ejer.

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.

Ansvarsbegrænsning

Limitation of liability

Artikel 9

Article 9

1 Ejeren af et skib har ret til at begrænse sit ansvar i henhold til denne konvention for enhver enkelt hændelse til et samlet beløb, der beregnes som følger:

1 The owner of a ship shall be entitled to limit liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

- a) 10 mio. regningsenheder for et skib, der ikke overstiger 2.000 tonnageenheder, og (a) 10 million units of account for a ship not exceeding 2 000 units of tonnage; and
- b) for et skib med en større tonnage, følgende beløb i tillæg til beløbet i litra a): (b) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (a):
- 1.500 regningsenheder for hver tonnageenhed fra 2.001 til 50.000 tonnageenheder — for each unit of tonnage from 2 001 to 50 000 units of tonnage, 1 500 units of account;
- 360 regningsenheder for hver tonnageenhed over 50.000 tonnageenheder, — for each unit of tonnage in excess of 50 000 units of tonnage, 360 units of account;
- dog således at det samlede beløb i intet tilfælde kan overstige 100 mio. regningsenheder. provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 100 million units of account.
- 2 Ejeren er ikke berettiget til at begrænse sit ansvar i henhold til denne konvention, hvis det godtgøres, at skaden skyldes dennes personlige handling eller undladelse begået i den hensigt at forvolde sådan skade eller hensynsløst og vel vidende, at en sådan skade sandsynligvis ville blive forvoldt. 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 Ejeren skal, for at kunne benytte sig af den ret til begrænsning, som er givet i stk. 1, oprette en fond på et beløb svarende til det fulde begrænsningsbeløb, der er fastlagt i overensstemmelse med stk. 1 ved en domstol eller anden kompetent myndighed i hvilken som helst af de kontraherende stater, i hvilken sag er rejst i medfør af artikel 38, eller, hvis der ikke rejses sag, ved enhver domstol eller anden kompetent myndighed i hvilken som helst kontraherende stat, hvor sag kan rejses i henhold til artikel 38. Fonden kan oprettes enten ved deponering af beløbet eller ved, at der stilles en bankgaranti eller en anden garanti, som kan anerkendes efter lovgivningen i den kontraherende stat, hvor fonden er oprettet, og som af domstolen eller anden kompetent myndighed betragtes som tilfredsstillende. 3 The owner shall, for the purpose of benefitting from the limitation provided for in paragraph 1, constitute a fund for the total sum representing the limit of liability established in accordance with paragraph 1 with the court or other competent authority of any one of the States Parties in which action is brought under Article 38 or, if no action is brought, with any court or other competent authority in any one of the States Parties in which an action can be brought under Article 38. The fund can be constituted either by depositing the sum or 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 Med forbehold af bestemmelserne i artikel 11 skal fonden fordeles mellem fordringshaverne i forhold til størrelsen af deres anerkendte krav. 4 Subject to the provisions of Article 11, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amounts of their established

5 Såfremt ejeren eller nogen, som er ansat i hans tjeneste eller hans agent eller nogen, som har ydet ejeren forsikring eller anden økonomisk sikkerhed som følge af den pågældende hændelse, før fondens fordeling har udbetalt erstatning for skade, indtræder den pågældende for det beløb, han har betalt, i de rettigheder, som i henhold til denne konvention tilkom den person, som har modtaget beløbet.

6 Den i stk. 5 omhandlede ret til indtrædelse i skadelidtes ret tilkommer også andre personer end de nævnte med hensyn til ethvert erstatningsbeløb for forureningsskade, som sådanne personer måtte have udbetalt, men kun i det omfang indtrædelsen er hjemlet i vedkommende nationale lovgivning.

7 Såfremt ejere eller andre personer godtgør, at de på et senere tidspunkt kan blive forpligtet til at betale helt eller delvis et erstatningsbeløb, med hensyn til hvilket de ville have haft ret til indtrædelse i skadelidtes rettigheder i henhold til denne artikels stk. 5 eller 6, såfremt erstatningen var blevet betalt før fondens fordeling, kan domstolen eller anden kompetent myndighed i den stat, hvor fonden er oprettet, bestemme, at der midlertidigt tilbageholdes et beløb, som er tilstrækkeligt til, at den pågældende person på det senere tidspunkt kan gennemføre sit krav mod fonden.

8 Krav, som støttes på rimelige udgifter eller opofrelser, som ejeren frivilligt har påtaget sig for at forhindre eller formindske forureningsskade, er sidestillet med andre krav imod fonden.

9
a) De i stk. 1 nævnte beløb skal omregnes til den nationale valuta på grundlag af denne valutas værdi i forhold til den særlige trækningsrettighed på datoen for oprettelsen af den i stk. 3 omhandlede fond. Den nationale valutas værdi udtrykt i den særlige trækningsrettighed for en

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 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 minimise 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

kontraherende stat, som er medlem af den Internationale Valutafond, beregnes i henhold til den Internationale Valutafonds gældende metode til ansættelse af værdien af dens operationer og transaktioner på den pågældende dato. Beregningen af den nationale valutas værdi udtrykt i den særlige trækingsrettighed for en kontraherende stat, som ikke er medlem af den Internationale Valutafond, fastsættes af den pågældende stat.

b) En kontraherende stat, der ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af bestemmelserne i litra a), kan på tidspunktet for konventionens ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter alligevel erklære, at den i litra a) nævnte regningsenhed skal være lig med 15 guldfranc. Den i dette stykke omhandlede guldfranc svarer til 65,5 milligram guld af ni hundrede tusindedels finhed. Omregning af guldfranc til national valuta sker i henhold til den pågældende stats lovgivning.

c) Den i sidste punktum af litra a) nævnte beregning og den i litra b) nævnte omregning skal foregå på en sådan måde, at den så vidt muligt i den kontraherende stats nationale valuta udtrykker samme realværdi for beløbene i stk. 1, som ville fremkomme ved anvendelsen af de to første punkttum i litra a). Kontraherende stater skal underrette generalsekretæren om, hvorvidt de anvender beregningsmetoden i henhold til litra a) eller resultatet af den i litra b) nævnte omregning ved deponering af et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument til denne konvention, og når der indtræder ændringer til nogen af disse.

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 sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal 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 Ved anvendelsen af denne artikel skal skibets drægtighed forstås som skibets bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med tonnagemålingsbestemmelserne i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe 1969.

11 Forsikringsgiveren eller anden person, som har stillet økonomisk sikkerhed, er berettiget til at oprette en fond i overensstemmelse med denne artikel på samme betingelser og med samme virkning, som om fonden var oprettet af ejeren. En sådan fond kan oprettes også i tilfælde af, at ejeren i henhold til bestemmelserne i stk. 2 ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, men i så fald skal dens oprettelse være uden virkning for de rettigheder, som nogen fordringshaver har over for ejeren.

Artikel 10

1 Har ejeren efter en hændelse oprettet en fond i overensstemmelse med artikel 9, og har han ret til at begrænse sit ansvar,

a) kan krav om erstatning for skade hidrørende fra den pågældende hændelse ikke søges fyldestgjort i ejerens øvrige formue

b) skal domstolen eller anden kompetent myndighed i en kontraherende stat beordre frigivelse af et skib eller anden ejendom tilhørende ejeren, som er blevet arresteret til sikkerhed for erstatningskrav for skade forårsaget af denne hændelse, og skal på tilsvarende måde frigive enhver kaution eller anden sikkerhed, der er stillet for at undgå sådan arrest.

2 Foranstående bestemmelser finder dog kun anvendelse, såfremt fordringshaveren har adgang til den domstol, der administrerer fonden, og fonden faktisk er tilgængelig for hans krav.

Død og personskade

10 For the purpose of this Article the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

11 The insurer or other person providing financial security shall be entitled to constitute a fund in accordance with this Article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the owner. Such a fund may be constituted even if, under the provisions of paragraph 2, the owner is not entitled to limitation of liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the owner.

Article 10

1 Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article 9 and is entitled to limit liability:

(a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to 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

Artikel 11

Krav i forbindelse med død og personskade prioriteres højere end andre krav, bortset fra hvis sådanne krav samlet overstiger to tredjedele af det samlede beløb, der er fastlagt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1.

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(1).

Obligatorisk forsikring for ejeren

Compulsory insurance of the owner

Artikel 12

1 Til dækning af sit ansvar for forureningsskade i henhold til denne konvention er ejeren af et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som rent faktisk transporterer farlige og skadelige stoffer, forpligtet til at have en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en garanti fra en bank eller en lignende finansiel institution, på et beløb svarende til de i artikel 9, stk. 1, fastsatte ansvarsgrænser.

2 Til hvert skib udstedes der et obligatorisk forsikringscertifikat til bekræftelse af, at en forsikring eller en anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvisset sig om, at kravene i stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant obligatorisk forsikringscertifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Dette obligatoriske forsikringscertifikat skal være affattet i overensstemmelse med modellen i bilag I og skal indeholde følgende oplysninger:

a) skibets navn, kendingstal eller -bogstaver og hjemsted

Article 12

1 The owner of a ship registered in a State Party and actually carrying hazardous and noxious substances shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in Article 9(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) ejerens navn og hovedforretningssæde | (b) name and principal place of business of the owner; |
| c) IMO-skibsidentifikationsnummer | (c) IMO ship identification number; |
| d) sikkerhedens art og gyldighed | (d) type and duration of security; |
| e) navn og hovedforretningssæde på forsikringsgiveren eller en anden, som har stillet sikkerhed, og i påkommende tilfælde det forretningssted, hvor forsikringen er ydet eller sikkerheden stillet, og | (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) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må være længere end gyldighedstiden for forsikringen eller sikkerheden. | (f) period of validity of certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security. |
- 3 Det obligatoriske forsikringscertifikat udfærdiges på det eller de officielle sprog i den udstedende stat. Såfremt det anvendte sprog hverken er engelsk, fransk eller spansk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.
- 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 Det obligatoriske forsikringscertifikat skal medføres om bord på skibet, og en kopi skal deponeres hos skibets registreringsmyndighed eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndigheden i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller bekræftet.
- 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 En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke bestemmelserne i denne artikel, såfremt den af anden grund end udløbet af den i stk. 2 omhandlede gyldighedstid kan ophøre med at have gyldighed før udløbet af tre måneder fra den dato, på hvilken meddelelse om dens ophør er givet til den i stk. 4 nævnte myndighed, medmindre det obligatoriske forsikringscertifikat er blevet udstedt inden udløbet af den nævnte tidsfrist. De foranstående bestemmelser finder tilsvarende anvendelse på enhver ændring, som medfører, at forsikringen eller sikkerheden ikke længere opfylder de i denne artikel indeholdte krav.
- 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 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 Registreringsstaten bestemmer under
- 6 The State of the ship's registry shall,

iagttagelse af bestemmelserne i denne artikel betingelserne for det obligatoriske forsikringscertifikats udstedelse og gyldighed.

7 Obligatoriske forsikringscertifikater, der er udstedt eller bekræftet af myndigheden i en kontraherende stat i overensstemmelse med stk. 2, skal anerkendes af andre kontraherende stater for så vidt angår anvendelsen af denne konvention og skal af andre kontraherende stater anerkendes som havende samme gyldighed som de af dem udstedte eller bekræftede obligatoriske forsikringscertifikater, også selv om disse er udstedt eller bekræftet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan når som helst udbede sig forhandling med den udstedende eller bekræftende stat, såfremt den har formodning om, at den i det obligatoriske forsikringscertifikat nævnte forsikringsgiver eller garant ikke er i stand til at opfylde sine økonomiske forpligtelser i henhold til denne konvention.

8 Krav om skadeserstatning kan rejses direkte over for forsikringsgiveren eller anden person, der har stillet økonomisk sikkerhed for ejerens skadesansvar. I et sådant tilfælde kan den sagsøgte, uanset om ejeren ikke er berettiget til at begrænse sit ansvar, påberåbe sig de i stk. 1, foreskrevne ansvarsgrænser. Sagsøgte kan yderligere gøre sådanne indsigelser gældende, som ejeren selv ville have kunnet fremføre, bortset fra sådanne, som grundes på ejerens konkurs eller likvidation. Sagsøgte kan endvidere som fritagelsesgrund anføre, at forureningsskaden skyldes ejerens forsætlige fejl, men han kan ikke benytte andre indsigelser, som han ville have været berettiget til at fremføre i en mod ham af ejeren anlagt sag. Sagsøgte har i alle tilfælde ret til at kræve, at ejeren indtræder i retssagen.

9 Beløb, der hidrører fra forsikring eller anden økonomisk sikkerhed tilvejebragt i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, kan udelukkende anvendes til opfyldelse af krav i

subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the compulsory insurance certificate.

7 Compulsory insurance certificates issued or certified under the authority of a State Party in accordance with paragraph 2 shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same 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

henhold til denne konvention.

10 En kontraherende stat må ikke tillade et skib, der fører dens flag, og på hvilket denne artikel finder anvendelse, at bruges til transport, medmindre et certifikat er blevet udstedt i henhold til stk. 2 eller 12.

11 Enhver kontraherende stat skal i sin nationale lovgivning, medmindre andet følger af bestemmelserne i denne artikel, drage omsorg for, at gyldig forsikring eller anden sikkerhed i det i stk. 1 foreskrevne omfang foreligger for ethvert skib, uanset hvor dette er registreret, som indkommer til eller forlader en havn på dens territorium eller indkommer til eller forlader et offshoreanlæg på dens søterritorium.

12 Såfremt et skib, der ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, finder bestemmelserne herom i denne artikel ikke anvendelse på et sådant skib. Dog skal skibet være forsynet med et af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat udstedt obligatorisk forsikringscertifikat til bekræftelse af, at skibet ejes af den pågældende stat, og at dets ansvar er dækket inden for den i stk. 1 foreskrevne grænse. Et sådant obligatorisk forsikringscertifikat skal i det omfang, det er praktisk muligt, være i overensstemmelse med den i stk. 2 foreskrevne model.

Convention.

10 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to trade unless a certificate has been issued under paragraph 2 or 12.

11 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security in the sums specified in paragraph 1 is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.

12 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a compulsory insurance certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's 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.

KAPITEL III

ERSTATNING FRA DEN INTERNATIONALE FOND FOR FARLIGE OG SKADELIGE STOFFER (HNS- FONDEN)

Oprettelse af HNS-fonden

Artikel 13

1 Den Internationale Fond for Farlige og

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

Skadelige Stoffer (HNS-fonden) oprettes hermed med følgende formål:

a) at yde erstatning for skader i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, i det omfang den beskyttelse, som kapitel II giver, er utilstrækkelig eller ikke eksisterer, og

b) at virke for de beslægtede formål, som anføres i artikel 15.

2 HNS-fonden skal i hver af de kontraherende stater anerkendes som en juridisk person, der i henhold til statens lov kan erhverve rettigheder og påtage sig forpligtelser samt optræde som part i retssager for statens domstole. Enhver kontraherende stat skal anerkende fondens direktør som HNS-fondens lovlige repræsentant.

Erstatning

Artikel 14

1 Til opfyldelse af det i artikel 13, stk. 1, litra a), angivne formål skal HNS-fonden betale erstatning til enhver person, der har lidt skade, såfremt denne ikke har kunnet opnå fuld erstatning for skaden i henhold til kapitel II:

a) fordi der ikke foreligger noget ansvar for skaden i henhold til kapitel II;

b) fordi den ejer, der er ansvarlig for skaden i medfør af kapitel II, af økonomiske årsager er ude af stand til at opfylde forpligtelserne i henhold til denne konvention fuldt ud, og en økonomisk sikkerhed, der måtte være stillet i henhold til kapitel II, ikke dækker eller er utilstrækkelig til at imødekomme kravene om skadeserstatning; en ejer anses for at være ude af stand til at opfylde disse økonomiske forpligtelser, og en økonomisk sikkerhed anses

Substances Fund (HNS Fund) is hereby established with the following aims:

(a) to provide compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, to the extent that the protection afforded by Chapter II is inadequate or not available; and

(b) to give effect to the related tasks set out in Article 15.

