

## Høringsnotat

Kyst- og miljøavdelingen juni 2016

Saksnummer 15/1222

### HØRING – SPØRSMÅLET OM NORSK TILTREDELSE TIL DEN INTERNASJONALE NAIROBI-KONVENSJONEN OM FJERNING AV VRAK (VRAKFJERNINGSKONVENSJONEN) OG GJENNOMFØRING AV KONVENSJONEN I NORSK RETT

#### Innhold

1.	Innledning .....	2
2.	Gjeldende rett.....	4
2.1	Innledning .....	4
2.2	Havne- og farvannsloven.....	5
2.3	Forurensningsloven .....	5
2.4	Svalbardmiljøloven .....	6
2.5	Sjøloven .....	6
3.	Nærmere om vrakfjerningskonvensjonen og forholdet til gjeldende rett	8
3.1	Vrakfjerningskonvensjonens virkeområde - forholdet til regler om vrakhåndtering etter gjeldende folkerett .....	8
3.2	Anvendelse av konvensjonen på territoriet, herunder indre farvann og territorialfarvannet, «opt-in» .....	10
3.3	Særlig om vrakfjerningskonvensjonens anvendelse i økonomisk sone, fiskevernsonen og fiskerisonen, samt farvannene rundt bilandene .....	12
4.	Statens rettigheter og forpliktelser i forbindelse med vrakhåndtering ..	16
4.1	Innledning .....	16
4.2	Pålegg om vrakfjerning.....	16
4.2.1	Generell beskrivelse av vrakfjerningskonvensjonen og dagens rettssituasjon .....	16
4.2.2	Nærmere om vilkårene for å pålegge vrakfjerning .....	16
4.2.3	Lokalisering, merking og tilrettelegging for fjerning av vrak ...	20
4.2.4	Kontroll av forsikringsplikten.....	20
5.	Forpliktelser tilknyttet skipet .....	22
5.1	Generelt.....	22
5.2	Meldeplikt .....	23
5.3	Eierens ansvar og forsikringsplikt .....	25
5.3.1	Objektivt ansvar for den registrerte eieren.....	25

5.3.2	Ansvarsbegrensning.....	26
5.3.3	Tvungen ansvarsforsikring med rett for den skadelidte til å rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren.....	27
5.3.4	Norske domstolers kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer .....	29
5.3.5	Nærmere om ansvarssubjektet - begrepsbruk .....	29
6.	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	31
7.	Merknader til lovforslaget .....	33
8.	Forslag til lov- og forskriftsregulering.....	43
8.1	Forslag til endringer i sjøloven mv.....	43
8.2	Forslag til forskriftsbestemmelser gitt i medhold av den foreslåtte § 210 d femte ledd.....	50
8.3	Forslag til forskrift om gjennomføring av den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen) i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen .....	52
8.4	Forslag til forskrift om endring av forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs .....	53

## 1. INNLEDNING

I dette høringsnotatet behandles spørsmålet om tiltredelse til Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen), samt gjennomføring av konvensjonen i norsk rett. Vrakfjerningskonvensjonen ble vedtatt på en diplomatkonferanse i Nairobi 18. mai 2007 i regi av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization).

Bestemmelsene i konvensjonen retter seg mot ulike aktører. Mens enkelte av bestemmelsene pålegger forpliktelser for konvensjonsstaten, angir andre av bestemmelsene forpliktelser knyttet til selve skipet og den registrerte eieren.

Vrakfjerningskonvensjonen gir regler om lokalisering og merking av vrak, samt bestemmelser om når et vrak kan kreves fjernet, hvem som er pliktig til å fjerne det, og hvem som skal betale for kostnadene knyttet til vrakfjerningen. Vrakfjerningskonvensjonen har således bestemmelser om rettigheter og plikter for myndighetene i forbindelse med vrakhåndtering. Utgangspunktet er at myndighetene skal foreta en risikovurdering og fastslå om vraket utgjør en fare. Dersom myndighetene konstaterer at vraket utgjør en fare, følger det en rekke plikter for myndighetene i forbindelse med å

lokalisere, merke og tilrettelegge for fjerning av vraket. Videre gis myndighetene rett til å pålegge den registrerte eier en vrakfjerningsplikt. Dersom den registrerte eier ikke følger opp det gitte pålegg, eller det foreligger omstendigheter der umiddelbare tiltak er påkrevd, gis kyststaten hjemmel til selv å fjerne vraket.

For å tilrettelegge for vrakhåndtering pålegges skipets registrerte eier en meldeplikt. Videre pålegges vrakfjerningskonvensjonen skipets registrerte eier et objektivt erstatningsansvar for kostnader forbundet med lokalisering, merking og fjerning av vrak dersom disse kostnadene ikke allerede kompenseres gjennom eksisterende konvensjoner. For skip med en bruttotonnasje på 300 og over pålegges den registrerte eieren en plikt til å tegne en forsikring som dekker dette ansvaret, tilsvarende skipets begrensingsbeløp i henhold til 1996 begrensingskonvensjonen jf. omtalen av IMOs ansvarskonvensjoner nedenfor. Flaggstaten skal utstede sertifikater som viser at registrert eier oppfyller forsikringsplikten. Forsikringen gir stater rett til å fremme krav direkte mot forsikringsgiveren, såkalt direktekrav.

Vrakfjerningskonvensjonen utfyller de øvrige ansvarskonvensjonene som er vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Disse konvensjonene er i første rekke London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav, som endret ved 1996-protokollen (heretter «1996 begrensingskonvensjonen»), den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (heretter «1992 ansvarskonvensjonen»), den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (heretter «1992 fondskonvensjonen»), protokollen av 16. mai 2003 til 1992 fondskonvensjonen (heretter «2003 tilleggsfondprotokollen»), den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (heretter «2001 bunkerskonvensjonen») og den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, som endret ved protokoll av 2010 (heretter «2010 HNS-konvensjonen»).

Vrakfjerningskonvensjonen gjelder i utgangspunktet i økonomisk sone eller i et sjøområde som ikke overstiger 200 nautiske mil fra grunnlinjene, opprettet i samsvar med folkerettslige prinsipper. Den enkelte kyststat kan likevel meddele IMO at den vil gi hele eller deler av konvensjonen anvendelse i sjøterritoriet og på territoriet (opt-in). Det internasjonale forsikringssertifikatet med rett til direktekrav vil da også omfatte vrakfjerning i disse områdene. De fleste av høringsinstansene i høringsrunden i 2010 ga

tilbakemelding om at konvensjonen burde gjøres gjeldende i disse farvannene, og det tas derfor sikte på å benytte opt-in-muligheten.

Vrakfjerningskonvensjonen vil kun gjøres gjeldende for vrak som oppstår etter at konvensjonen trer i kraft for Norge.

At reglene retter seg dels mot konvensjonsstatene og dels mot skipets registrerte eier, får betydning for hvordan en eventuell gjennomføring av konvensjonen skal følges opp i norsk rett. Plikter som pålegges de ansvarlige for skipet, herunder norske myndigheters adgang til å ilegge påbud eller forbud, må i henhold til legalitetsprinsippet ha hjemmel i lov eller forskrift. Plikter som etter vrakfjerningskonvensjonen alene retter seg til Norge som kyststaten, må følges opp, men disse pliktene kan nedfelles i interne instruks. Det vedlegges en gjennomføringstabell som angir hvor konvensjonens artikler er implementert i nasjonal rett eller for øvrig fulgt opp på annen måte, f. eks. gjennom instruks.

Konvensjonen trådte i kraft 14. april 2015 etter at 10 medlemsland hadde ratifisert denne. Pr. dags dato er følgende 29 stater part til vrakfjerningskonvensjonen: Albania, Antigua og Barbuda, Bahamas, Bulgaria, Cookøyene, Danmark, Frankrike, India, Iran, Kenya, Kongo, Kypros, Liberia, Malaysia, Malta, Marshall Islands, Marokko, Nederland, Nigeria, Niue, Palau, Panama, Saint Kitts og Nevis, Storbritannia, Sveits, Sør-Afrika, Tonga, Tuvalu og Tyskland.

## **2. GJELDENDE RETT**

### **2.1 Innledning**

Norge har allerede nasjonale regler om vrakfjerning i riket, herunder i territorialfarvannet og indre farvann, samt regler om registrert eiers ansvar for dekning av kostnader i den forbindelse. Lov 20. juli 1893 nr. 2 om Stranding og fjerning av Vrag inneholder visse regler om varsling, bistand og økonomisk kompensasjon i forbindelse med vrak. Departementet foreslår en tilpasning til vrakfjerningskonvensjonens regler om varsling, hjemmel for at det offentlige kan få kreve sine utgifter erstattet i samsvar med vrakfjerningskonvensjonens regler og regulering av lovens geografiske virkeområde.

Sentrale bestemmelser om vrakfjerning eller forbud mot forurensning finnes i henholdsvis lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven), lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), lov

15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) og lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Det er ved implementering av vrakfjerningskonvensjonen ikke tilsiktet noen endring i de ulike myndigheters ansvar knyttet til vrakhåndtering. Det vil fortsatt være den myndighet som er ansvarlig for det aktuelle farvannet, som er ansvarlig for å håndtere spørsmålet om fjerning av vraket.

## **2.2 Havne- og farvannsloven**

Havne- og farvannsloven § 35 gir hjemmel for å gi pålegg om fjerning av vrak dersom «hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning krever det». Pliktsubjektet er den registrerte eier eller den som var eier på det tidspunkt vraket ble forlatt eller på det tidspunkt pålegget gis. Dersom et pålegg ikke blir overholdt, eller når det må handles straks, og den ansvarlige ikke gjør det, kan det offentlige selv fjerne vraket eller iverksette andre tiltak, jf. havne- og farvannsloven § 36. Utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter § 36 første ledd kan kreves dekket av den ansvarlige, jf. havne- og farvannsloven § 36 fjerde ledd. Det offentlige har panterett i vraket for sine kostnader ved en eventuell fjerning, jf. havne- og farvannsloven § 56, men den ansvarlige vil da være ansvarlig for det eventuelt overskytende med de begrensninger som følger av sjøloven kapittel 9.

Havne- og farvannsloven gjelder «her i riket, herunder i territorialfarvannet og indre farvann. For elver og innsjøer gjelder loven likevel bare så langt de er farbare med fartøy fra sjøen», jf. § 2 første ledd, første og annet punktum. I tillegg åpnes det for at Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde i Norges økonomiske sone og i jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone, jf. havne- og farvannsloven § 2 tredje ledd. Havne- og farvannsloven er gjort gjeldende for Svalbard gjennom forskrift av 30. desember 2009 nr. 1846 om havner og farvann på Svalbard.

## **2.3 Forurensningsloven**

Forurensningsloven § 37 gir grunnlag for å kreve at den som var eller er eier, fjerner skipsvrak som er etterlatt i strid med forbudet mot forsøpling i forurensningsloven § 28, eventuelt for direkte gjennomføring fra myndighetenes side etter behov, jf. forurensningsloven § 74. Hvis skipsvraket i tillegg til å være et avfall medfører en fare for forurensning, vil også forurensningsloven § 7 gi grunnlag for å kreve tiltak fra den ansvarlige, som for eksempel fjerning av vraket.