2 The HNS Fund shall in each State Party be recognised 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 recognise the Director as the legal representative of the HNS Fund.

Compensation

Article 14

1 For the purpose of fulfilling its function under Article 13(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

for at være utilstrækkelig, såfremt den skadelidte efter at have taget alle rimelige skridt for at udnytte de retslige midler, han har til rådighed, ikke har været i stand til at inddrive hele det erstatningsbeløb, som han har krav på ifølge kapitel II;

c) fordi skaden overstiger ejerens ansvar i henhold til kapitel II.

2 Udgifter og tab, som ejeren frivilligt har pådraget sig for at forhindre eller formindske skade, skal, i det omfang de er rimelige, anses som skade ved anvendelsen af denne artikel.

3 HNS-fonden er uden ansvar i henhold til de foregående stykker, såfremt:

a) den beviser, at skaden skyldtes krigshandlinger, krigslignende operationer, borgerkrig eller oprør eller er forårsaget af farlige og skadelige stoffer, der var udflydt eller udtømt fra et krigsskib eller et andet skib, som ejes eller drives af en stat, og som på tidspunktet for hændelsen udelukkende blev benyttet i statsligt ikke-kommercielt øjemed; eller

b) fordringshaveren ikke kan bevise, at der er en rimelig sandsynlighed for, at skaden skyldes en hændelse, der berører et eller flere skibe.

4 Såfremt HNS-fonden beviser, at forureningsskaden helt eller delvis hidrører fra en handling eller undladelse, som kan henføres til den skadelidte som forsætlig eller uagtsom og med det formål at forvolde skade, kan HNS-fonden fritages helt eller delvis fra sin erstatningsforpligtelse over for denne person. HNS-fonden er under alle omstændigheder fritaget for ansvar i samme omfang, som skibsrederen måtte være fritaget ifølge artikel 7, stk. 3. Sådan fritagelse skal dog ikke gives med hensyn til forebyggende foranstaltninger.

5

a) Medmindre andet gælder i henhold til litra b), skal det samlede erstatningsbeløb, som HNS-fonden skal

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 the owner voluntarily to prevent or minimise 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(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

udbetale efter denne artikel i forbindelse med en hvilken som helst hændelse, være begrænset, så den samlede sum af dette beløb og et eventuelt erstatningsbeløb, der rent faktisk udbetales efter kapitel II for skade inden for rammerne af denne konventions anvendelsesområde, som fastlagt i artikel 3, ikke overstiger 250 mio. regningsenheder.

- b) Det samlede erstatningsbeløb, som HNS-fonden ifølge denne artikel skal betale for skade, som skyldes en naturbegivenhed af en usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig karakter, kan ikke overstige 250 mio. regningsenheder.
- c) Eventuelle renter, der påløber en fond, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 9, stk. 3, skal ikke tages i betragtning ved beregningen af det maksimale erstatningsbeløb, der skal betales af HNS-fonden i henhold til denne artikel.
- d) De i denne artikel omtalte beløb, omregnes til national valuta på grundlag af denne valutas værdi i forhold til den særlige trækningsrettighed på den dato, hvor HNS-fondens forsamling fastlægger tidspunktet for den første udbetaling af erstatning.

6 Såfremt summen af de anerkendte krav mod HNS-fonden overstiger det samlede erstatningsbeløb, som skal udbetales i medfør af stk. 5, skal det til rådighed værende beløb fordeles på en sådan måde, at forholdet mellem ethvert anerkendt krav og det erstatningsbeløb, som fordringshaver faktisk modtager i henhold til denne konvention, er det samme for alle fordringshavere. Krav i forbindelse med død og personskade prioriteres højere end andre krav, bortset fra hvis sådanne krav tilsammen udgør mere end to tredjedele af det samlede beløb, der

Fund under this Article shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and any amount of compensation actually paid under Chapter II for damage within the scope of application of this Convention as defined in Article 3 shall not exceed 250 million units of account.

- (b) The aggregate amount of compensation payable by the HNS Fund under this Article for damage resulting from a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character shall not exceed 250 million units of account.
- (c) Interest accrued on a fund constituted in accordance with Article 9(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

er fastlagt i overensstemmelse med stk. 5.

7 HNS-fondens forsamling kan beslutte i specielle tilfælde at betale erstatning i henhold til denne konvention, selv om skibets ejer ikke har oprettet en fond i overensstemmelse med kapitel II. I sådanne tilfælde finder stk. 5, litra d), anvendelse.

amount established in accordance with paragraph 5.

7 The Assembly of the HNS Fund may decide that, in exceptional cases, compensation in accordance with this Convention can be paid even if the owner has not constituted a fund in accordance with Chapter II. In such cases paragraph 5(d) applies accordingly.

HNS-fondens opgaver

Artikel 15

Med henblik på opfyldelse af formålet i artikel 13, stk. 1, litra a), har HNS-fonden følgende opgaver:

a) at vurdere krav, der rejses mod HNS-fonden

b) at udarbejde et skøn i form af et budget for hvert kalenderår for så vidt angår:

Udgifter:

i) omkostninger og udgifter ved fondens administration i det pågældende år samt eventuelt underskud fra driften i de foregående år; og

ii) udbetalinger fra HNS-fonden det pågældende år;

Indtægter:

iii) overskud fra driften i de foregående år, herunder eventuelle renter;

iv) grundbidrag, der indbetales i løbet af året;

v) årlige bidrag, hvis nødvendigt for at bringe balance i budgettet; og

Related tasks of the HNS Fund

Article 15

For the purpose of fulfilling its function under Article 13(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 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) andre indtægter;

c) på en kontraherende stats begæring at yde bistand i det omfang, det er nødvendigt for at hjælpe denne stat til hurtigt at råde over sådant personale, materiel og tjenesteydelser, som staten har brug for for at kunne træffe foranstaltninger til at forhindre eller begrænse skade som følge af en hændelse, for hvilken HNS-fonden kan blive erstatningspligtig efter denne konvention; og

d) at tilvejebringe kreditfaciliteter på betingelser, der er fastlagt i de interne bestemmelser med henblik på at træffe foranstaltninger til forebyggelse af en skade, der skyldes en bestemt hændelse, i forbindelse med hvilken HNS-fonden kan blive erstatningspligtig i henhold til denne konvention.

(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 which the HNS Fund may be called upon to pay compensation under this Convention.

Generelle bestemmelser om bidrag

Artikel 16

1 HNS-fonden har en generel konto, som er opdelt i sektorer.

2 HNS-fonden har med forbehold af artikel 19, stk. 3 og 4, også separate konti for

a) olie som defineret i artikel 1, stk. 5, litra a), nr. i) (oliekonto);

b) flydende naturgas af lette kulbrinter med metan som hovedbestanddel (LNG) (LNG-konto); og

c) flaskegas af lette kulbrinter med propan og butan som hovedbestanddele (LPG) (LPG-konto).

3 Der skal indbetales grundbidrag og efter behov årlige bidrag til HNS-fonden.

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(3) and (4), also have separate accounts in respect of:

(a) oil as defined in Article 1(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 Bidrag til HNS-fonden indsættes på den generelle konto i overensstemmelse med artikel 18, på separate konti i overensstemmelse med artikel 19 og på enten den generelle konto eller separate konti i overensstemmelse med artikel 20 eller artikel 21, stk. 5. Med forbehold af artikel 19, stk. 6, skal den generelle konto kunne anvendes til at udbetale erstatning for skader forårsaget af farlige og skadelige stoffer, som er omfattet af denne konto, og en separat konto skal kunne anvendes til at udbetale erstatning for skader forårsaget af farlige og skadelige stoffer, som er omfattet af denne konto.

5 I forbindelse med artikel 18, artikel 19, stk. 1, litra a), nr. i), og nr. ii), og litra c), artikel 20 samt artikel 21, stk. 5, skal en person, når mængden af en given type bidragspligtig last, som modtages på en kontraherende stats territorium af denne person i et kalenderår, sammenlagt med de mængder af samme type last, som modtages i samme stat i samme år af en eller flere associerede personer, overstiger de mængder, der er anført i de respektive stykker, betale bidrag i forhold til den faktiske mængde, personen har modtaget, selv om mængden ikke overstiger den anførte mængde.

6 Ved "associeret person" forstås ethvert datterselskab eller en fælles kontrolleret enhed. Spørgsmålet om, hvorvidt en person omfattes af denne definition, skal afgøres i henhold til vedkommende stats nationale lovgivning.

Generelle bestemmelser om årlige bidrag

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(5). Subject to Article 19(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(1)(a)(i) and (ii) and (1)(c), Article 20 and Article 21(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

Artikel 17

1 Årlige bidrag til den generelle konto og til de enkelte separate konti opkræves kun, hvis det er påkrævet for at kunne foretage udbetalinger fra den pågældende konto.

2 De årlige bidrag, der skal indbetales i medfør af artikel 18, 19 samt artikel 21, stk. 5, fastsættes af Forsamlingen og beregnes i overensstemmelse med disse artikler på grundlag af de enheder af bidragspligtig last, der er modtaget eller, for så vidt angår den i artikel 19, stk. 1, litra b), omhandlede last, losset i løbet af det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme.

3 Forsamlingen træffer afgørelse om den samlede størrelse af de årlige bidrag, der skal opkræves til den generelle konto og til hver enkelt separat konto. På baggrund af denne afgørelse beregner direktøren for hver enkelt kontraherende part, hvor meget hver enkelt person, som skal betale bidrag i overensstemmelse med artikel 18, artikel 19, stk. 1, samt artikel 21, stk. 5, skal betale i årligt bidrag til hver enkelt konto på grundlag af et fast beløb for hver enhed bidragspligtig last, der indberettes vedrørende denne person i løbet af det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme. I forbindelse med den generelle konto beregnes ovennævnte faste beløb pr. enhed bidragspligtig last for hver sektor i henhold til bestemmelserne i bilag II til denne konvention. I forbindelse med hver enkelt separat konto beregnes ovennævnte faste beløb pr. enhed bidragspligtig last ved at dele det samlede årlige bidrag, der skal opkræves til denne konto, med den samlede mængde last, der bidrager til denne konto.

4 Forsamlingen kan også opkræve årlige bidrag til dækning af administrationsomkostninger og træffe afgørelse om fordelingen af sådanne omkostninger mellem den generelle kontos sektorer og de separate konti.

5 Forsamlingen træffer også afgørelse om

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(5) shall be determined by the Assembly and shall be calculated in accordance with those Articles on the basis of the units of contributing cargo received or, in respect of cargoes referred to in Article 19(1)(b), discharged 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 accordance with Article 18, Article 19(1) and Article 21(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 abovementioned 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

fordelingen på de relevante konti og sektorer af beløb, der udbetales som erstatning for skade forårsaget af to eller flere stoffer, som falder ind under forskellige konti eller sektorer, på grundlag af et skøn over omfanget af hvert enkelt af de pågældende stoffers bidrag til skaden.

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.

Årlige bidrag til den generelle konto

Annual contributions to the general account

Artikel 18

Article 18

1 Med forbehold af artikel 16, stk. 5, skal der for hver enkelt kontraherende part betales årlige bidrag til den generelle konto af enhver person, der var modtager i denne stat i det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme, af samlede mængder på over 20000 tons bidragspligtig last, bortset fra de i artikel 19, stk. 1, omhandlede stoffer, som falder ind under følgende sektorer:

1 Subject to Article 16(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(1), which fall within the following sectors:

a) massegoods i bulk, jf. artikel 1, stk. 5, litra a), nr. vii);

(a) solid bulk materials referred to in Article 1(5)(a)(vii);

b) stoffer som omhandlet i stk. 2; og

(b) substances referred to in paragraph 2; and

c) andre stoffer.

(c) other substances.

2 Der skal desuden indbetales årlige bidrag til den generelle konto af personer, der skulle have indbetalt bidrag til en separat konto i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, hvis dens oprettelse ikke var blevet udskudt eller suspenderet i overensstemmelse med artikel 19. Hver enkelt separat konto, hvis oprettelse er blevet udskudt eller suspenderet efter artikel 19, udgør en separat sektor inden for den generelle konto.

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(1) 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.

Årlige bidrag til separate konti

Annual contributions to separate accounts

Artikel 19

1 Med forbehold af artikel 16, stk. 5, skal der for hver enkelt kontraherende stat betales årlige bidrag til separate konti

a) for så vidt angår oliekontoen,

i) af enhver person, der i denne stat i det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte beslutte sig for, har modtaget samlede mængder på over 150000 tons afgiftspligtig olie som defineret i artikel 1, stk. 3, i den internationale konvention om oprettelse af en international fond for erstatning af skader ved olieforurening, 1971, som ændret, og som skal eller ville skulle betale bidrag til den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening i overensstemmelse med artikel 10 i nævnte konvention; og

ii) af enhver person, der i denne stat i det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme, var modtager af samlede mængder på over 20000 tons anden olie transporteret i bulk, jf. tillæg I til bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe, 1973, som ændret ved protokollen hertil fra 1978, som ændret;

b) for så vidt angår LNG-kontoen af enhver person, der i det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme, umiddelbart inden losningen havde adkomst til en LNG-last, som blev losset i en havn eller terminal i denne stat;

c) for så vidt angår LPG-kontoen af enhver person, der i det foregående kalenderår eller et andet år, som Forsamlingen måtte bestemme, i denne stat var modtager af samlede mængder på over 20000 tons LPG.

2 Med forbehold af stk. 3 oprettes de separate konti, der er omhandlet i stk. 1, samtidig med den generelle konto.

Article 19

1 Subject to Article 16(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(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 to Annex I to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended;

(b) in the case of the LNG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, immediately prior to its discharge, held title to an LNG cargo discharged in a port or terminal of that State;

(c) in the case of the LPG account, by any person who in the preceding calendar year, or such other year as the Assembly may decide, was the receiver in that State of total quantities exceeding 20 000 tonnes of LPG.

2 Subject to paragraph 3, the separate accounts referred to in paragraph 1 above shall become effective at the same time as the general

3 Oprettelsen af en separat konto som omhandlet i artikel 16, stk. 2, udskydes, indtil mængderne af bidragspligtig last i forbindelse med denne konto i det foregående kalenderår eller et andet år, som forsamlingen måtte bestemme, overstiger følgende niveauer:

a) 350 mio. tons bidragspligtig last for så vidt angår oliekontoen;

b) 20 mio. tons bidragspligtig last for så vidt angår LNG-kontoen; og

c) 15 mio. tons bidragspligtig last for så vidt angår LPG-kontoen.

4 Forsamlingen kan suspendere oprettelsen af en separat konto:

a) hvis mængderne af bidragspligtig last i forbindelse med denne konto i løbet af det foregående kalenderår kommer ned under det i stk. 3 anførte niveau; eller

b) hvis de samlede ikke indbetalte bidrag til denne konto seks måneder fra den dato, hvor bidragene skulle have været indbetalt, overstiger 10 % af det senest indbetalte beløb til denne konto i overensstemmelse med stk. 1.

5 Forsamlingen kan genoprette en separat konto, som har været suspenderet efter stk. 4.

6 En person, som skulle have betalt bidrag til en separat konto, hvis oprettelse er blevet udskudt i overensstemmelse med stk. 3 eller suspenderet i overensstemmelse med stk. 4, skal til den generelle konto indbetale de bidrag, som skulle være indbetalt til den separate konto. Med henblik på beregning af fremtidige bidrag skal den udskudte eller suspenderede separate konto udgøre en ny sektor inden for den generelle konto og underlægges HNS-pointsystemet i bilag II.

account.

3 The initial operation of a separate account referred to in Article 16(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 account exceed ten percent 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.

Grundbidrag

Initial contributions

Artikel 20

Article 20

1 For så vidt angår hver kontraherende stat skal der betales et grundbidrag, der for hver enkelt person, som skal betale bidrag i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5, artikel 18 og 19 samt artikel 21, stk. 5, beregnes på grundlag af et fast beløb, der er det samme for den generelle konto og for hver enkelt separat konto, for hver enhed bidragspligtig last, der er modtaget eller, for så vidt angår LNG, losset i denne stat i løbet af det kalenderår, der går forud for det, hvor konventionen træder i kraft for denne stat.

2 Det faste beløb og enhederne for de forskellige sektorer inden for den generelle konto og for hver enkelt separat konto som omhandlet i stk. 1 fastsættes af Forsamlingen.

3 Grundbidragene skal betales inden tre måneder efter den dato, hvor HNS-fonden for hver enkelt kontraherende stat udsender opkrævninger til personer, der skal betale bidrag i overensstemmelse med stk. 1.

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(5), Articles 18, 19 and Article 21(5) be calculated on the basis of a fixed sum, equal for the general account and each separate account, for each unit of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State, during the calendar year preceding that in which this Convention enters into force for that State.

2 The fixed sum and the units for the different sectors within the general account as well as for each separate account referred to in paragraph 1 shall be determined by the Assembly.

3 Initial contributions shall be paid within three months following the date on which the HNS Fund issues invoices in respect of each State Party to persons liable to pay contributions in accordance with paragraph 1.

Rapporter

Reports

Artikel 21

1 Hver enkelt kontraherende stat drager omsorg for, at enhver person, der skal betale bidrag i overensstemmelse med artikel 18, 19 eller stk. 5, i denne artikel bliver opført på en liste, der skal udarbejdes og ajourføres af direktøren i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.

2 Til det i stk. 1 angivne formål meddeler hver kontraherende stat på det tidspunkt og på den måde, der foreskrives i HNS-fondens interne reglement, til direktøren navn og adresse på enhver person, der i denne stat skal betale bidrag i overensstemmelse med artikel 18, 19 eller stk. 5, i denne artikel samt oplysninger om de relevante mængder bidragspligtig last, for hvilke denne person skal bidrage for det foregående kalenderår.

3 Ved afgørelse af, hvilke personer der på et givet tidspunkt skal betale bidrag i overensstemmelse med artikel 18, 19 eller stk. 5, i denne artikel og i påkommende tilfælde, hvilke mængder last der skal medtages i beregningen for hver sådan person ved beregningen af bidragets størrelse, skal de på listen optagne oplysninger anses som rigtige, indtil andet bevises

4 Hvis en kontraherende stat ikke opfylder sine forpligtelser til at meddele direktøren de i stk. 2 nævnte oplysninger, og dette fører til et økonomisk tab for HNS-fonden, skal den pågældende kontraherende stat erstatte HNS-fonden dette tab. Forsamlingen beslutter efter henstilling fra direktøren, om den kontraherende stat skal betale en sådan erstatning

5 Med hensyn til bidragspligtig last, der transporteres fra en havn eller terminal i en kontraherende stat til en anden havn eller terminal i samme stat og losses der, skal de kontraherende stater have mulighed for at forelægge HNS-fonden en rapport med en årlig

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 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 Where a State Party does not fulfil its obligations to communicate to the Director the information referred to in paragraph 2 and this results in a financial loss for the HNS Fund, that State Party shall be liable to compensate the HNS Fund for such loss. The Assembly shall, on the recommendation of the Director, decide whether such compensation shall be payable by a State Party.

5 In respect of contributing cargo carried from one port or terminal of a State Party to another port or terminal located in the same State and discharged there, States Parties shall have the option of submitting to the HNS Fund a report with an annual aggregate quantity for each

samlet mængde for hver konto, som omfatter al modtaget bidragspligtig last, herunder mængder, for hvilke der skal betales bidrag i henhold til artikel 16, stk. 5. Den kontraherende stat skal i forbindelse med indberetningen enten

a) meddele HNS-fonden, at staten vil indbetale det samlede beløb for hver konto for det pågældende år som et engangsbeløb til HNS-fonden, eller

b) anmode HNS-fonden om at opkræve det samlede beløb for hver konto ved at udsende opkrævninger til de enkelte modtagere eller, for så vidt angår LNG, den person, der har adkomst til en last, og som losses den inden for denne kontraherende stats jurisdiktion, på det beløb, som de hver især skal betale. Disse personer identificeres i overensstemmelse med den pågældende stats nationale ret.

account covering all receipts of contributing cargo, including any quantities in respect of which contributions are payable pursuant to Article 16(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 title holder who discharges within the jurisdiction of that State Party, for the amount payable by each of them. These persons shall be identified in accordance with the national law of the State concerned.

Manglende indbetaling af bidrag

Non-payment of contributions

Artikel 22

Article 22

1 Bidrag, der er forfaldne i henhold til artikel 18, 19, 20 eller artikel 21, stk. 5, og som ikke er blevet indbetalt, tilskrives renter med en sats, der fastlægges i overensstemmelse med HNS-fondens interne bestemmelser, idet forskellige rentesatser dog skal kunne fastsættes for forskellige forhold.

1 The amount of any contribution due under Articles 18, 19, 20 or Article 21(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 Når en person, der skal betale bidrag i henhold til artikel 18, 19, 20 eller artikel 21, stk. 5, ikke opfylder sine forpligtelser til at indbetale et sådant bidrag eller en del deraf og er i restance, skal direktøren på HNS-fondens vegne tage ethvert fornødent skridt, herunder anlæggelse af retssag mod en sådan person for at inddrive det forfaldne beløb. Hvis imidlertid den bidragspligtige, som ikke har betalt, er åbenbart insolvent, eller omstændighederne i øvrigt taler derfor, kan Forsamlingen efter forslag fra direktøren beslutte, at forholdsregler ikke skal

2 Where a person who is liable to pay contributions in accordance with Articles 18, 19, 20 or Article 21(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

tages eller fortsættes mod den bidragspligtige.

action shall be taken or continued against the contributor.

**De kontraherende staters fakultative ansvar
for indbetaling af bidrag**

**Optional liability of States Parties for the
payment of contributions**

Artikel 23

Article 23

1 Med forbehold af artikel 21, stk. 5, kan en kontraherende stat på tidspunktet for deponeringen af ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet eller på ethvert senere tidspunkt erklære, at den påtager sig ansvaret for forpligtelser, som denne konvention pålægger enhver person, der skal betale bidrag i henhold til artikel 18, 19, 20 eller artikel 21, stk. 5, for så vidt angår farlige og skadelige stoffer, som modtages eller losses på denne stats område. En sådan erklæring skal afgives skriftligt og angive, hvilke forpligtelser den kontraherende stat påtager sig.

1 Without prejudice to Article 21(5), a State Party may at the time when it deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter declare that it assumes responsibility for obligations imposed by this Convention on any person liable to pay contributions in accordance with Articles 18, 19, 20 or Article 21(5) in respect of hazardous and noxious substances received or discharged in the territory of that State. Such a declaration shall be made in writing and shall specify which obligations are assumed.

2 Hvis en erklæring som omhandlet i stk. 1 afgives, før denne konvention i henhold til artikel 46 træder i kraft, skal den deponeres hos generalsekretæren, der efter konventionens ikrafttræden videresender den til direktøren.

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 En erklæring som omhandlet i stk. 1, der afgives efter denne konventions ikrafttræden, skal deponeres hos direktøren,

3 A declaration under paragraph 1 which is made after the entry into force of this Convention shall be deposited with the Director.

4 En erklæring, som afgives i henhold til denne artikel, kan tilbagekaldes af den pågældende stat ved skriftlig meddelelse til direktøren. En sådan meddelelse får virkning tre måneder efter, at den er modtaget af direktøren.

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 Enhver stat, som er bundet af en erklæring, afgivet i henhold til denne artikel, skal under enhver sag, som rejses imod den ved en kompetent domstol med hensyn til nogen af de i erklæringen angivne forpligtelser, frafalde

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

enhver immunitet, som den ellers ville kunne påberåbe sig.

otherwise be entitled to invoke.

Organisation og administration

Organisation and administration

Artikel 24

Article 24

HNS-fonden skal have en forsamling og et sekretariat forestået af en direktør.

The HNS Fund shall have an Assembly and a Secretariat headed by the Director.

Forsamlingen

Assembly

Artikel 25

Article 25

Forsamlingen består af alle de kontraherende stater.

The Assembly shall consist of all States Parties to this Convention.

Artikel 26

Article 26

Forsamlingens opgaver skal være:

The functions of the Assembly shall be:

a) på hver ordinær samling at vælge sin formand og to næstformænd, der skal bestride dette hverv indtil næste ordinære samling;

(a) to elect at each regular session its President and two Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;

b) at fastsætte sin forretningsorden med forbehold af sådanne regler, der er fastlagt i konventionen;

(b) to determine its own rules of procedure, subject to the provisions of this Convention;

c) at udarbejde, anvende og overvåge de interne og finansielle regler vedrørende formålet med HNS-fonden, jf. artikel 13, stk. 1, litra a), og HNS-fondens hermed forbundne opgaver, jf. artikel 15;

(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(1)(a), and the related tasks of the HNS Fund listed in Article 15;

d) at udnævne direktøren og udfærdige forskrifter om ansættelse af andet nødvendigt personale samt fastsætte ansættelsesvilkår for direktøren og andet personale;

(d) to appoint the Director and make provisions for the appointment of such other personnel as may be necessary and determine the terms and conditions of service of the Director and other personnel;

e) at vedtage det årlige budget, som er opstillet i overensstemmelse med artikel 15, litra b);

(e) to adopt the annual budget prepared in accordance with Article 15(b);

- | | |
|---|--|
| <p>f) at overveje og om nødvendigt godkende eventuelle henstillinger fra direktøren vedrørende rækkevidden af definitionen af bidragspligtig last;</p> | <p>(f) to consider and approve as necessary any recommendation of the Director regarding the scope of definition of contributing cargo;</p> |
| <p>g) at udnævne revisorer og godkende HNS-fondens regnskaber;</p> | <p>(g) to appoint auditors and approve the accounts of the HNS Fund;</p> |
| <p>h) at godkende opgørelser af krav mod HNS-fonden, træffe beslutninger om fordelingen mellem fordringshavere i henhold til artikel 14 af det erstatningsbeløb, som er til rådighed, og fastsætte vilkårene og betingelserne for forskudsvisse udbetalinger med henblik på at sikre, at de skadelidte modtager erstatning så hurtigt som muligt;</p> | <p>(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;</p> |
| <p>i) at nedsætte et udvalg for erstatningskrav bestående af mindst syv og højst femten medlemmer samt at oprette de midlertidige eller permanente underorganer, som den anser for nødvendige, at definere disses kommissorium og give dem den nødvendige bemyndigelse til at udføre de funktioner, de har fået overdraget; når medlemmer udpeges til sådanne organer, skal Forsamlingen bestræbe sig på at sikre en retfærdig geografisk fordeling af medlemmer og sikre, at de kontraherende stater er hensigtsmæssig repræsenteret; Forsamlingens forretningsorden kan med de fornødne tilføjelser anvendes tilsvarende for disse underorganers arbejde;</p> | <p>(i) to establish a Committee on Claims for Compensation with at least seven 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, <i>mutatis mutandis</i>, for the work of such subsidiary body;</p> |
| <p>j) at afgøre, hvilke ikke-kontraherende stater, hvilke associerede medlemmer af organisationen og hvilke mellemstatslige og internationale ikke-statslige organisationer der skal have adgang til Forsamlingens og underorganernes møder uden stemmeret;</p> | <p>(j) to determine which States not party to this Convention, which Associate Members of the Organisation and which intergovernmental and international non-governmental organisations shall be admitted to take part, without voting rights, in meetings of the Assembly and subsidiary bodies;</p> |
| <p>k) at give direktøren og underorganerne instrukser om administrationen af HNS-fonden;</p> | <p>(k) to give instructions concerning the administration of the HNS Fund to the Director and subsidiary bodies;</p> |
| <p>l) at overvåge den rette gennemførelse af denne</p> | <p>(l) to supervise the proper execution of this</p> |

- konvention og Forsamlingens egne beslutninger; Convention and of its own decisions;
- m) hvert femte år at tage gennemførelsen af denne konvention op til fornyet overvejelse i særlig henseende til de resultater, der er opnået med afgiftsberegningssystemet og bidragsmekanismen vedrørende indenrigstrafikken; og (m) to review every five years the implementation of this Convention with particular reference to the performance of the system for the calculation of levies and the contribution mechanism for domestic trade; and
- n) at udføre eventuelle andre funktioner, som den får pålagt i henhold til denne konvention, eller som på anden vis er nødvendige for, at HNS-fonden kan fungere hensigtsmæssigt. (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.

Artikel 27

Article 27

- 1 Forsamlingen afholder ordinære samlinger een gang i hvert kalenderår efter indkaldelse af direktøren. 1 Regular sessions of the Assembly shall take place once every calendar year upon convocation by the Director.
- 2 På begæring af mindst en tredjedel af Forsamlingens medlemmer indkalder direktøren Forsamlingen til ekstraordinære samlinger. Sådanne samlinger kan også indkaldes på direktørens eget initiativ efter samråd med Forsamlingens formand. Direktøren skal give medlemmerne mindst 30 dages varsel om sådanne møder. 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 30 days' notice of such sessions.

Artikel 28

Article 28

- Forsamlingen er beslutningsdygtig, når et flertal af dens medlemmer er tilstede. A majority of the members of the Assembly shall constitute a quorum for its meetings.

Sekretariatet

Secretariat

Artikel 29

Article 29

- 1 Sekretariatet består af direktøren og det for HNS-fondens administration nødvendige personale. 1 The Secretariat shall comprise the Director and such staff as the administration of the HNS Fund may require.
- 2 Direktøren er HNS-fondens lovlige repræsentant. 2 The Director shall be the legal representative of the HNS Fund.

Artikel 30

1 Direktøren er HNS-fondens øverste administrative embedsmand. Under iagttagelse af de af Forsamlingen givne instrukser skal direktøren udføre de opgaver, som er tillagt direktøren i denne konvention, i HNS-fondens interne reglement og af Forsamlingen.

2 Direktøren skal navnlig:

a) ansætte det til HNS-fondens administration nødvendige personale;

b) træffe alle fornødne foranstaltninger med henblik på en passende forvaltning af HNS-fondens midler;

c) inddrive de bidrag, der skal indbetales i henhold til denne konvention, under iagttagelse af bestemmelserne i artikel 22, stk. 2;

d) gøre brug af juridisk, økonomisk og anden sagkundskab i det omfang, det er nødvendigt for at tage stilling til krav mod HNS-fonden og udføre HNS-fondens andre opgaver;

e) træffe alle passende foranstaltninger til afgørelse af krav mod HNS-fonden inden for de grænser og på de betingelser, der skal fastsættes i HNS-fondens interne regulativer, herunder den endelige betaling af krav uden forudgående godkendelse fra Forsamlingen, når dette bestemmes i regulativerne;

f) udarbejde regnskabsoversigt og budgetoverslaget for hvert kalenderår og forelægge dem for Forsamlingen;

g) udarbejde, i samråd med forsamlingens formand, og offentliggøre en rapport over fondens virksomhed i det forudgående kalenderår; og

h) udarbejde, indsamle og distribuere de dokumenter og oplysninger, som måtte være nødvendige for Forsamlingens og

Article 30

1 The Director shall be the chief administrative officer of the HNS Fund. Subject to the instructions given by the Assembly, the Director shall perform those functions which are assigned to the Director by this Convention, the internal regulations of the HNS Fund and the Assembly.

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(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.

underorganernes arbejde.

Artikel 31

Under udførelsen af deres pligter må direktøren samt det personale og de eksperter, han har udnævnt, ikke søge eller modtage instrukser fra nogen regering eller fra nogen anden myndighed uden for HNS-fonden. De skal afholde sig fra enhver handling, der kan anfægte deres stilling som internationale tjenestemænd. Hver kontraherende stat påtager sig for sit vedkommende at respektere den udelukkende internationale karakter af det ansvar, som påhviler direktøren, hans personale og sagkyndige og ikke at søge at påvirke dem i opfyldelsen af deres pligter.