Forurensningslovens geografiske virkeområde vil ikke omfatte skipsvrak som befinner seg i den økonomiske sonen, jf. forurensningsloven § 3, med mindre skipsvraket medfører en forurensning som truer med å inntreffe her i riket, jf. forurensningsloven § 3 annet ledd nr. 2. Det er gitt adgang i forurensningsloven § 3 annet ledd nr. 3 til å gi loven anvendelse for forurensningskilder som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i den økonomiske sone, i den utstrekning Kongen bestemmer. Det vil med dette være anledning til å fastsette en kongelig resolusjon om utvidet geografisk virkeområde for forurensningsloven hva gjelder skipsvrak som medfører forurensning i økonomisk sone.

#### **2.4 Svalbardmiljøloven**

På Svalbards landområder, samt sjøområder ut til territorialgrensen, vil det være anledning til å kreve fjernet skipsvrak med hjemmel i svalbardmiljøloven § 65 og § 71, jf. §§ 93 og 97. Det er ikke åpnet for tilsvarende mulighet som i forurensningsloven til å gjøre loven gjeldende også utenfor territorialfarvannet.

#### **2.5 Sjøloven**

Rederen er etter alminnelig erstatningsrett ansvarlig for egen uaktsomhet, mens sjøloven utvider rederens erstatningsansvar til også å omfatte feil eller forsømmelse i tjenesten av «skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». Rederens ansvar, som kan bli omfattende, er imidlertid underlagt både nasjonale og konvensjonsbestemte regler om ansvarsbegrensning.

Reglene i sjøloven kapittel 9 gjennomfører 1996 begrensningskonvensjonen, jf. sjøloven § 172, jf. § 175. Norge tok forbehold ved ratifiseringen, i samsvar med konvensjonen artikkel 18 nr. 1, som unntar krav i anledning «heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet». Norge står dermed fritt til å regulere ansvaret for slike krav som forbeholdet omfatter. For skip over 300 tonn er det vedtatt høyere begrensningsbeløp for tilfeller som faller inn under forbeholdet til 1996 begrensningskonvensjonen i sjøloven § 172 a, jf. § 175 a. For skip på 300 tonn eller mindre gjelder begrensningsbeløpene etter 1996 begrensningskonvensjonen, jf. sjøloven § 172 tredje ledd.

Når vrakfjerning er omfattet av reglene om bunkersoljesøl (sjøloven § 183) eller forurensning fra olje i bulk (sjøloven § 191), gjelder retten til

ansvarsbegrensning i henhold til 2001 bunkerskonvensjonen og 1992 ansvarskonvensjonen. For ansvar etter sjøloven § 183 gjelder ansvarsbegrensningen i sjøloven kapittel 9, mens det gjelder egne regler om ansvarsbegrensning for oljesøl som er omfattet av 1992 ansvarskonvensjonen jf. sjøloven § 194, jf. § 195. For oljeforurensning som faller utenfor disse bestemmelsene, herunder ansvar for tiltak for å begrense eller avverge skade, gjelder reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9, jf. § 208. Sjøloven § 212 gir regler om ansvar under 2010 HNS-konvensjonen, med rett til ansvarsbegrensning etter reglen i sjøloven § 213. 2010 HNS-konvensjonen er pr. mai 2016 ikke trådt i kraft. Det forventes at Norge vil ratifisere 2010 HNS-konvensjonen i 2017. Felles for konvensjonene som her er nevnt, er at de omfatter krav knyttet til rimelige tiltak som har til formål å begrense eller avverge skade, jf. § 183 annet ledd bokstav b, § 191 annet ledd bokstav b og § 212 annet ledd bokstav b.

For ansvar etter 1996 begrensingskonvensjonen (§ 172, jf. § 175) gjelder det en plikt til å tegne forsikring på nærmere vilkår, jf. § 182 a. For ansvaret etter 2001 bunkerskonvensjonen og 1992 ansvarskonvensjonen (§ 183, jf. § 185 andre ledd og § 191, jf. § 194) gjelder også en plikt til å tegne forsikring på nærmere vilkår, jf. hhv. § 186 og § 197, mens det for ansvaret etter 2010 HNS-konvensjonen (§ 212, jf. § 215) vil gjelde en forsikringsplikt på nærmere vilkår etter § 218. Sjøloven har egne regler om et mer omfattende ansvar for opprydningstiltak etter sjøulykker, jf. sjøloven § 172 a, jf. § 175 a. For ansvaret etter sjøloven § 172 a, jf. 175 a gjelder det ingen lovpålagt plikt til å tegne forsikring.

Krav som faller innenfor 2001 bunkerskonvensjonen, jf. sjøloven § 183, jf. § 185, kan på nærmere vilkår gjøres gjeldende direkte mot forsikringsgiveren, jf. § 188. Er det tegnet ikke-lovpålagt ansvarsforsikring for ansvar etter de nasjonale ansvars grensene for opprydningstiltak etter sjøulykker i sjøloven § 172 a, jf. § 175 a, gjelder direktekravsadgangen etter § 188 også i slike tilfeller, jf. tredje ledd. Det er videre adgang til å rette krav etter 1992 ansvarskonvensjonen i sjøloven § 191, jf. § 194 direkte til forsikringsgiveren etter § 200. Tilsvarende direktekravsadgang er forutsatt i sjøloven § 220 for ansvar etter 2010 HNS-konvensjonen i sjøloven i § 212, jf. § 215. Departementet nevner også at lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) §§ 7-6 og 7-7 gir skadelidte rett til å kreve forsikringsgiveren direkte for sikredes erstatningsansvar. Etter forsikringsavtaleloven § 1-3 annet ledd bokstav c kan regelen i §§ 7-6 til 7-7 fravikes ved avtale når forsikringen knytter seg til et registreringspliktig skip. Når den sikrede etter en ansvarsforsikring er insolvent, er imidlertid reglene i

§§ 7-6 og 7-7 ufravikelige, jf. § 7-8 annet ledd. Det er ved sjøulykker langs norskekysten ikke uvanlig at både den ansvarlige og dennes forsikringsgiver er utenlandsk. Dersom norsk rett ikke regulerer rettsforholdet knyttet hendelsen, kan det være tvilsomt om retten til direktekrav etter forsikringsavtaleloven kommer til anvendelse.

En fordring på erstatning i forbindelse med fjerning av vrak er sikret ved lovbestemt sjøpanterett i skipet etter sjøloven § 51 første ledd nr. 5.

### **3. NÆRMERE OM VRAKFJERNINGSKONVENSJONEN OG FORHOLDET TIL GJELDENE RETT**

#### **3.1 Vrakfjerningskonvensjonens virkeområde - forholdet til regler om vrakhåndtering etter gjeldende folkerett**

Vrakfjerningskonvensjonen inneholder ulike typer av forpliktelser og rettigheter. Noen retter seg mot kyststaten, andre mot flaggstaten.

Ved ikrafttreddelsen av vrakfjerningskonvensjonen gis kyststater som er part i konvensjonen, virkemidler til å håndtere vrak hjemmehørende i konvensjonens parter som befinner seg i økonomisk sone eller lignende sone opprettet med hjemmel i havrettskonvensjonen, som utgjør en navigasjons- eller forurensningsrisiko.

Skipets registrerte eier pålegges også et objektivt erstatningsansvar og en forsikringsplikt for vrakhåndtering, samt at det skal utstedes sertifikater som viser at registrert eier oppfyller forsikringsplikten. Forsikringen gir stater rett til å fremme krav direkte mot forsikringsgiveren, såkalt direktekrav. Vrakfjerningskonvensjonens virkeområde er saklig avgrenset til situasjoner hvor vrakhåndtering ikke allerede er dekket av eksisterende konvensjoner, jf. punkt 2.5 ovenfor.

Vrakfjerningskonvensjonens saklige og geografiske virkeområde er relativt begrenset. Dette har sammenheng med at konvensjonens virkeområde er negativt avgrenset for å supplere eksisterende regler om vrakfjerning i gjeldende folkerett. Reglene for vrakhåndtering i gjeldende folkerett kan oppsummeres på følgende måte:

I riket, herunder indre farvann og i territorialfarvannet, kan kyststaten fastsette nasjonale regler for håndtering av vrak uansett vrakets nasjonalitet.



I økonomisk sone eller tilsvarende sone opprettet med hjemmel i havrettskonvensjonen, har kyststaten i utgangspunktet begrenset lovgivnings- og tvangsjurisdiksjon. I relasjon til skipsfart gjelder her prinsippet om havets frihet, dvs. at flaggstaten i utgangspunktet utøver eksklusiv jurisdiksjon over sine skip. En vrakfjerningsrett for kyststaten overfor fremmede fartøy må ha et klart grunnlag i folkeretten.

Et unntak fra prinsippet om flaggstatens eksklusive jurisdiksjon over egne skip på det åpne hav følger av Internasjonal konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensningsulykker 29. november 1969 («inngrepskonvensjonen»). Konvensjonen gir kyststaten et rettslig grunnlag for å håndtere vrak i økonomisk sone dersom det foreligger en sjøulykke som snarlig kan forventes å resultere i «major harmful consequences» for statens kystlinje eller relaterte interesser, jf. artikkel 1 nr. 1. Konvensjonen ble ved Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av forurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje 2. november 1973 («inngrepsprotokollen») utvidet fra kun å gjelde oljesøl til også å omfatte annen form for havforurensning fra skip. Inngrepskonvensjonen er begrenset til å gjelde vrak som utgjør en svært alvorlig miljørisiko, og gir ikke kyststaten fullmakt til å fjerne vrak som utgjør en navigasjonsrisiko eller risiko for mindre alvorlig forurensningsskade. Dette innebærer at reglene har et begrenset anvendelsesområde. Reglene er et utslag av et nødrettsprinsipp som også regnes som internasjonal sedvanerett, og kyststaten vil derfor også kunne gripe inn ovenfor skip flagget i stater som ikke er parter. Inngrepskonvensjonen gir hjemmel for vrakfjerningsplikt, men ikke for kostnadsrefusjon.

Inngrepskonvensjonens grunnleggende prinsipper for intervensjon ble raskt akseptert i folkerettssammenheng, og prinsippene ble kodifisert i De forente nasjoners havrettskonvensjon 10. desember 1982 (heretter «havrettskonvensjonen»), jf. St.prp. nr. 37 (1995–96). Havrettskonvensjonen artikkel 221 er ikke i seg selv et hjemmelsgrunnlag, men anerkjenner, på sedvanerettslig eller avtalefestet grunnlag, kyststatens intervensjonsrett dersom betingelsene i artikkel 221 er oppfylt. Dette innebærer for det første et proporsjonalitetskrav om at de tvangsmidler som benyttes, må stå i et rimelig forhold til den skade som truer eller har oppstått. For det andre må det være rimelig å vente at sjøulykken kan medføre et visst skadepotensial før kyststaten kan gripe inn. Havrettskonvensjonen artikkel 221, jf. artikkel 300, setter dermed grenser for reguleringskompetansen. Havrettskonvensjonen bidrar på denne måten til en balansert avveining mellom de ulike interesser som gjør seg gjeldende i den økonomiske sone.