Article 31

In the performance of their duties the Director and the staff and experts appointed by the Director shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the HNS Fund. They shall refrain from any action which might adversely reflect on their position as international officials. Each State Party on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Director and the staff and experts appointed by the Director, and not to seek to influence them in the discharge of their duties.

Økonomi

Finances

Artikel 32

1 Hver af de kontraherende stater afholder vederlag, rejseudgifter samt andre udgifter til dens egen delegation til Forsamlingen og til dens repræsentanter i underorganerne.

2 Alle andre udgifter, som HNS-fondens virksomhed medfører, afholdes af HNS-fonden.

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.

Afstemning

Voting

Artikel 33

Følgende bestemmelser gælder for afstemning i Forsamlingen:

a) hvert medlem har én stemme;

b) medmindre andet er fastsat i artikel 34, skal beslutninger i Forsamlingen vedtages med

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

stemme flerhed af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer;

c) beslutninger, som kræver to tredjedele flertal, skal vedtages med et flertal på to tredjedele af de tilstedeværende medlemmer; og

d) i denne artikel betyder udtrykket "tilstedeværende medlemmer" "de medlemmer, der er til stede på mødet på afstemningstidspunktet" og ved ordene "tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer" forstås "de medlemmer, der er til stede og afgiver stemme for eller imod". Medlemmer, der afholder sig fra at stemme, anses for ikke at stemme.

Artikel 34

Følgende beslutninger truffet af Forsamlingen kræver to tredjedele flertal:

a) en beslutning i henhold til artikel 19, stk. 4 eller 5, om at suspendere eller genoprette en separat konto;

b) en beslutning i henhold til artikel 22, stk. 2, om, at forholdsregler ikke skal tages eller fortsættes mod den bidragspligtige;

c) udnævnelse af direktøren i henhold til artikel 26, litra d);

d) oprettelse af underorganer i henhold til artikel 26, litra i), og spørgsmål vedrørende en sådan oprettelse; og

e) en beslutning i henhold til artikel 51, stk. 1 om, at denne konvention skal fortsætte med at være i kraft.

Skattefritagelser og valutabestemmelser

Artikel 35

1 HNS-fonden, dens beholdninger, indtægter, 1

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

(d) for the purpose of this Article the phrase 'members present' means 'members present at the meeting at the time of the vote', and the phrase 'members present and voting' means 'members present and casting an affirmative or negative vote'. Members who abstain from voting shall be considered as not voting.

Article 34

The following decisions of the Assembly shall require a two-thirds majority:

(a) a decision under Article 19(4) or (5) to suspend or reinstate the operation of a separate account;

(b) a decision under Article 22(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(1), that this Convention shall continue to be in force.

Tax exemptions and currency regulations

Article 35

The HNS Fund, its assets, income,

herunder bidrag, og anden ejendom, som er nødvendig for udførelsen af dens opgaver, jf. artikel 13, stk. 1, er fritaget for enhver direkte beskatning i alle kontraherende stater.

2 Når HNS-fonden foretager større indkøb af løsøre eller fast ejendom eller af tjenesteydelser, som er nødvendige for udførelsen af dens officielle virksomhed, for at den kan nå sine mål som fastsat i artikel 13, stk. 1, og hvortil omkostningerne omfatter indirekte skatter eller omsætningsafgifter, træffer de kontraherende staters regeringer, når det er muligt, passende foranstaltninger til at eftergive eller refundere disse afgifter og skatter. Varer, som er anskaffet på denne måde, må ikke sælges mod betaling eller foræres bort, medmindre det sker på betingelser, som er godkendt af regeringen i den stat, der har indrømmet eller støttet eftergivelsen eller refusionen.

3 Der indrømmes ikke fritagelse for afgifter, skatter eller gebyrer, som kun udgør betaling for tjenester fra offentlige forsyningsvirksomheder.

4 HNS-fonden skal være fritaget for enhver form for told, skatter og tilsvarende afgifter på varer, som indføres eller udføres til tjenestebrug af HNS-fonden eller på dennes vegne. Varer, der indføres på denne måde, må ikke afhændes mod vederlag eller vederlagsfrit i det land, hvortil de er indført, undtagen på betingelser, som regeringen i dette land har fastsat.

5 Personer, der bidrager til HNS-fonden, samt skadelidte og ejere, der modtager erstatning fra HNS-fonden, er undergivet skattelovgivningen i den stat, hvori de er skattepligtige, og de nyder ingen særlig fritagelse eller anden fordel i denne henseende.

6 Uanset eksisterende eller fremtidige bestemmelser om valuta eller overførsler skal de kontraherende stater uden nogen begrænsning tillade overførsel og indbetaling af ethvert bidrag til HNS-fonden og af enhver erstatning, som udbetales af HNS-fonden.

including contributions, and other property necessary for the exercise of its functions as described in Article 13(1), shall enjoy in all States Parties exemption from all direct taxation.

2 When the HNS Fund makes substantial purchases of movable or immovable property, or of services which are necessary for the exercise of its official activities in order to achieve its aims as set out in Article 13(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 HNS Fund without any restriction.

Oplysningernes fortrolighed

Artikel 36

Oplysninger vedrørende individuelle bidragydere, som afgives i henhold til denne konvention, må ikke videregives uden for HNS-fonden, undtagen i den udstrækning, det måtte være absolut nødvendigt for at sætte HNS-fonden i stand til at gennemføre sin virksomhed, herunder som sagsøger eller sagsøgt i retssager.

Confidentiality of information

Article 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.

KAPITEL IV

KRAV OG SØGSMÅL

Begrænsning af søgsmålsadgang

Artikel 37

1 Ret til erstatning i henhold til kapitel II bortfalder, hvis der ikke er anlagt sag i henhold til bestemmelserne deri senest tre år efter den dag, hvor den skadelidte person var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden.

2 Ret til erstatning i henhold til kapitel III bortfalder, hvis der ikke er anlagt sag i henhold til bestemmelserne deri eller foretaget underretning i henhold til artikel 39, stk. 7, senest tre år efter den dag, hvor den skadelidte person var bekendt med eller med rimelighed burde have været bekendt med skaden.

3 Dog kan der i intet tilfælde anlægges sag senere end ti år efter den dag, på hvilken den hændelse, som har forårsaget skaden, indtraf.

4 Når hændelsen udgøres af en række begivenheder, regnes den tiårsfrist, der er

CHAPTER IV

CLAIMS AND ACTIONS

Limitation of actions

Article 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.

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(7), within three years from the date when the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage.

3 In no case, however, shall an action be brought later than 10 years from the date of the incident which caused the damage.

4 Where the incident consists of a series of occurrences, the 10-year period mentioned in

omhandlet i stk. 3, fra dagen for den sidste af disse begivenheder.

paragraph 3 shall run from the date of the last of such occurrences.

Kompetence med hensyn til søgsmål mod ejeren

Jurisdiction in respect of action against the owner

Artikel 38

Article 38

1 Hvis en hændelse har medført skade på en eller flere kontraherende staters territorium, herunder søterritoriet, eller et område som nævnt i artikel 3, litra b), eller der er truffet forebyggende foranstaltninger for at forhindre eller begrænse skade på et sådant territorium, herunder søterritoriet, eller området, kan krav om erstatning mod ejeren eller en anden person, der stiller økonomisk sikkerhed for ejerens erstatningsansvar, kun rejses ved domstolene i en sådan kontraherende stat eller stater.

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 minimise 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.

2 Hvis en hændelse udelukkende har medført skade uden for en stats territorium, herunder søterritoriet, og betingelserne for anvendelse af denne konvention, jf. artikel 3, litra c), er opfyldt, eller der er truffet forebyggende foranstaltninger for at forhindre eller begrænse denne skade, kan krav om erstatning mod ejeren eller en anden person, der stiller økonomisk sikkerhed for ejerens erstatningsansvar, kun rejses ved domstolene i:

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 minimise such damage have been taken, actions for compensation may be brought against the owner or other person providing financial security for the owner's liability only in the courts of:

a) den kontraherende stat, hvor skibet er registreret, eller, hvis skibet ikke er registreret, den kontraherende stat, hvis flag skibet er berettiget til at føre, eller

(a) the State Party where the ship is registered or, in the case of an unregistered ship, the State Party whose flag the ship is entitled to fly; or

b) den kontraherende stat, hvor ejeren har sin sædvanlige bopæl eller sit hovedforretningssæde, eller

(b) the State Party where the owner has habitual residence or where the principal place of business of the owner is established; or

c) den kontraherende stat, hvor der er oprettet en fond i henhold til artikel 9, stk. 3.

(c) the State Party where a fund has been constituted in accordance with Article 9(3).

3 Sagsøgte skal i rimelig tid have meddelelse om et kravs fremsættelse i henhold til stk. 1 eller

3 Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 or 2 shall be given to the

2.

4 Enhver kontraherende stat skal sikre, at dens domstole har den fornødne kompetence til at behandle erstatningssager i henhold til denne konvention.

5 Efter at ejeren, forsikringsgiveren eller en anden person, som stiller økonomisk sikkerhed i henhold til artikel 12, har oprettet en fond i overensstemmelse med artikel 9, er alene domstolene i den stat, hvor denne fond er oprettet, kompetente til at afgøre ethvert spørgsmål om fordeling af og udbetaling fra fonden.

Kompetence med hensyn til søgsmål anlagt mod eller af HNS-fonden

Artikel 39

1 Medmindre andet følger af bestemmelserne i denne artikel, kan sag mod HNS-fonden om erstatning ifølge artikel 14 i denne konvention alene rejses ved en domstol, som ifølge artikel 38 er kompetent til at behandle sagsanlæg mod en ejer, som ansvarlig for den af den pågældende hændelse forvoldte skade, eller ved en domstol i en kontraherende stat, der ville have været kompetent, hvis en ejer havde været ansvarlig.

2 Såfremt det skib, der transportererede de farlige eller skadelige stoffer, som forårsagede skaden, ikke er identificeret, finder bestemmelserne i artikel 38, stk. 1, med de nødvendige ændringer anvendelse på krav mod HNS-fonden.

3 Enhver kontraherende stat skal sørge for, at dens domstole har den fornødne kompetence til at behandle sådanne sager mod HNS-fonden som omhandlet i stk. 1.

4 Når krav om skadeserstatning er rejst ved en domstol mod ejeren eller ejerens garant, er

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(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

alene denne domstol kompetent til at behandle noget krav mod HNS-fonden om erstatning i henhold til bestemmelserne i artikel 14 i anledning af samme skade.

5 Enhver kontraherende stat skal sørge for, at HNS-fonden har ret til at indtræde som part i et søgsmål, som er anlagt i overensstemmelse med denne konvention ved en kompetent domstol i denne stat mod ejeren eller ejerens garant.

6 Bortset fra hvad der herom er bestemt i stk. 7, er HNS-fonden ikke bundet af nogen dom eller afgørelse i retssager, hvori den ikke har været part, eller af noget forlig, hvori den ikke har deltaget.

7 Såfremt et krav om skadeserstatning i henhold til denne konvention er rejst mod en ejer eller ejerens garant ved en kompetent domstol i en kontraherende stat, er hver part i sagen i overensstemmelse med den nationale ret i denne stat berettiget til at underrette HNS-fonden om sagen, uden at dette berører, hvad der i stk. 5 er bestemt. Når sådan underretning er sket i de former, som kræves af lovgivningen på stedet og til sådan tid og på sådan måde, at fonden har haft reel mulighed for at indtræde som part i sagen, skal den af retten i en sådan sag afsagt dom, når den er endelig og eksigibel i den stat, hvori dommen er afsagt, være bindende for HNS-fonden i den forstand, at de ved dommen antagne forudsætninger ikke kan bestrides af HNS-fonden, selv om denne faktisk ikke har indtrådt i retssagen.

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 sized 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.

Anerkendelse og fuldbyrdelse

Artikel 40

Recognition and enforcement

Article 40

1 Enhver afgørelse truffet af en domstol med kompetence i henhold til artikel 38, som kan fuldbyrdes i oprindelseslandet, og den dér ikke længere med sædvanlige retsmidler kan indbringes for en højere instans, skal anerkendes i enhver anden kontraherende stat undtagen:

a) hvor afgørelsen er opnået ved svig, eller

b) hvor der ikke er givet sagsøgte passende frist og rimelig mulighed for at føre sin sag.

2 En afgørelse, som anerkendes ifølge stk. 1, kan fuldbyrdes i hver af de kontraherende stater, så snart de i staten krævede formaliteter er iagttaget. Den formelle behandling må ikke medføre en genoptagelse af sagens realitet.

3 Med forbehold af enhver afgørelse vedrørende fordelingen, jf. artikel 14, stk. 6, skal enhver afgørelse mod HNS-fonden truffet af en domstol med kompetence i henhold til artikel 39, stk. 1 og 3, når den er blevet eksigibel i den stat, hvori den er afsagt, og i denne stat ikke længere kan anfægtes ved de ordinære retsmidler, anerkendes og være eksigibel i enhver kontraherende stat.

Subrogation og regres

Artikel 41

1 For hvert skadeserstatningsbeløb, som udbetales af HNS-fonden i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, indtræder HNS-fonden i de rettigheder, som erstatningsmodtageren måtte have over for ejeren eller ejerens garant.

2 Intet i denne konvention berører HNS-fondens ret til at gøre regres mod eller indtræde i en persons rettigheder, herunder de i artikel 7, stk. 2, litra d), omhandlede personer, bortset fra

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 recognised in any State Party, except:

(a) where the judgement was obtained by fraud; or

(b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.

2 A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have 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(6), any judgement given against the HNS Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 39(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 recognised 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(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(2)(d), other than those

de personer, hvortil der er henvist i stk. 1 ovenfor, for så vidt de kan begrænse deres ansvar. Under alle omstændigheder skal HNS-fondens ret til indtræden i sådanne personers rettigheder ikke være mindre gunstig end den ret, som tilkommer en erstatningsmodtagers forsikringsgiver.

3 Uden at dette skal medføre indskrænkning i anden eksisterende ret til indtræden eller regres mod HNS-fonden, indtræder en kontraherende stat, som har betalt erstatning for skade i henhold til bestemmelser i egen national lovgivning, i de rettigheder, som erstatningsmodtageren ville have nydt i henhold til denne konvention.

Undtagelsesklausul

Artikel 42

Denne konvention træder i stedet for enhver konvention, som er i kraft eller åben for undertegnelse, ratifikation eller tiltrædelse den dag, på hvilken konventionen åbnes for undertegnelse, men kun i det omfang sådanne konventioner måtte være i modstrid med den. Intet i denne artikel skal dog ændre kontraherende staters forpligtelser over for ikke-kontraherende stater i henhold til sådanne konventioner.

KAPITEL V

OVERGANGSBESTEMMELSER

Oplysninger om bidragspligtig last

Artikel 43

Når en stat deponerer et instrument som omhandlet i artikel 45, stk. 3, og hvert følgende

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.

CHAPTER V

TRANSITIONAL PROVISIONS

Information on contributing cargo

Article 43

When depositing an instrument referred to in Article 45(3), and annually thereafter until this

år, indtil denne konvention træder i kraft for den pågældende stat, forelægger denne stat generalsekretæren oplysninger om de relevante mængder bidragspligtig last, der er modtaget eller, i tilfælde af LNG, losset i denne stat i det foregående kalenderår for så vidt angår den generelle konto og hver separat konto.

Convention enters into force for a State, that State shall submit to the Secretary-General data on the relevant quantities of contributing cargo received or, in the case of LNG, discharged in that State during the preceding calendar year in respect of the general account and each separate account

Forsamlingens første samling

First session of the Assembly

Artikel 44

Article 44

Generalsekretæren indkalder til Forsamlingens første samling. Denne samling skal finde sted snarest muligt efter denne konventions ikrafttræden og under alle omstændigheder senest 30 dage herefter.

The Secretary-General shall convene the first session of the Assembly. This session shall take place as soon as possible after the entry into force of this Convention and, in any case, not more than 30 days after such entry into force.