Vrakfjerningskonvensjonens virkeområde er saklig avgrenset til situasjoner hvor vrakhåndtering ikke allerede er dekket av eksisterende konvensjoner. Dette følger av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 nr. 1, som fastslår at konvensjonen ikke kommer til anvendelse ved inngrep etter inngrepskonvensjonen med endringer og inngrepsprotokollen med endringer, og artikkel 11 nr. 1, som bestemmer at konvensjonens erstatningsregler ikke gjelder for tilfelle som er omfattet av de øvrige IMO-ansvarskonvensjonene, jf. punkt 2.5. ovenfor. Med andre ord kommer vrakfjerningskonvensjonen til anvendelse der vraket utgjør en fare for navigasjon, der selve vraket utgjør en forurensning, eller der vraket medfører forurensning på grunn av andre stoffer enn de som er omfattet av de øvrige IMO-ansvarskonvensjonene eller medfører mindre alvorlig forurensning enn det som følger av inngrepskonvensjonen.

Det bemerkes i denne sammenhengen at vrakfjerningskonvensjonen primært kommer til anvendelse på skip, uavhengig av om disse er privat eller offentlig eid, som benyttes i kommersiell virksomhet, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 nr. 2, jf. nr. 3.

Videre er konvensjonens anvendelse avgrenset geografisk til konvensjonsstatenes 200 milesoner, jf. artikkel 3 nr. 1, jf. artikkel 1 nr. 1 første alternativ, men med mulighet for den enkelte konvensjonsstat til å utvide virkeområdet til konvensjonsstatens territorialfarvann, jf. artikkel 3 nr. 2. Det bemerkes at dersom en konvensjonsstat ikke har etablert økonomisk sone, er det gitt en alternativ definisjon av begrepet «konvensjonsområde», jf. artikkel 1 nr. 1 annet alternativ. Se nærmere nedenfor under punktene 3.2 og 3.3.

Konvensjonens artikkel 2 angir nærmere mål og allmenne prinsipper, herunder at anvendelse av konvensjonen ikke skal gi en statspart rett til å hevde eller utøve suverenitet eller suverene rettigheter over noen annen på det åpne hav. Konvensjonens artikkel 16 inneholder en bestemmelse om forholdet til havrettskonvensjonen og internasjonal sedvanerett.

### **3.2 Anvendelse av konvensjonen på territoriet, herunder indre farvann og territorialfarvannet, «opt-in»**

Vrakfjerningskonvensjonen kommer som nevnt ovenfor ikke til anvendelse i en konvensjonsstats territorium eller sjøterritorium med mindre konvensjonsstaten bestemmer at konvensjonens geografiske virkeområde skal utvides til også å gjelde vrak lokalisert i disse områdene («opt in»-løsning), jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 2, jf. nr. 3. Konvensjonen

inneholder nærmere regler om henholdsvis når det kan avgis slik erklæring, tidspunktet erklæringen får virkning fra og adgangen til å tilbakekalle slik erklæring, jf. artikkel 3 nr. 2 til 5.

Formålet med en slik «opt in»-løsning er at vrakfjerningskonvensjonens regler om erstatning og forsikring også skal få anvendelse i riket, herunder i indre farvann og territorialfarvannet. Ved en slik «opt in»-løsning vil også de offentligrettslige elementene i konvensjonen, eksempelvis vilkårene for at myndighetene kan kreve vrak fjernet, gjelde.

Selv om en stat velger å utvide vrakfjerningskonvensjonens geografiske virkeområde til å omfatte territoriet, herunder territorialfarvannet, beholder staten full myndighet etter folkeretten til å regulere vrakfjerning etter nasjonal rett i disse områdene, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 tredje punktum. Vrakfjerningskonvensjonens regler om erstatning og forsikring – og dekning under den særskilt pliktige forsikringen – gjelder imidlertid bare vrakfjerning som skjer i henhold til vrakfjerningskonvensjonens regler, jf. artikkel 3 nr. 2 fjerde punktum.

Der det geografiske virkeområdet utvides til også å omfatte en konvensjonsstats territorium, herunder territorialfarvannet, unntas de konvensjonsbestemmelsene som begrenser en stats suverenitet eksplisitt fra å få anvendelse på statens territorium, jf. vrakfjerningskonvensjonens artikkel 3 nr. 2, jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav (a) med videre henvisninger. Tilsvarende foretas tilpasninger i andre bestemmelser for å ta hensyn til konvensjonsstatens suverenitet, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 2, jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav (b) som viser til artikkel 9 nr. 4.

Under utarbeidelsen av konvensjonen var det uenighet med hensyn til om konvensjonen skulle kunne gis anvendelse i territorialfarvannet. «Opt in»-løsningen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 er et kompromiss. Norge var blant dem som mente at vrakfjerningskonvensjonen burde få anvendelse også på territoriet, herunder territorialfarvannet, og som under diplomatkonferansen arbeidet for at det ble tatt inn en «opt-in»-løsning i konvensjonen. Fra norsk side har man ment at vrakfjerningskonvensjonen vil ha relativt liten betydning for Norge som kyststat, med mindre konvensjonen også ga mulighet til å få dekket utgiftene til vrakfjerning i farvannene nærmere land enn den økonomiske sone under den særskilte forsikringsordningen etter konvensjonen. Den norske posisjonen under forhandlingene må ses i sammenheng med at det i våre farvann særlig er i

territorialfarvannet og indre farvann at vrak kan utgjøre en navigasjonsfare eller miljøfare.

### **3.3 Særlig om vrakfjerningskonvensjonens anvendelse i økonomisk sone, fiskevernsonen og fiskerisonen, samt farvannene rundt bilandene**

I vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 1 er «konvensjonsområde» definert som «en statsparts økonomiske sone, som er fastsatt i samsvar med folkeretten, eller, dersom en statspart ikke har fastsatt en slik sone, et område som ligger utenfor og grenser til vedkommende stats sjøterritorium som vedkommende stat har fastslått i samsvar med folkeretten, og som strekker seg høyst 200 nautiske mil fra grunnlinjene som sjøterritoriets bredde er målt fra».

Av dette følger at konvensjonen vil gjelde i Norges økonomiske sone, jf. første alternativ i konvensjonsteksten ovenfor. Av annet alternativ følger det videre at vrakfjerningskonvensjonen også vil gjelde i en tilsvarende sone som økonomisk sone, men opprettet for andre eller mer begrensede formål innenfor rammen av havretten. Dette innebærer at fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen defineres som «konvensjonsområde» i henhold til artikkel 1 nr. 1 annet alternativ og således omfattes av vrakfjerningskonvensjonens virkeområde.

Når det gjelder i farvannene rundt bilandene, kan det stilles spørsmål om vrakfjerningskonvensjonen kan eller bør gjøres gjeldende i disse farvannene. Som kjent er det ikke i dag opprettet noen maritime soner utenfor bilandene.

Ordlyden «vedkommende stat har fastslått» i definisjonen ovenfor indikerer at kyststaten aktivt må ha opprettet en sone. Et slikt tolkningsresultat underbygges også av forhandlingshistorikken. Det vises i den forbindelse til referat fra forhandlingene i den juridiske komiteen i IMO som underbygger at man aktivt må opprette en alternativ sone.

Det framgår videre av disse dokumentene at definisjonen av konvensjonsområde i vrakfjerningskonvensjonen er basert på 2010 HNS-konvensjonen artikkel III, subpara (b) og 1992 ansvarskonvensjonen artikkel II (a) (ii). Hvordan disse instrumentenes anvendelsesområde har vært tolket, er derfor viktige tolkningsmomenter også i fastleggelsen av vrakfjerningskonvensjonens virkeområde.

2010 HNS-konvensjonen er gjennomført i sjøloven kapittel 11, og det vises til § 227 om virkeområdet i bokstav b hvor det fremgår følgende: «ansvaret for skade ... som er oppstått i norsk økonomisk sone eller i økonomisk sone til en annen konvensjonsstat, eller, for stat som ikke har opprettet slik sone, i et område som nevnt i § 206 annet ledd».

I sjøloven § 206 heter det:

«Reglene i §§ 191 til 196 og § 200 om ansvar for forurensningsskade gjelder:

- a) forurensningsskade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) forurensningsskade oppstått i en annen stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen eller i en slik stats økonomiske sone, og
- c) utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik forurensningsskade, uansett hvor tiltaket er truffet.

Har en stat som nevnt i bokstav b ikke opprettet en økonomisk sone, gjelder det samme for et område fastsatt av staten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra.».

Ot.prp. nr. 21 (1994–95) gjelder både samtykke til ratifikasjon av 1992 ansvarskonvensjonen og forslag til endringer i sjøloven for gjennomføring av konvensjonen. I merknaden til § 206 heter det:

«For statar som ikkje har oppretta ei økonomisk sone, er det fastset at føresegner i konvensjonen skal gjelde for eit område utanfor og grensande opp til statens sjøterritorium. Dette området skal vere vedteke av staten etter folkeretten, og skal ikkje strekke seg lenger enn 200 nautiske mil frå dei grunnlinjene sjøterritoriet er rekna ut etter. Det er teke inn ei føresegn om dette i andre ledd».

Det framgår altså av ordlyden i sjøloven § 206, forarbeidene, samt annen forhandlingshistorikk at man har lagt til grunn at den alternative sonen er noe en stat må vedta, dvs. at det ikke er noen automatikk i at konvensjonen vil gjelde i et tilstøtende område utenfor territorialfarvannet.

I forlengelsen av dette kan det spørres om konvensjonen oppstiller en selvstendig plikt til å opprette en 200 mils «vrakfjerningssone» der ingen 200 mils sone er opprettet på forhånd. Kyststaten, innenfor rammen av havretten, har anledning til å opprette de maritime soner den ønsker, når den ønsker det. Det kan imidlertid ikke utledes noen plikt til å opprette noen slik sone utelukkende for å gi vrakfjerningskonvensjonen anvendelse, og det vil heller ikke som følge av tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen gjøres endringer her.

Etter det ovenstående er det uten betydning for vrakfjerningskonvensjonens anvendelse i farvannene rundt bilandene at Bouvetøya er omfattet av lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone (territorialfarvannsloven) og Dronning Maud Land og Peter I's øy ikke er omfattet av territorialfarvannsloven. Ved ikrafttredelse for Norge følger det av konvensjonens egen definisjon av konvensjonsområdet at den ikke vil få anvendelse i farvannene utenfor bilandene, med mindre Norge aktivt oppretter en sone i samsvar med folkeretten for et slikt formål. Det utføres ikke noen form for sonejurisdiksjon i disse områdene i dag, og det synes derfor ikke hensiktsmessig å la konvensjonen komme til anvendelse i disse farvannene. På denne bakgrunn foreslås det at det ikke opprettes ytterligere soner ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett. Spørsmålet om ytterligere soner bør etter departementets syn vurderes i en større sammenheng enn det gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen gir grunnlag for.