KAPITEL VI

CHAPTER VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

FINAL CLAUSES

Undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Artikel 45

Article 45

1 Denne konvention er åben for undertegnelse i organisationens hovedkontor fra 1. oktober 1996 til 30. september 1997 og er herefter åben for tiltrædelse.

1 This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organisation from 1 October 1996 to 30 September 1997 and shall thereafter remain open for accession.

2 Stater kan give udtryk for deres samtykke til at være forpligtet af denne konvention gennem:

2 States may express their consent to be bound by this Convention by:

a) undertegnelse uden forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse, eller

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

b) undertegnelse med forbehold for ratifikation, accept eller godkendelse efterfulgt af ratifikation, accept eller godkendelse, eller

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

c) tiltrædelse.

3 Ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse sker ved deponering hos organisationens generalsekretær af et instrument herom.

(c) accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Ikrafttræden

Entry into force

Artikel 46

Article 46

1 Denne konvention træder i kraft 18 måneder efter den dag, på hvilken følgende betingelser er opfyldt:

1 This Convention shall enter into force 18 months after the date on which the following conditions are fulfilled:

a) mindst 12 stater, herunder fire stater med hver mindst to mio. bruttotonnageenheder, har givet deres samtykke til at være forpligtet af den, og

(a) at least 12 States, including four States each with not less than 2 million units of gross tonnage, have expressed their consent to be bound by it, and

b) generalsekretæren i overensstemmelse med artikel 43 har modtaget oplysninger om, at de personer i disse stater, som ville være bidragspligtige i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a) og c), i løbet af det forudgående kalenderår har modtaget en samlet mængde på mindst 40 mio. tons last, som bidrager til den generelle konto.

(b) the Secretary-General has received information in accordance with Article 43 that those persons in such States who would be liable to contribute pursuant to Article 18(1)(a) and (c) have received during the preceding calendar year a total quantity of at least 40 million tonnes of cargo contributing to the general account.

2 For en stat, der giver udtryk for sit samtykke til at være forpligtet af denne konvention, efter at betingelserne for ikrafttræden er opfyldt, skal dette samtykke have virkning tre måneder efter den dato, på hvilken dette samtykke blev givet, eller på den dato, på hvilken denne konvention træder i kraft i overensstemmelse med stk. 1, idet den seneste af disse datoer lægges til grund.

2 For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent, or on the date on which this Convention enters into force in accordance with paragraph 1, whichever is the later.

Revision og ændringer

Revision and amendment

Artikel 47

- 1 Organisationen kan indkalde til en konference med det formål at revidere eller ændre denne konvention.
- 2 På begæring af mindst seks kontraherende stater eller en tredjedel af de kontraherende stater, idet det højeste tal lægges til grund, skal generalsekretæren indkalde til en konference mellem de kontraherende stater med henblik på at revidere eller ændre konventionen.
- 3 Et samtykke til at være forpligtet af denne konvention, som er givet efter datoen for ikrafttrædelse af en ændring af denne konvention, anses for at gælde for den ændrede konvention.

Ændring af grænser

Artikel 48

- 1 Med forbehold af bestemmelserne i artikel 47 finder den særlige procedure i denne artikel kun anvendelse ved ændring af de grænser, der er fastsat i artikel 9, stk. 1, og artikel 14, stk. 5.
- 2 På begæring af mindst halvdelen, og under ingen omstændigheder mindre end seks, af de kontraherende stater skal generalsekretæren oversende ethvert forslag om ændring af grænserne i artikel 9, stk. 1, og artikel 14, stk. 5, til alle organisationens medlemmer og til alle kontraherende stater.
- 3 Enhver ændring, der foreslås og oversendes som ovenfor anført, skal forelægges for organisationens juridiske komité til overvejelse mindst seks måneder efter datoen for oversendelse.
- 4 Alle kontraherende stater skal, uanset om de er medlem af organisationen, have ret til at

Article 47

- 1 A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organisation.
- 2 The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of six States Parties or one-third of the States Parties whichever is the higher figure.
- 3 Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Amendment of limits

Article 48

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 47, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 9(1) and Article 14(5).
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties, any proposal to amend the limits specified in Article 9(1), and Article 14(5), shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organisation and to all Contracting States.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organisation (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 Organisation, shall be entitled to

deltage i den juridiske komités forhandlinger til overvejelse og vedtagelse af ændringer.

5 Ændringer skal vedtages med to tredjedels flertal af de kontraherende stater, der er til stede og afgiver stemme i den juridiske komité med den forøgelse, der følger af stk. 4, under forudsætning af, at mindst halvdelen af de kontraherende stater er til stede på afstemningstidspunktet.

6 Ved behandling af et forslag om ændring af grænser skal den juridiske komité tage hensyn til erfaringerne fra indtrufne hændelser, og i særdeleshed omfanget af de skader, disse har forårsaget, ændringer i pengeværdierne og følgerne af den foreslåede ændring for forsikringsomkostningerne. Den skal også tage hensyn til forholdet mellem grænserne i artikel 9, stk. 1, og artikel 14, stk. 5.

7
a) Ændringer af grænser i henhold til denne artikel kan tidligst behandles fem år efter den dato, hvor denne konvention blev åbnet for undertegnelse, eller mindst fem år fra datoen for ikrafttrædelse af en tidligere ændring i henhold til denne artikel.

b) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til en grænse, som er fastsat i denne konvention, med tillæg af seks procent pr. år beregnet samlet fra den dato, hvor denne konvention blev åbnet for undertegnelse.

c) Ingen grænse kan hæves så meget, at den overstiger et beløb, der svarer til en grænse, som er fastsat i denne konvention, multipliceret med tre.

8 Organisationen skal underrette alle kontraherende stater om enhver ændring, som vedtages i henhold til stk. 5. En ændring skal anses for antaget efter udløbet af en periode på 18 måneder efter datoen for meddelelsen herom, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, som

participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Legal Committee, expanded as provided in paragraph 4, on condition that at least one half of the Contracting States shall be present at the time of voting.

6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance. It shall also take into account the relationship between the limits established in Article 9(1), and those in Article 14(5).

7
(a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date this Convention was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention increased by six percent per year calculated on a compound basis from the date on which this Convention was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to a limit laid down in this Convention multiplied by three.

8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organisation to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of 18 months after the date of notification, unless within that

var kontraherende stater på tidspunktet for vedtagelsen af ændringen, inden for denne periode har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan antage ændringen, i hvilket tilfælde den forkastes og ikke får nogen virkning.

9 En ændring, der anses for at være antaget i henhold til stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter antagelsen.

10 Alle kontraherende stater skal være bundet af ændringen, medmindre de opsiges denne konvention i henhold til artikel 49, stk. 1 og 2, mindst seks måneder inden ændringen træder i kraft. En sådan opsigelse får virkning, når ændringen træder i kraft.

11 Når en ændring er vedtaget, men perioden på 18 måneder for dens antagelse endnu ikke er udløbet, skal en stat, der i løbet af denne periode bliver en kontraherende stat, være bundet af ændringen, hvis den træder i kraft. En stat, der bliver en kontraherende stat efter denne periode, skal være bundet af en ændring, der er antaget i henhold til stk. 8. I de i dette stykke omhandlede tilfælde bliver en stat bundet af en ændring, når denne ændring træder i kraft, eller når denne konvention træder i kraft for staten, hvis dette sker på et senere tidspunkt.

period no less than one-fourth of the States which were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force 18 months after its acceptance.

10 All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Convention in accordance with Article 49(1) and (2), at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11 When an amendment has been adopted but the 18-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Convention enters into force for that State, if later.

Opsigelse

Artikel 49

1 Denne konvention kan opsiges af enhver kontraherende stat på et hvilket som helst tidspunkt efter den dato, på hvilken den træder i kraft for den pågældende stat.

2 Opsigelsen sker ved deponering af et instrument hos generalsekretæren.

Denunciation

Article 49

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

2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3 En opsigelse får virkning tolv måneder efter deponering hos generalsekretæren af et instrument herom, eller efter en sådan længere periode, som måtte være angivet deri.

4 Uanset en kontraherende stats opsigelse af konventionen i henhold til denne artikel skal bestemmelserne i denne konvention angående forpligtelsen til at yde bidrag ifølge artikel 18, 19 eller artikel 21, stk. 5, til dækning af sådanne erstatningsbeløb, som Forsamlingen træffer afgørelse om i forbindelse med en hændelse, der indtræffer, inden opsigelsen får virkning, fortsat finde anvendelse.

Ekstraordinære samlinger i forsamlingen

Artikel 50

1 Inden 90 dage efter deponeringen af et opsigelsesinstrument kan enhver kontraherende part, som mener, at opsigelsen vil medføre en betydelig forøgelse af bidragene fra de resterende kontraherende stater, anmode direktøren om at indkalde Forsamlingen til en ekstraordinær samling. Direktøren skal indkalde Forsamlingen med en frist på mindst 60 dage efter modtagelsen af anmodningen.

2 Direktøren kan på eget initiativ indkalde Forsamlingen til en ekstraordinær samling, som afholdes inden 60 dage efter deponering af et opsigelsesinstrument, såfremt han mener, at en sådan opsigelse vil medføre en betydelig forøgelse af bidragene fra de resterende kontraherende stater.

3 Hvis Forsamlingen på en ekstraordinær samling, som er indkaldt i henhold til stk. 1 og 2, beslutter, at opsigelsen vil medføre en betydelig forøgelse af bidragene fra de resterende kontraherende stater, kan enhver af disse stater inden 120 dage før den dag, hvor opsigelsen træder i kraft, opsiges denne konvention med virkning fra samme dato.

3 Denunciation shall take effect 12 months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4 Notwithstanding a denunciation by a State Party pursuant to this Article, any provisions of this Convention relating to obligations to make contributions under Articles 18, 19 or Article 21(5) in respect of such payments of compensation as the Assembly may decide relating to an incident which occurs before the denunciation takes effect shall continue to apply.

Extraordinary sessions of the Assembly

Article 50

1 Any State Party may, within 90 days after the deposit of an instrument of denunciation the result of which it considers will significantly increase the level of contributions from the remaining States Parties, request the Director to convene an extraordinary session of the Assembly. The Director shall convene the Assembly to meet not less than 60 days after receipt of the request.

2 The Director may take the initiative to convene an extraordinary session of the Assembly to meet within 60 days after the deposit of any instrument of denunciation, if the Director considers that such denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties.

3 If the Assembly, at an extraordinary session, convened in accordance with paragraph 1 or 2 decides that the denunciation will result in a significant increase in the level of contributions from the remaining States Parties, any such State may, not later than 120 days before the date on which the denunciation takes effect, denounce this Convention with effect from the same date.

Ophør

Cessation

Artikel 51

Article 51

1 Denne konvention ophører med at gælde:

1 This Convention shall cease to be in force:

a) fra den dag, antallet af kontraherende stater er mindre end seks, eller

(a) on the date when the number of States Parties falls below six; or

b) 12 måneder efter den dag, på hvilken der skulle meddeles direktøren oplysninger om et tidligere kalenderår i henhold til artikel 21, hvis oplysningerne viser, at den samlede mængde last, for hvilken der skal svares bidrag til den generelle konto, jf. artikel 18, stk. 1, litra a) og c), og som er modtaget i de kontraherende stater i det foregående kalenderår, var på mindre end 30 mio. tons.

(b) 12 months after the date on which data concerning a previous calendar year were to be communicated to the Director in accordance with Article 21, if the data shows that the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with Article 18(1)(a) and (c) received in the States Parties in that preceding calendar year was less than 30 million tonnes.

Hvis den samlede mængde last, for hvilken der skal svares bidrag til den generelle konto, jf. artikel 18, stk. 1, litra a) og c), og som er modtaget i de kontraherende stater i det foregående kalenderår, var på mindre end 30 mio. tons, men over 25 mio. tons, kan Forsamlingen uanset litra b), hvis den skønner, at dette skyldes usædvanlige omstændigheder og sandsynligvis ikke vil gentage sig, inden udløbet af ovennævnte frist på 12 måneder beslutte, at konventionen skal forblive i kraft.

Notwithstanding (b), if the total quantity of contributing cargo to the general account in accordance with Article 18(1)(a) and (c) received in the States Parties in the preceding calendar year was less than 30 million tonnes but more than 25 million tonnes, the Assembly may, if it considers that this was due to exceptional circumstances and is not likely to be repeated, decide before the expiry of the abovementioned 12-month period that the Convention shall continue to be in force. The Assembly may not, however, take such a decision in more than two subsequent years.

2 De stater, som er bundet af denne konvention dagen før den dato, den ophører at gælde, skal træffe de fornødne forholdsregler for at sikre, at HNS-fonden kan udøve de i artikel 52 omhandlede funktioner, og forbliver alene med dette formål bundet af denne konvention.

2 States which are bound by this Convention on the day before the date it ceases to be in force shall enable the HNS Fund to exercise its functions as described under Article 52 and shall, for that purpose only, remain bound by this Convention.

Opløsning af HNS-fonden

Winding up of the HNS fund

Artikel 52

1 Hvis denne konvention ophører at gælde, skal HNS-fonden dog:

a) opfylde sine forpligtelser i anledning af enhver hændelse, som er indtruffet, før konventionen ophørte at gælde, og

b) kunne udøve sine rettigheder til bidrag i den udstrækning, disse bidrag er nødvendige til opfyldelse af de under litra a) nævnte forpligtelser, herunder de udgifter til HNS-fondens administration, som er nødvendige til dette formål.

2 Forsamlingen skal tage alle nødvendige skridt for at afslutte HNS-fondens opløsning, herunder en ligelig fordeling af de resterende aktiver mellem de personer, der har bidraget til HNS-fonden.

3 HNS-fonden forbliver en juridisk person for så vidt angår denne artikel.

Article 52

1 If this Convention ceases to be in force, the HNS Fund shall nevertheless:

(a) meet its obligations in respect of any incident occurring before this Convention ceased to be in force; and

(b) be entitled to exercise its rights to contributions to the extent that these contributions are necessary to meet the obligations under (a), including expenses for the administration of the HNS Fund necessary for this purpose.

2 The Assembly shall take all appropriate measures to complete the winding up of the HNS Fund including the distribution in an equitable manner of any remaining assets among those persons who have contributed to the HNS Fund.

3 For the purposes of this Article the HNS Fund shall remain a legal person.

Depositär

Artikel 53

1 Denne konvention og ændringer, som er vedtaget i henhold til artikel 48, skal deponeres hos generalsekretæren.

2 Generalsekretæren skal:

a) underrette alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen, og alle medlemmer af organisationen om:

i) enhver ny undertegnelse eller deponering af et ratifikations-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument med angivelse af datoen herfor

Depositary

Article 53

1 This Convention and any amendment adopted under Article 48 shall be deposited with the Secretary-General.

2 The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organisation, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

ii) datoen for konventionens ikrafttrædelse	(ii) the date of entry into force of this Convention;
iii) ethvert forslag om ændring af grænserne i forbindelse med erstatningsbeløb, som er fremsat i overensstemmelse med artikel 48, stk. 2	(iii) any proposal to amend the limits on the amounts of compensation which has been made in accordance with Article 48(2);
iv) enhver ændring, som er vedtaget i overensstemmelse med artikel 48, stk. 5	(iv) any amendment which has been adopted in accordance with Article 48(5);
v) enhver ændring, der anses for at være antaget i henhold til artikel 48, stk. 8, med angivelse af den dato, på hvilken ændringen skal træde i kraft i medfør af artiklens stk. 9 og 10	(v) any amendment deemed to have been accepted under Article 48(8), together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
vi) deponering af ethvert instrument til opsigelse af denne konvention med angivelse af den dato, på hvilken det er modtaget, og den dato, på hvilken opsigelsen træder i kraft	(vi) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect; and
vii) enhver meddelelse, der kræves i medfør af en artikel i denne konvention, og	(vii) any communication called for by any Article in this Convention; and
b) fremsende bekræftede genparter af denne konvention til alle stater, der har undertegnet eller tiltrådt konventionen.	(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
3 Så snart denne konvention træder i kraft, skal depositaren oversende en bekræftet genpart heraf til De Forenede Nationers generalsekretær til registrering og offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 102 i De Forenede Nationers pagt.	3 As soon as this Convention 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.