Det geografiske virkeområdet som følge av tiltredelse av vrakfjerningskonvensjonen blir således Norges økonomiske sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen, jf. konvensjonens artikkel 3 nr. 1.

For å gjennomføre vrakfjerningskonvensjonen i økonomisk sone, fiskerisonen ved Svalbard, fiskerisonen ved Jan Mayen, samt for Jan Mayen, må virkeområdet for havne- og farvannsloven §§ 35 og 36 utvides. Havne- og farvannsloven kan, ved kongelig resolusjon, gjøres gjeldende helt eller delvis i Norges økonomiske sone og jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov om Norges økonomiske sone, samt for Jan Mayen jf. § 2 annet og tredje ledd. Det tas sikte på i statsråd å fastsette den nødvendige kongelige resolusjon før tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen.

I noen tilfeller kan havne- og farvannsloven være utilstrekkelig som hjemmelsgrunnlag for gjennomføring av konvensjonen, eksempelvis der et vrak ønskes fjernet på grunn av forurensningsfare heller enn fare for navigasjonen, jf. forurensningsloven §§ 7, 28, 37 og 74. Det er gitt adgang i forurensningsloven § 3 annet ledd nr. 3 til å gi loven anvendelse for forurensningskilder som befinner seg i eller forurensning som truer med å inntreffe i den økonomiske sone, i den utstrekning Kongen bestemmer. Det tas derfor sikte på å fastsette en kongelig resolusjon om utvidet geografisk virkeområde for forurensningsloven hva gjelder skipsvrak som medfører forurensning i den økonomiske sonen.

Pr. i dag kan det etter departementets vurdering være anledning til å kreve fjerning av/fjerne skipsvrak i territorialfarvannet rundt Jan Mayen med hjemmel i forskrift om fredning av Jan Mayen naturreservat 19. november 2010 nr. 1456 § 4 (5), jf. § 10. Dette fremgår imidlertid ikke eksplisitt av forskriften. For Jan Mayen, herunder territorialfarvannet rundt, gjelder forurensningsloven i den utstrekning Kongen bestemmer, jf. § 3 tredje ledd. Det tas sikte på å fastsette en kongelig resolusjon om utvidelse av det geografiske virkeområde for de aktuelle bestemmelser i forurensningsloven med hjemmel i forurensningsloven § 3 tredje ledd slik at forurensningsloven omfatter territorialfarvannet rundt Jan Mayen.

Hvorvidt en sone på 200 nautiske mil utenfor Jan Mayen også vil kunne omfattes, er mer tvilsomt da muligheten for å utvide forurensningslovens virkeområde til en utvidet sone rundt Jan Mayen ikke eksplisitt er regulert. Ordlyden i § 3 annet ledd nr. 3 er knyttet til «økonomisk sone» og nevner ikke andre former for soner som er opprettet med hjemmel i lov om norsk økonomisk sone, selv om disse har en tilsvarende utstrekning. Departementet har derfor vurdert det som mer hensiktsmessig med en gjennomføringsforskrift hjemlet i lov om Norges økonomiske sone enn å endre forurensningsloven for å sikre at de aktuelle bestemmelser i forurensningsloven knyttet til vrakfjerning gjøres gjeldende i fiskerisonen ved Jan Mayen. Tilsvarende vil gjelde fiskevernsonen ved Svalbard. Det legges opp til at forskriftskompetanse etter lov om Norges økonomiske sone flyttes fra Nærings- og fiskeridepartementet til Klima- og miljødepartementet. Et utkast til forskrift om gjennomføring av den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen ligger vedlagt.

Ovennevnte resolusjoner og forskrift vil medføre at anvendelsen av forurensningslovens og havne- og farvannslovens bestemmelser om vrakfjerning gjøres gjeldende i Norges økonomisk sone, for Jan Mayen, i fiskerisonen ved Jan Mayen og i fiskevernsonen ved Svalbard, men med de begrensninger som følger av folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat.

Det presiseres av straffebestemmelsene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven ikke vil gjøres gjeldende for fremmede skip i økonomisk sone eller øvrige jurisdiksjonsområder fastsatt med hjemmel i økonomisk sone-loven.

## **4. STATENS RETTIGHETER OG FORPLIKTELSER I FORBINDELSE MED VRAKHÅNDTERING**

### **4.1 Innledning**

I det følgende beskrives statens rettigheter og forpliktelser i forbindelse med vrakhåndtering etter vrakfjerningskonvensjonen. Først redegjøres for tilfeller der staten kan pålegge en vrakfjerningsplikt. Videre omtales plikter staten har i forbindelse med lokalisering, merking og fjerning av vrak, samt forpliktelser i forbindelse med kontroll av forsikringsplikten. Parallelt med presentasjonen av vrakfjerningskonvensjonens regler vurderes disse mot dagens rettssituasjon.