Sprog

Artikel 54

Denne konvention er udfærdiget i et enkelt originaleksemplar på arabisk, kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk, hvilke alle er lige autentiske.

Languages

Article 54

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

UDFÆRDIGET I LONDON den tredje maj
nitten hundrede og seksoghalvfems.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har
undertegnede, behørigt befuldmægtigede hertil
af deres respektive regeringer, underskrevet
denne konvention.

DONE at London this third day of May one
thousand nine hundred and ninety-six.

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

BILAG I

**CERTIFIKAT VEDRØRENDE FORSIKRING ELLER ANDEN ØKONOMISK
SIKKERHEDSSTILLELSE I FORBINDELSE MED ANSVAR FOR SKADER
FORÅRSAGET AF FARLIGE OG SKADELIGE STOFFER (HNS)**

Udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12 i den internationale konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, 1996

Skibets navn	Kendingstal eller -bogstaver	IMO-skibside-ntifikationsnummer	Hjemssted	Ejerens navn og fuldstændige forretningsadresse

Hermed attesteres, at en forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhedsstillelse, der opfylder kravene i artikel 12 i den internationale konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, 1996, er i kraft for ovennævnte skib.

Sikkerhedsstillelsens type

Sikkerhedsstillelsens gyldighed

Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garant(er)

Navn

Adresse :

.....

Dette certifikat er gyldigt indtil

Udstedt eller bekræftet af regeringen i
(statens fulde navn)

....., den
(Sted) (Dato)

.....

(Udstedende eller bekræftende embedsmands underskrift og titel)

Forklarende bemærkninger:

1. Såfremt det ønskes, kan statens navn omfatte en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
2. Hvis det totale beløb, der er stillet sikkerhed for, er blevet skaffet fra mere end en kilde, skal beløbet fra hver kilde angives.
3. Hvis der stilles sikkerhed i flere forskellige former, skal disse nævnes.
4. Under punktet "Sikkerhedsstillelsens gyldighed" skal den dato, hvor sikkerheden træder i kraft, angives.
5. Under punktet "Navn og adresse på forsikringsgiver(e) og/eller garant(er)" skal dennes eller disses hovedforretningsadresse angives. Hvis det er relevant, skal forretningsadressen på det sted, hvor forsikringen eller anden sikkerhedsstillelse er oprettet, angives.

BILAG II

REGLER FOR BEREGNINGEN AF DE ÅRLIGE BIDRAG TIL DEN GENERELLE KONTO

Regel 1

1 Det faste beløb, som der er henvist til i artikel 17, stk. 3, beregnes for hver sektor i overensstemmelse med disse bestemmelser.

2 Når det er nødvendigt at beregne bidrag til mere end én sektor under den generelle konto, beregnes der et separat fast beløb pr. enhed bidragspligtig last for hver af følgende sektorer afhængigt af behovet:

- a) masse gods i bulk, jf. artikel 1, stk. 5, litra a), nr. vii);
- b) olie, hvis oprettelsen af olie kontoen er udskudt eller suspenderet;
- c) LNG, hvis oprettelsen af LNG-kontoen er udskudt eller suspenderet;
- d) LPG, hvis oprettelsen af LPG-kontoen er udskudt eller suspenderet;
- e) andre stoffer.

Regel 2

1 For hver sektor er det faste beløb pr. enhed bidragspligtig last produktet af afgiften pr. HNS-point og sektorfaktoren for denne sektor.

2 Afgiften pr. HNS-point er de samlede årlige bidrag, der skal opkræves til den generelle konto, divideret med det samlede antal HNS-point for alle sektorer.

3 Det samlede antal HNS-point for hver sektor er produktet af den samlede mængde bidragspligtig last, målt i metriske tons, til denne sektor og den tilsvarende sektorfaktor.

4 En sektorfaktor beregnes som det vejede aritmetiske gennemsnit af forholdet krav/mængde for den pågældende sektor for det pågældende år og de foregående ni år i overensstemmelse med denne regel.

5 Medmindre andet er bestemt i stk. 6, beregnes forholdet krav/mængde for hvert af disse år som følger:

- a) anerkendte krav, målt i regningsenheder omregnet fra den valuta, som kravet er fremsat i, ved hjælp af den kurs, der gælder på datoen for den pågældende hændelse, vedrørende skader forårsaget af stoffer, for hvilke der skyldes bidrag til HNS-fonden for det pågældende år, divideret med
- b) mængden af bidragspligtig last svarende til det pågældende år.

6 I de tilfælde, hvor de oplysninger, der kræves i medfør af stk. 5, litra a) og b), ikke er til rådighed, lægges følgende værdier til grund for forholdet krav/mængde for hvert af de manglende år:

a) Masegods i bulk, jf. artikel 1, stk. 5, litra a), nr. vbii)	0
b) Olie, hvis oprettelsen af oliekontoen er udskudt	0
c) LNG, hvis oprettelsen af LNG-kontoen er udskudt	0
d) LPG, hvis oprettelsen af LPG-kontoen er udskudt	0
e) Andre stoffer	0,0001

7 Det aritmetiske gennemsnit af de ti år vejes efter en faldende lineær skala, således at kvotienten for det pågældende år har en vægt på 10, året forud for det pågældende år en vægt på 9, det næste foregående år en vægt på 8 osv., indtil det tiende år har en vægt på 1.

8 Hvis oprettelsen af en separat konto er blevet udskudt, beregnes den relevante sektorfaktor i overensstemmelse med de bestemmelser i denne regel, som Forsamlingen finder hensigtsmæssige.

ANNEX I

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES (HNS)

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the owner

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the International Convention of Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Type of Security

Duration of Security

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

Name

Address

.....

This certificate is valid until.....

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

.....

(Full designation of the State)

At On
(place) (Date)

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

Explanatory notes:

1. If desired, the designation of the state may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.
 2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
 3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
 4. The entry "Duration of 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.
-

ANNEX II

REGULATIONS FOR THE CALCULATION OF ANNUAL CONTRIBUTIONS TO THE GENERAL ACCOUNT

Regulation 1

1 The fixed sum referred to in Article 17(3) shall be determined for each sector in accordance with these regulation.

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 t in Article 1(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(5(a)(vii)	0
(b) oil, if the operation of the oil account is postponed	0
(c) LNG, if the operation of the LNG account is postponed	0
(d) LPG, if the operation of the LPG account is postponed	0
(e) other substances	0,0001

7 The arithmetic average of the 10 years shall be weighted on a decreasing linear scale, so that the ratio of the relevant year shall have a weight of 10, the year prior to the relevant year shall have a weight of nine, the next preceding year shall have a weight of eight, and so on, until the 10th year have a weight of one.

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.

BILAG D

BERETNING

fra den danske delegation til IMO's internationale konference om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer, og om ændring af globalbegrænsningskonventionen fra 1976.

1. Indledning

I perioden 15. april til 3. maj 1996 afholdtes i London i IMO (International Maritime Organization) en international søretskonference med det formål at vedtage en konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med transport til søs af farlige og forurenende stoffer. På samme konference skulle der vedtages en protokol til ændring af den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav fra 1976 (1976-globalbegrænsningskonventionen).

På konferencen deltog repræsentanter for 73 lande, samt observatører fra en række internationale organisationer [Tekst udeladt].

Den danske delegation bestod af konsulent Birgit Sølling Olsen og fuldmægtig Kirsten Hee Larsen, Erhvervsministeriet, samt afdelingschef Uffe Lind Rasmussen, Danmarks Rederiforening.

Som præsident for konferencen valgtes Dr. W. Muller, Schweiz. IMO's juridiske sekretariat under ledelse af IMO's generalsekretær Mr. N. A. O'Neil fungerede som sekretariat for konferencen.

Der blev nedsat en Committee of the Whole, hvor Mr. A. H. E. Popp, Canada, valgtes til formand.

Der blev endvidere nedsat en Drafting Committee med Dr. R. P. Balkin, Australien, som formand.

Endelig blev der nedsat en Credentials Committee til gennemsyn af deltagernes akkreditiver.

2. Baggrunden for den diplomatiske konference

Hazardous and Noxious Substances (HNS)

I 1984 afholdtes første gang en diplomatkonference med henblik på at vedtage en konvention om erstatningsansvar ved søtransport af farlige stoffer. Konferencen var motiveret af det tiltagende omfang af transporter til søs af kemikalier og gasser, som i tilfælde af ulykker ville være i stand til at forårsage store skader på omgivelserne. Inspireret af olieansvarskonventionerne fra 1969 og 1971 var der i IMO's Legal Committee udarbejdet et konventionsudkast.

Konventionsudkastet var begrænset til bulktransporter, og kun skader forårsaget af et begrænset antal farlige og forurenende stoffer var dækket. Det objektive ansvar var delt mellem reder og afskiber på linje med den ordning, som fandtes i olieansvarskonventionerne. Da man på konferencen også skulle behandle en revision af konventionen af 1969 om erstatningsansvar for skader ved olieforurening og konventionen af 1971 om oprettelse af en international erstatningsfond for skader ved olieforurening, nåede man, med den begrænsede tid der var til rådighed, ikke en afklaring af alle problemerne vedrørende HNS-konventionen. Der blev derfor på konferencen i

1984 ikke enighed om en tekst. Dertil var sagen ikke tilstrækkelig moden. Man vedtog alene en resolution, samt opfordrede IMO til at udarbejde et nyt konventionsudkast.

Der har siden 1984 med større eller mindre intensitet været arbejdet med et udkast til en ny konvention, ikke mindst efter 1992 har opgaven haft en høj prioritet i IMO's Legal Committee. I Legal Committee opnåede man efterhånden stor opbakning til et udkast, som fortsat i høj grad lignede olieansvarskonventionerne. Udkastet var dog også inspireret af FN's konvention fra 1989 om ansvar for skader forårsaget under transport med farligt gods ad vej, jernbane eller indre vandveje (CRTD). Udkastet var imidlertid nu på en række punkter meget forskellig fra udkastet fra 1984. Såvel bulktransporter som stykgods, fx. containere og tønder, var nu omfattet. De farlige stoffer blev i det nye udkast defineret ved henvisninger til forskellige IMO regelsæt vedrørende sikkerhedsforanstaltninger ved søtransport af farlige og forurenende stoffer (HNS). Hermed var antallet af stoffer betydeligt større end i det første konventionsudkast fra 1984.

Det nye udkast deler fortsat det objektive ansvar mellem rederen og importørerne af det farlige gods i lighed med, hvad der gælder ved transport af olie. Som en konsekvens heraf bliver skader, der har en sådan størrelse, at de ikke kan dækkes inden for rederens maksimale erstatningsansvar, eller hvor der er mange skader, der samlet overstiger dette beløb, dækket af en international fond, som importørerne af HNS-stoffer betaler til. For rederens vedkommende er der pligt til at tegne forsikring/stille en garanti, som dækker rederens ansvar.

Der var dog også i det nye udkast en række uafklarede spørgsmål, som først blev løst sent på konferencen og som på et tidspunkt så ud til at bringe konventionen i fare. Det drejede sig især om beløbsstørrelsen for rederens ansvar, samt spørgsmålet om konventionens sammenkædning med globalbegrænsningskonventionen (Linkage-problematikken). Linkage skulle sikre en bedre udnyttelse af begrænsningsfonde etableret efter henholdsvis HNS-konventionen og globalbegrænsningskonventionen. Alle lande tillagde det imidlertid stor betydning, at man nu fik en konvention, og var derfor indstillet på at gå vidt for at opnå et kompromis. Grunden hertil var ikke mindst ønsket om at få en global løsning, men også hensynet til IMO's fremtidige rolle i international lovgivning inden for søretten. Der blev således med konsensus vedtaget en konvention om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med transport til søs af farlige og forurenende stoffer (HNS-konventionen).

[Tekst om protokol til Globalbegrænsningskonventionen udeladt]

3. Forløbet af den diplomatiske konference.

Som grundlag for drøftelserne forelå for det første udkast til konventionstekster, udarbejdet af IMO's Legal Committee. Derudover forelå både en række generelle bemærkninger og en række konkrete ændringsforslag til udkastene, som var udarbejdet af de forskellige deltagerlande og organisationer.

[Tekst udeladt]

Forhandlingerne forgik først og fremmest i Committee of the Whole, men også i diverse arbejdsgrupper. Desuden havde formanden samlet en såkaldt konsultationsgruppe med 10 af de mest centrale lande, heriblandt Norge, som blev anset for repræsentant for de nordiske lande. I

denne gruppe foregik en del af de vigtigste uformelle drøftelser, og den danske delegation sørgede for at holde tæt kontakt til Erik Røsæg, som var den norske chefforhandler.

Ligeledes blev der afholdt en række nordiske koordinationsmøder, hvor også erhvervsdeltagerne fra de forskellige nordiske lande deltog.

Der var ingen egentlig EU-koordinering på konferencen, men der blev holdt 2 møder, hvor landene orienterede hinanden om deres synspunkter, ligesom Kommissionen forud for konferencen havde taget initiativ til en sådan drøftelse.

HNS

Indledningsvis drøftedes 4 kernepunkter, hvorom der herskede en del uenighed. På disse punkter blev der endvidere nedsat diverse arbejdsgrupper.

Det drejede sig om:

1. Hvorvidt visse stoffer skulle undtages fra konventionen (kul, fiskemel og radioaktive materialer).
2. Hvorvidt LPG (liquid petroleum gasses) skulle have sin egen konto (seperate account) i HNS-fonden på linie med olie og LNG (liquid natural gasses).
3. Spørgsmål et om linkage og begrænsningsbeløbenes størrelse.
4. Udformningen af konventionens ikrafttrædelsesbestemmelse.

Ad 1:

Et flertal af lande, heriblandt Australien, Japan og Italien ønskede at undtage kul fra konventionen, da man fandt, at kul ikke udgjorde en forureningsrisiko, og at brand- og eksplosionsfaren ved transport af kul var minimal. Såfremt kul blev undtaget, ville skaden ved transport af kul ikke blive dækket, ligesom importørerne af kul ikke skulle betale til HNS-fonden.

En række europæiske lande, herunder Danmark, ønskede derimod at bibeholde kul i konventionen. Dels af principielle årsager: hvis man først begyndte at "pille" enkelte stoffer ud, kunne man risikere, at andre lande ønskede andre stoffer undtaget, og dermed ville konventionens værdi blive forringet. Endvidere fandt man, at ofre for en brand eller eksplosion i forbindelse med transport af kul burde dækkes, da tidligere erfaringer viste, at ulykker af denne art var forekommet. Desuden fandt enkelte, at kul var i stand til at forurene særligt følsomme havområder. De lande, som ønskede at bibeholde kul i konventionen, var dog indstillet på, at beregningen af bidrag fra kulimportørerne skulle tage hensyn til den lave risiko og de meget store importerede mængder. I modsat fald ville kulimportørerne bære en stor del, af skaderne mere generelt.

Der var lagt op til, at kul skulle have sin egen sektor inden for den generelle konto, som skulle betale for skader. Dette medførte, at kulimportørerne kun skulle betale, såfremt der skete skader ved transport af kul. Herudover ville man ved fastsættelse af sektorfaktoren, der beregnes på basis af den gennemsnitlige import af kul, også tage et særligt hensyn, ved at sætte sektorfaktoren lavt eller til 0. Sektorfaktoren har betydning for fordelingen af betalinger mellem de forskellige stoffer. Konsekvenserne heraf ville være, at kulimportørerne kun i begrænset omfang eller slet ikke skulle bidrage til andre skader end skader forårsaget ved transport af kul. Dette overbeviste imidlertid ikke landene, som ønskede kul undtaget. Der var foregået en del lobbyvirksomhed før konferencens start med henblik på at få kul undtaget. Dette var givetvis medvirkende til, at så stort et flertal støttede dette synspunkt, som også blev det endelige resultat.

Konferencen besluttede efter langvarige diskussioner helt at undtage radioaktive materialer fra konventionen. Det havde været fremme, at såkaldte "low level nuclear substances" skulle omfattes af konventionen, men resultatet blev en undtagelse og en vedtagelse af en resolution [Tekst udeladt], som anbefalede, at der blev udarbejdet ansvars- og erstatningsregler i Det Internationale Atom Energi Agenturs (IAEA) regi.

Efter ønske fra især de syd- og mellemamerikanske lande vedtog konferencen en resolution, som bevirker, at visse typer fiskemel er undtaget fra konventionen [Tekst udeladt].

At ovennævnte stoffer blev undtaget fra konventionen betyder både, at importørerne af disse stoffer ikke er bidragspligtige til HNS-fonden, men også at skader forårsaget af stofferne ikke dækkes under konventionen. For atomskader eksisterer der i øvrigt en særlig ansvarskonvention, mens uheld med de andre stoffer dækkes efter globalbegrænsningskonventionen.

Ad 2:

På grund af et stærkt ønske fra Japan og Korea besluttede man at give LPG (liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent), en separat konto (separate account). Der var allerede inden konferencens start enighed blandt landene om at give separate accounts til olie og LNG (liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with methane and butane as the main constituent). Det betyder, at importørerne af LPG alene skal betale for ulykker forårsaget af LPG. Tilsvarende gælder for LNG og olie, dog er det for så vidt angår LNG ikke importøren modtageren, men "the titleholder", som er bidragsyderen.

Ad 3:

Spørgsmålene om linkage og beløbsgrænser var klart de mest besværlige at opnå enighed om. Hvad angår linkage tegnede der sig ved konferencens begyndelse et flertal af lande, som gik ind for linkage - heriblandt var Danmark. Efter de uformelle forhandlinger ændrede billedet sig imidlertid. Afgørende var det især, at Japan ændrede holdning samt at P&I-klubberne, stik imod deres tidligere meldinger, nu udtalte, at der ikke var forsikringsmæssige problemer forbundet med "de-linkage". Et af hovedargumenterne for linkage-foretagelserne havde netop været, at linkage sikrede, at rederne fik bedst mulighed for at forsikre deres ansvar.

Spørgsmålet om linkage var knyttet til spørgsmålet om beløbsgrænser. I starten af konferencen var landene meget tilbageholdende med at melde klart ud med, hvilke grænser man ønskede. Givetvis fordi man fandt, at dette spørgsmål kunne der "handles med" på et senere tidspunkt. For en række lande afhang spørgsmålet om beløbsgrænser endvidere af, om man fik linkage. Hvis HNS-konventionen blev sammenkædet med globalbegrænsningskonventionen, kunne man acceptere større beløbsgrænser.

Uenigheden landene imellem drejede sig herudover især om beløbsgrænsen for små skibe og grænsen for rederens absolutte maksimale ansvar. Nogle lande ønskede høje beløb for små skibe, idet man fandt, at også små skibe havde en stor forureningsevne, idet selv små mængder af fx. kemikalier kunne forårsage store skader. Andre lande, herunder Danmark, mente, at for høje grænser ville belaste den lille skibsfart, som kunne få problemer med at forsikre meget høje beløb. Der var i øvrigt hidtil opnået en god dækning af HNS-skader gennem globalbegrænsningskonventionens lavere grænser. Dette burde man tage hensyn til.

For så vidt angik rederens maksimale ansvar (beløbsgrænsen for 1. tier) ønskede nogle lande meget høje beløb, således at HNS-fonden (2. tier) kun kom i anvendelse i ekstraordinære tilfælde, dvs. ved katastrofer. Andre lande, herunder Danmark, fandt derimod, at grænsen skulle fastsættes, således der skete en reel deling af ansvar et mellem rederen på den ene side og importørerne (HNS-fonden) på den anden side. Denne gruppe af lande foretrak en løsning, der var på linje med oliekonventionerne.

Resultatet af forhandlingerne blev følgende beløbsgrænser:

For små skibe under 2000 BT er rederens maksimale ansvar 10 mio. SDR. (ca. 90 mio. kr.). For skibe op til 50.000 BT er rederens maksimale ansvar 82 mio. SDR (ca. 730 mio. kr.). For skibe op til 100.000 BT er rederens maksimale ansvar 100 mio. SDR (ca. 895 mio. kr.). HNS-fonden supplerer rederens ansvar op til en grænse, der sammen med rederens erstatning udgør 250 mio. SDR (ca. 2,4 mia. kr.). Beløbsgrænserne i SDR ligger fast, men da SDR kursfastsættes, kan der være udsving afhængig af dagskursen.

Under konferencen introducerede flere lande et ønske om at undtage de mindste skibe fra konventionen. Der samlede sig efterhånden et flertal for en sådan undtagelse, som gælder små skibe under 200 BT. Danmark var imod undtagelsen, da den medførte, at skadelidte ved forureningsskade, hvor et sådant skib var involveret, blev stillet væsentligt dårligere, end hvis skaden var dækket af HNS. Hertil kom, at der var uklarhed med hensyn til dækningen, hvis skibet forvoldte skade i et andet land, som ikke havde gjort brug af undtagelsen. Da også andre lande havde problemer, blev undtagelsen indsnævret. Undtagelsesbestemmelsen (art. 5) er nu udformet således, at et land i forbindelse med dets tiltrædelse af konventionen har mulighed for at erklære, at dets små skibe ikke er omfattet. Det gælder dog kun skibe, der sejler mellem landets egne havne og med emballeret gods. Det betyder, at der ikke er forsikringspligt ved HNS transport med disse skibe, og at et land, som har benyttet sig af denne undtagelse, ikke får dækket skader forvoldt af dets egne små skibe på eget territorium, se nærmere herom nedenfor.

Ad 4:

Der blev opnået enighed om, at konventionen træder i kraft, når følgende betingelser er opfyldt:

- 12 stater har ratificeret, heriblandt 4 stater med en skibstonnage på mindst 2 mio. BT,
- når den mængde af HNS, der modtages i de ratificerede lande, og som skal bidrage til general account, overstiger 40 mio. tons.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Artikel 1 indeholder definitioner af en række ord og begreber anvendt i konventionen. Definitionerne er i stor udstrækning taget fra oliekonventionerne og CRTD.

Definitionen af "receiver", som findes i **artikel 1.4**, er afgørende for, hvem der kommer til at betale til HNS-fonden. Udgangspunktet er, at som "receiver" (modtager) anses enten a) den, som fysisk modtager det farlige gods eller b) den, som i overensstemmelse med national ret anses som modtageren af gods leveret i vedkommende stats havne eller terminalanlæg. Hvis imidlertid den fysiske modtager under a) handler som agent (fuldmægtig) for en anden (fuldmagtsgiver), og fuldmagtsgiveren er underlagt et medlemslands jurisdiction, anses fuldmagtsgiver for modtager, såfremt agenten oplyser om fuldmagtsgiverens identitet. For så vidt angår den nationale afgrænsning af begrebet modtager, som nævnt i b), skal denne medføre, at den totale mængde af

bidragspligtigt gods (contributing cargo) i det store og hele er den samme, som hvis man havde anvendt definitionen i a).

Artikel 1.4 er udtryk for et ønske om fleksibilitet, idet nogle lande ikke var interesserede i at være bundet af en bestemt definition af modtager, men ønskede mulighed for at afpasse definitionen til særlige nationale behov. Samtidig har man dog sikret sig, at forskellige definitioner af modtagerbegrebet ikke skal bevirke en omgåelse af betalingsforpligtelsen. I tidligere udkast henviste man til den ansvarlige for godsets toldbehandling, men det blev fjernet fra den endelige tekst, da en række lande fandt teksten problematisk. Medlemslandene kan imidlertid stadig bruge dette kriterium, hvis de vælger nationalt at definere modtager.

Artikel 1.5 definerer "Hazardous and Noxious Substances" (HNS) ved i pkt. (a) at henvise til en række IMO konventioner om sikkerhed i forbindelse med transport af farlige og forurenende stoffer. I tilslutning til disse konventioner er der i IMO udarbejdet lister over en lang række stoffer, der er omfattet heraf. Der var en længere debat om ajourføring af listerne og mulighederne for at få adgang til disse. IMO's sekretariat ønskede tydeligt ikke en forpligtelse til regelmæssigt at ajourføre de meget omfattende lister (ca. 6.000 forskellige stoffer). Lister og oplysninger herom er dog tilgængelige hos de enkelte landes søfartsmyndigheder, som netop stiller særlige krav i forbindelse med sikkerheden ved transporten. At senere ændringer af konventionerne også er omfattet, fremgår af formuleringen "as amended". De nævnte stoffer er omfattet, når de transporteres som gods ("as cargo") ombord på et skib. Ud over stofferne under (a) er også "residues" (rester) fra en forudgående transport af disse stoffer omfattet af definitionen, jf. pkt. (b). I konventionsudkast (pkt. c) var også affald transporteret med henblik på dumpning omfattet af definitionen af HNS. Bestemmelsen blev imidlertid slettet, da den blev betragtet som overflødig. Nogle lande fremførte, at affald også kunne betragtes som "cargo", som nævnt under pkt. (a), og dermed allerede var omfattet. Hos andre var begrundelsen, at transport af farlige stoffer med henblik på dumpning sjældent fandt sted, da tilladelse dertil kun blev givet i helt særlige undtagelsestilfælde.

Hertil kom, at man så bevægede sig langt væk fra konventionens formål, hvor hovedsigtet var at regulere ansvars- og erstatningsforhold i forbindelse med uheld ved erhvervsmæssig transport. Transport af affald til dumpning er derfor kun omfattet, hvis det kan betragtes som "cargo". Der var ikke tilslutning til, at bunkers skulle være omfattet, da bunkers ikke kunne omfattes som "cargo".

Artikel 1.6 definerer "damage". Det er afgørende, at de forskellige typer skade opregnet i bestemmelsen er forårsaget af ("caused by") de farlige stoffer (HNS). Hvad der menes med "caused by" er for at undgå tvivl defineret i artikel 1.6 in fine. Det er således stoffernes farlige eller forurenende egenskaber, der skal være skyld i skaden. Hvis eksempelvis en container med et farligt stof eksploderer og forårsager skade, er denne skade omfattet af definitionen. Forstiller man sig derimod en skade forårsaget på grund af fejlhåndtering af samme container, men hvor det ikke er afgørende for skaden, om containeren indeholder et farligt eller ufarligt stof, er denne skade ikke omfattet af definitionen.

Hvis det ikke er muligt at afgrænse, hvilken del af en skade der skyldes HNS, og hvilken del, der skyldes andre faktorer, betragtes hele skaden som en HNS-skade under artikel 1.6. Dette gælder dog ikke, hvis den anden del af skaden er af den type, som er nævnt i artikel 4.3. Dvs. hvis der er tale om olieforureningsskade efter oliekonventionerne eller skade forårsaget af radioaktivt materiale. Artikel 4.3 har således forrang i forhold til artikel 1.6 andet afsnit.

Artikel 1.10 definerer "contributing cargo" (last/gods, der udløser bidragspligt). Definitionen har betydning for beregningen af bidrag til HNS-fonden. Som "contributing cargo" anses alle HNS-stoffer som, efter at være transporteret til søs som last, losses i en havn eller terminal inden for et medlemslands territorium. Gods i transit betragtes ikke som "contributing cargo", før det når sit endelige bestemmelsessted. Gods kan godt være i "transit", selvom det måske befinder sig i længere tid i fx. en lagerhal, inden det videretransporteres. Dog er godset ikke længere i transit, hvis det forarbejdes eller forbruges. Kun HNS, som er transporteret som last ("as cargo"), betragtes som "contributing cargo". Det vil sige, at hverken "residues", som nævnt i artikel 1.5 (b), eller bunkers er omfattet af definitionen.

Artikel 2 fastslår, at konventionens annekser (bilag) er en del af selve konventionen.

Artikel 3 fastlægger konventionens geografiske anvendelsesområde. Konventionen finder for det første anvendelse, hvis der opstår skader (herunder både skader, som følge af brand eller eksplosion, og forureningsskader) inden for et medlemslands territorium, inklusiv territorialfarvandet. For det andet finder den anvendelse ved forureningsskade i et medlemslands eksklusive økonomiske zone (eller inden for 200 sømil grænsen). For det tredje finder konventionen anvendelse i tilfælde, hvor et skib, der er registreret i et medlemsland, forårsager anden skade end forureningsskade (fx. skader som følge af en eksplosion, der er forårsaget af de farlige eller forurenende stoffer) uden for noget lands territorium, dvs. på det åbne hav. For det fjerde finder den anvendelse ikke kun på egentlige skader forårsaget af de farlige eller forurenende stoffer, men også på krav om dækning af omkostninger ved at gennemføre tiltag for at afværge eller begrænse ovennævnte skader.

Artikel 4 angiver en række områder, hvor konventionen ikke gælder. Konventionen dækker således ikke det kontraktsretlige ansvar ved transport af passagerer eller gods.

Efter artikel 4.3 litra (a), undtages forureningsskade, som defineret i olieansvarskonventionen (CLC). Det er præciseret, at også forureningsskade, som ikke kompenseres i medfør af olieansvarsreglerne (fx. fordi det pågældende land ikke har tiltrådt olieansvarskonventionen - CLC), falder uden for HNS-konventionen. Baggrunden for denne præcisering er, at der på konferencen var en vis usikkerhed med hensyn til, hvordan man skulle forstå "as defined in". I en tilsvarende bestemmelse i 1976-globalbegrænsningskonventionen havde man anvendt udtrykket "within the meaning of". Også det havde givet anledning til fortolkningstvivl. Baggrunden for at undtage olieforureningsskader var, at man ikke ønskede, at HNS-konventionen skulle fungere som en "gap filling" konvention, og dermed fratage lande incitamentet til at tilslutte sig oliekonventionerne. Der blev derfor tilføjet "..whether or not compensation is payable in respect of it..", hvilket skulle gøre det klart, at såvel olieskade, som faktisk dækkes af CLC, men også skade, som kunne være dækket af CLC, er undtaget fra HNS-konventionen.

Artikel 4.3, litra (b), undtager radioaktivt materiale fra konventionen. Som nævnt i indledningen er også lavradioaktivt materiale undtaget.

Artikel 5 fandtes ikke i konventionsudkastet, men opstod da en række lande - især mindre ø-stater - fremførte stærke ønsker om en undtagelse for transport af HNS med små skibe, jf. de indledende bemærkninger.

Undtagelsen vedrører små skibe under 200 BT, som transporterer HNS i emballeret form. Et land kan i forbindelse med dets tiltrædelse af HNS-konventionen erklære, at denne undtagelse gælder ved transport mellem havne og terminaler inden for staten. Endvidere kan to nabostater erklære, at også transport mellem disse stater er undtaget.

Når et land vælger at undtage disse transportere, betyder det, at såfremt der sker skader inden for dette lands territorium eller eksklusive økonomiske zone, dækkes disse skader ikke under denne konvention. Samtidig skal disse transportere heller ikke bidrage som "contributing cargo" under konventionen.

Et land, som har undtaget små skibe i henhold til artikel 5, kan til hver en tid trække denne erklæring tilbage. Undtagelsen er ikke begrænset til det pågældende lands egne skibe; men er flagneutralt.

Artikel 6 er en i og for sig overflødig policy bestemmelse, som fastslår hvad der under alle omstændigheder er gældende: en medlemsstat er forpligtet til at foretage de lovændringer, som er nødvendige for at sikre overholdelsen af forpligtelser under konventionen.

Artikel 7 regulerer rederens ansvar. Der er i lighed med CLC-konventionen objektivt ansvar. I artikel 7, stk. 2, er listet en række tilfælde, hvor rederen frigøres fra sit objektive ansvar, og der er her i meget høj grad sammenhold med de ansvarsfritagelsesgrunde, der findes i CLC.

Der var på konferencen uenighed om, hvorvidt rederen skulle fritages for ansvar i tilfælde, hvor afskiberen var vidende om lastens farlige karakter, men ikke havde informeret rederen herom. Resultatet blev en kompromisløsning, som findes i artikel 7, stk. 2 (d). Ifølge denne bestemmelse fritages rederen fra ansvar, hvis afskiberen har undladt eller har givet mangelfuld information om lastens farlighed, og denne undladelse har været helt eller delvis årsag til skaden, fx. fordi rederen så ikke har håndteret lasten på en særlig måde, eller til, at rederen har undladt at tegne forsikring i overensstemmelse med konventionens krav.

Artikel 7.4 fastslår, at krav mod ejeren kun kan fremsættes i overensstemmelse med denne konvention. På konferencen diskuteredes en modifikation til denne bestemmelse, som tillod, at der kunne gøres krav gældende efter national lovgivning. Et flertal af landene afviste en sådan modifikation, da den ville stride mod princippet om international uniformitet på området.

Artikel 8, som er taget fra CRTD, regulerer den situation, at der er to eller flere HNS-transporterende skibe involveret i en ulykke. I dette tilfælde er hver enkelt ejer ansvarlig for skaden. Kan en skade ikke med nogenlunde sikkerhed henføres til det ene eller det andet skib, er ejerne solidarisk ansvar lige for en sådan skade. Hver enkelt ejer er dog under alle omstændigheder berettiget til at begrænse sit ansvar efter ansvarsgrænserne i artikel 9.

Spørgsmålet om regres afgøres af medlemsstaternes nationale regler.

Artikel 9 fastsætter begrænsningsbeløbene eller størrelsen af den HNS-begrænsningsfond, som rederen skal etablere. Som nævnt ovenfor forhandlede der intet om disse beløb, inden der kunne opnås enighed om følgende grænser for skibsejers ansvar i forbindelse med en HNS-ulykke:

10 mio. SDR (ca. 90 mio. kr.) hvor skibet er på 2000 BT eller derunder.

For skibe mellem 2000 BT og 50.000 BT beregnes begrænsningsbeløbet ved at gange tonnagen ud over de 2000 med 1500 SDR. Dette beløb lægges sammen med de 10 mio. SDR. Det betyder, at ejeren af et skib på fx. 30.000 BT maksimalt kan blive erstatningsansvar lig for skader for 52 mio. SDR (ca. 460 mio. kr.).

For et skib på 50.000 BT er det maksimale ansvar 82 mio. SDR (ca. 720 mio. kr.).

For skibe over 50.000 BT ganges den yderligere tonnage med 360 SDR, som lægges oveni. Det absolut maksimale beløb, som ejeren kan blive ansvarlig for, er dog 100 mio. SDR (ca. 900 mio. kr.). Det maksimale erstatningsbeløb nås ved et skib på 100.000 BT.

I lighed med hvad der gælder ved CLC, skal fonden etableres ved en domstol eller en anden kompetent myndighed i et af de ratificerende lande, hvor der er anlagt en erstatningssag eller i et af de ratificerende lande, hvor sagen anlægges, jf. artikel 38.

Efter stk. 2 bortfalder ejerens ret til at begrænse sit ansvar, fx. hvis skaden opstår som følge af en uforsvarlig fejl eller forsømmelser, hvor man burde indse, at skaden sikkert kunne blive en følge heraf.

Artikel 10 er taget fra CLC og fastslår virkningerne af en begrænsningsfonds oprettelse. Når ejeren har oprettet en fond og er berettiget til at begrænse sit ansvar efter artikel 9, kan skadelidte som udgangspunkt ikke rette sit krav mod andre af ejerens værdier, og skibet eller andre værdier, som tilhører ejeren, kan ikke længere arresteres. Er der stillet anden sikkerhed, skal denne frigives.

Artikel 11 fastslår, at personskadekrav har fortrin frem for andre krav.

Artikel 12 omhandler ejerens pligt til at tegne forsikring eller til at stille end anden form for sikkerhed, og er identisk med den tilsvarende bestemmelse i CLC på nær enkelte tilføjelser. De vedrører spørgsmålet om identifikation af skibet og certifikatsudformningen.

I stk. 2, litra a) har man om identifikationen af skibet tilføjet krav om "distinctive number or letters". Den nye litra c) kræver oplysning om "IMO ship identification number". Endelig er spansk tilføjet i stk. 3, således at forsikringscertifikateme skal foreligge på enten engelsk, fransk eller spansk (udover medlemsstatens sprog).

Bestemmelsen fastsætter i stk. 8 også mulighed for "direct action" mod forsikringsselskabet. Forsikringsselskabet har mulighed for at benytte sig af ansvarsbegrænsningsbeløbene efter artikel 9, også selvom ejeren ikke har mulighed herfor, fordi han med forsæt har forvoldt skaden, jf. bemærkningen til denne bestemmelse. Endeligt fastslås, at begrænsningsfonden alene skal dække HNS-krav og dermed fx. ikke krav, som ikke er omfattet af HNS-konventionen, men som falder ind under LLMC.

Kapitel III (artikel 13 - 36)

Kapitlet indeholder reglerne om den internationale HNS-fond, der betales af importørerne. Reglerne bygger i vid udstrækning på Fondskonventionens regler, del ligger til grund for Den internationale

Olieerstatningsfond. Konferencen vedtog i øvrigt en resolutionstekst [Tekst udeladt], hvori Den internationale Olieerstatningsfond anmodes om at være behjælpelig med en række praktiske ting i forbindelse med etableringen af Den internationale HNS-fond.

Fondens formål er at betale erstatning til de krav, der som følge af ejerens begrænsningsbeløb, jfr. art. 9, ikke kan dækkes, eller hvor der ikke er en erstatningsfond, fordi man ikke kan finde frem til skadevolderen, - men blot kan dokumentere, at et skib er skadevolder. I artikel 14 fastsættes maksimum for fonden. Dette er 250 mio. SDR (ca. 2,2 mia. kr.). Fondens supplerer ejerens HNS-begrænsningsfond, således at de to "fonde" i alt udgør 250 mio. SDR. Dette giver netop baggrunden for, at en række industrilande ønskede at få høje beløb for ejerens ansvar, også for de små skibe. Overstiger de anerkendte erstatningskrav den internationale HNS-fonds maksimum, dækkes kravene forholdsvis, dog således at erstatninger i tilfælde af personskade/dødsfald har forrang op til 2/3 af fondens størrelse, jf. artikel 14, stk. 6.

HNS-fonden er opdelt i en "general account" og i tre "separate accounts". Som tidligere nævnt oprettes der separate accounts for henholdsvis olie, LPG (liquid petroleum gasses) og LNG (liquid natural gasses). Der betales bidrag til general account fra de personer, som modtager mere end 20.000 tons HNS årligt. For så vidt angår olie skal personer, der modtager mere end 150.000 tons olie, som defineret i oliefondskonventionen (bestandig mineralsk olie med carbonhydrider) betale bidrag. Det samme gælder personer, der modtager mere end 20.000 tons let olie (som defineret i Annex 1, Appendix 1 i Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra Skibe (MARPOL)). For så vidt angår LNG er det titelindehaveren (person who held the title to an LNG cargo), som er bidragspligtig til fonden. Der er ingen vægtgrænse for LNG. For så vidt angår LPG er personer, som modtager mere end 20.000 tons LPG, bidragspligtige. Bidragene beregnes på baggrund af de oplysninger/rapporter om bidragsyderne, som medlemsstaterne forsyner fonden med. Bidragene, som udregnes efter særlige regler, der findes i annex 2 til konventionen, opkræves årligt. Størrelsen vil afhænge af antallet af ulykker med HNS, og i sidste ende hvor mange krav på erstatning for HNS skader, fonden dækker et givent år.

Da spørgsmålet om antallet af "separate accounts" var løst, tilbagestod først og fremmest en række drafting problemer. For at løse disse blev der bl.a. nedsat en arbejdsgruppe under ledelse af Måns Jacobsson (direktør i IOPC-fonden), som foretog en række justeringer i bidragsreglerne. Gruppen tog udgangspunkt i IOPC-fondens erfaringer.

Der blev i øvrigt foretaget justering i generalforsamlingens kompetence, jfr. artikel 26:

I litra (j), som omhandler generalforsamlingens kompetence til at afgøre, hvem der kan deltage i dets møder, tilføjede man efter forslag fra U.K. "which Associate Members of the Organization", da HNS-konventionen også kan få konsekvenser for associerede medlemmer af IMO. I øvrigt har associerede medlemmer af IMO også ret til at deltage i IMO's generalforsamling og i dets komitemøder. Som eksempel på et associeret medlem kan nævnes Hong Kong.

I litra (m) blev man enige om, at generalforsamlingens kompetence til "- review" af konventionens implementering med hensyn til beregningen af bidrag omfattede kompetence til at foretage ændringer.

Kapitel IV indeholder regler om fremsættelse af erstatningskrav og forældelse samt om sagsanlæg.

Artikel 37 omhandler den såkaldte "time-bar", der er en forældelsesregel. Udformningen afviger fra CLC-konventionen, idet man - under hensyntagen til den øgede risiko for personskade ved HNS - ønskede at udforme regler, således at den i større omfang tog hensyn til skadelidte. Det var et synspunkt, som de nordiske lande, herunder Danmark, var klare fortalere for. I medfør af stk. 1, er skadelidte afskåret fra at gøre krav gældende mod skibets ejer efter reglerne i kapitel II, hvis den pågældende ikke har anlagt erstatningssag inden 3 år, beregnet fra det tidspunkt vedkommende kendte eller burde have haft kendskab til skaden eller til ejerens identitet. Det afgørende tidspunkt er altså skadelidtes kendskab til skaden, og i modsætning til CLC ikke skadens indtræden eller ulykkestidspunktet. I medfør af stk. 2, er skadelidte endvidere afskåret fra at gøre krav gældende mod HNS-fonden efter reglerne i kapitel III, hvis den pågældende ikke har anlagt erstatningssag eller foretaget en notifikation i henhold til artikel 39, stk. 7, inden 3 år beregnet fra det tidspunkt den pågældende kendte eller burde have haft kendskab til skaden. I medfør af stk. 3 kan en retssag dog under ingen omstændigheder anlægges, når der er gået 10 år fra ulykkestidspunktet. I CLC er grænsen 6 år. Det betyder, at en person, som først 11 år efter uheldet bliver opmærksom på en skade, kan den pågældende ikke gøre krav gældende efter denne konvention, selvom fristerne i stk. 1 og stk. 2 er overholdt. Stk. 4 fastslår, at når en ulykke består af en række hændelser, beregnes 10 års fristen i stk. 3 fra det tidspunkt, den seneste hændelse fandt sted.

Artikel 38 er jurisdiktionsbestemmelse for sagsanlæg mod skibet. Tilsvarende bestemmelse findes i oliefondskonventionen, men det er præciseret, at bestemmelsen ikke kun gælder sag mod skibets ejer, men også sag mod den pågældendes forsikringsselskab. Bestemmelsen fastsætter i hvilket land, der kan anlægges sag, normalt i den kontraherende stat, hvor skaden er indtrådt eller de forebyggende foranstaltninger for at begrænse skaden er truffet. Bestemmelsen angiver ikke hvilken domstol, der skal behandle sagen. Dette fastsættes nationalt.

Artikel 39 er jurisdiktionsbestemmelse for sagsanlæg mod HNS-fonden. Også denne bestemmelse stammer fra oliefondskonventionen.

Artikel 40 omhandler anerkendelse og fuldbyrdelse i medlemsstaterne af afgørelser truffet af domstole, som har jurisdiktion efter reglerne i artikel 38 og artikel 39. Udgangspunktet er her gensidig anerkendelse.

Artikel 41 omhandler HNS-fondens og medlemsstaters ret til regres samt indtræden i andres rettigheder (subrogation). Dette kan fx. blive aktuelt for de lande, der vælger at udbetale hel eller delvis erstatning til skadelidte frem for at afvente udbetalingerne fra fonden. Det pågældende land bærer så selv risikoen for kravets beståen og dets anerkendelse af fonden, herunder også risikoen for kun at få delvis dækning i medfør af art. 14, stk. 6.

Artikel 42 regulerer HNS-konventionens forhold til andre konventioner. Bestemmelsen fastslår, hvad der også gælder i medfør af Wienerkonventionen om Traktatretten: HNS-konventionen erstatter (som den seneste konvention) alle tidligere konventioner, som er i uoverensstemmelse med HNS-konventionen. Dog er en stat bundet af ældre konventioner i forhold til de lande, som ikke har tiltrådt HNS-konventionen.

Kapitel V - Overgangsbestemmelser.

Artikel 43 og 44 indeholder bestemmelser om henholdsvis information om bidragspligtigt gods og første møde i fondens generalforsamling. Stater, som tiltræder konventionen, skal meddele IMO's

generalsekretær mængden af bidragspligtigt gods, der modtages i del pågældende land. Disse oplysninger er nødvendige for at bestemme, hvornår konventionen træder i kraft, jf. nedenfor, samt for ikrafttræden af separate accounts.

Kapitel VI indeholder konventionens afsluttende bestemmelser.

Artikel 45 omhandler undertegnelse, ratifikation, accept, godkendelse og tiltrædelse af konventionen.

Artikel 46 fastslår betingelserne for konventionens ikrafttræden. Konventionen træder i kraft 18 måneder efter, den er ratificeret af 12 stater og når mængden af HNS, som skal bidrage til General Account, overstiger 40 mio. tons i det forløbne kalenderår. Af de 12 stater skal 4 have en bruttotonnage på mindst 2 mio. tons. Sidstnævnte betingelse blev nærmest anset for en formalitet, og er indsat for at undgå, at lande uden shipping industri kan sætte konventionen i kraft.

Artikel 47 fastslår, at konventionen revideres ved en diplomatkonference, såfremt 6 medlemsstater eller 2/3 af medlemsstaterne anmoder derom.

Artikel 48 er en særlig bestemmelse om ændring af konventionens beløbsgrænser (begrænsningsbeløbene). Den afviger fra sædvanlige ændringsbestemmelser, som fx. i CLC, hvor sådanne ændringer skal på en diplomatkonference (som i artikel 47). Ændring af beløbsgrænserne kan ske efter forslag af et vist antal stater, hvorefter IMO'ø juridiske komite med 2/3 flertal blandt de deltagende lande kan vedtage de foreslåede ændringer. Ændringer er bindende for alle medlemsstater af konventionen, medmindre 1/4 eller flere medlemsstater inden en vis frist afviser ændringen, hvilket bevirker den falder helt bort. Denne ændringsprocedure kaldes også "tacit amendment" proceduren. Ordningen er helt på linje med 96-protokollen til LLMC. Artikel 48, stk. 7, skal forhindre, at der vedtages for store forhøjelser af beløbsgrænserne.

Artikel 49 vedrører opsigelse af konventionen. En stats opsigelse får virkning 12 måneder efter opsigelsen er indgivet til Generalsekretæren for IMO. Dog vedbliver en stat at være forpligtet til at betale bidrag til ulykker indtruffet inden opsigelsen har fået virkning.

Artikel 50 opstiller betingelserne for indkaldelse af en ekstraordinær generalforsamling. Det gælder fx. situationen, hvor et eller flere landes udtræden resulterer i en væsentlig forøgelse af de resterende landes bidrag til fonden.

Artikel 50 og 51 omhandler konventionens ophør. Konventionen er ikke længere i kraft når enten medlemstallet falder under 6 stater, eller mængden af bidragspligtig HNS til general account falder under 30 mio. tons. Dog kan fondens generalforsamling bestemme, at konventionen skal fortsætte med at være i kraft, selvom mængden af HNS falder under de 30 mio. tons, hvis den finder, at der er tale om en ekstraordinær situation, som ikke vil vare ved.

I **Artikel 52 og 53** omhandler depositar og sprog.