### **4.2 Pålegg om vrakfjerning**

#### **4.2.1 Generell beskrivelse av vrakfjerningskonvensjonen og dagens rettssituasjon**

I henhold til vrakfjerningskonvensjonen følger myndighetenes rettslige grunnlag for å pålegge den registrerte eier en vrakfjerningsplikt av artikkel 9. Plikten inntreer imidlertid først når myndighetene har fastslått at vraket utgjør en fare etter en nødvendig risikovurdering i henhold til artikkel 6, jf. artikkel 1 nr. 5 og 6. Artikkel 9 nr. 7 og 8 gir kyststaten hjemmel til å fjerne vraket dersom den registrerte eier ikke følger opp det gitte pålegg eller det foreligger omstendigheter der umiddelbare tiltak er påkrevd. Konvensjonen har søkt å balansere kyststatens interesser med byrden for den registrerte eier. Artikkel 2 nr. 2 og nr. 3 oppstiller et proporsjonalitetskrav om at kyststatens tiltak må stå i forhold til den faren som vraket representerer og ikke gå utover det som er rimelig nødvendig for å fjerne et vrak som utgjør en fare. For ikke i for stor grad å gripe inn i statenes suverenitet over eget sjøterritorium, er det fastsatt en rekke unntak fra de plikter som er gjort gjeldende for økonomisk sone, jf. artikkel 4 nr. 4, herunder bl.a. unntak fra plikten til å rådføre seg med vrakets flaggstat før tiltak iverksettes, samt unntak fra begrensninger om å gripe inn når en eventuell vrakfjerning er igangsatt.

#### **4.2.2 Nærmere om vilkårene for å pålegge vrakfjerning**

Vilkåret for å pålegge vrakfjerning er etter havne- og farvannsloven § 35 at hensynet til «god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det» og er i tråd med lovens formål, jf. § 1. Dette vil for det første omfatte tilfeller hvor vraket er til hinder for den



alminnelige ferdsel i det aktuelle området. Særlig aktuelt er dette for vrak som ligger i en farled, og som hindrer eller vanskeliggjør ferdselen for andre fartøy. Et viktig moment i denne vurderingen vil være hvor dypt vraket ligger. Det kan også være anledning til å ta hensyn til næringsinteresser i området.

For det andre vil havne- og farvannsloven § 35 omfatte de tilfeller hvor hensynet til den generelle bruk eller forvaltningen av farvannet, for eksempel i havneområdet. Dette kan være vrak som hindrer næringsdrivende eller andre interessegrupper i kystsonen eller som på grunn av sin plassering hindrer utbygging av havnen og er uavhengig av om vraket for øvrig er til hinder for ferdselen i havnene. Videre vil også hensynet til annen aktivitet, f. eks. legging av rørledning, kunne gi hjemmel for å pålegge fjerning. Plikten til å foreta opprydding og fjerning gjelder tiltak som står i et rimelig forhold til det som kan oppnås ved pålegget. De samlede fordelene ved å gjennomføre vrakfjerning må veies opp mot ulempene. En tilsvarende proporsjonalitetsavveining følger som nevnt også av vrakfjerningskonvensjonen.

Vilkåret etter havne- og farvannsloven § 35 om at vraket er til hinder for den alminnelige ferdsel, har parallell bestemmelse i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 5 (a) som definerer «fare» som forhold eller trusler som «utgjør en risiko eller hindring for sjøfarten». Havne- og farvannsloven § 35 om hensynet til «annen bruk eller forvaltning av farvannet» dekker deler av vrakfjerningskonvensjonens artikkel 1 nr. 5 (b) tredje alternativ som definerer «fare» som forhold eller trusler som med rimelighet kan forventes å medføre skade på «de tilhørende interesser til en eller flere av statene», herunder alternativene som følger av artikkel 1 nr. 6 (a) «maritim virksomhet nær kysten.....» (b) «turistattraksjoner og andre økonomiske interesser....» og alternativ (d) «ikke-landbaserte installasjoner og undervannsinfrastrukturer». Etter havne- og farvannsloven er det imidlertid ikke et tilsvarende vilkår om en forventning om skade på slike tilhørende interesser. Det er tilstrekkelig etter havne- og farvannsloven at hensynet til slike interesser tilsier pålegg om fjerning. Det kan dermed se ut som om terskelen for å bli vurdert som et tilfelle som kan gi grunnlag for pålegg om fjerning er noe lavere etter havne- og farvannsloven enn etter vrakfjerningskonvensjonen.

Havne- og farvannsloven § 35 avgrenses i henhold til forarbeidene mot tilfeller hvor det kun er miljøhensyn som begrunner vrakfjerning, da disse omfattes av forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Etter forurensningsloven § 37, jf. § 28 kan et skipsvrak kreves fjernet dersom det er etterlatt i strid med forsøplingsforbudet, dvs. slik at det «kan virke skjæmmende eller være til

skade eller ulempe for miljøet». Det følger av forarbeidene til forurensningsloven (Ot.prp. nr. 11 (1979–1980) side 134) at forsøplingsforbudet tar sikte på å tilfredsstillere rent estetiske hensyn med uttrykket «skjemmende». Vrakfjerningskonvensjonen har ikke et tilsvarende vilkår som kun knytter seg til en slik estetisk vurdering. Vilkåret til «skade eller ulempe for miljøet» er i henhold til forarbeidene til forurensningsloven ment å dekke avfall som kan føre til forurensning, jf. Ot.prp. nr. 11 (1979–1980) side 136 og i slike tilfeller vil også reglene i kapittel 2 og 3 om forurensning iakttas. Uttrykksmåten «skade eller ulempe» er en rettslig standard som er tatt inn i forurensningsdefinisjonen, og betyr at «miljøet utsettes for en påvirkning slik at det ikke kan brukes på samme måte som før, hva enten det er mennesker, dyr eller planter som blir skadelidende, eller det er snakk om skader på gjenstander eller ressurser som f. eks grunnvann», jf. Ot. prp. nr. 11 (1979–1980) s. 92 og 95.

Vrakfjerningskonvensjonens artikkel 1 nr. 5 bokstav (b) definerer «fare» som forhold eller trusler som «med rimelighet kan forventes å medføre omfattende skadelige virkninger for havmiljøet eller skade på kysten». Alternativet «skade på kysten» ser ut som å medføre en høyere terskel for vrakfjerning enn vilkåret etter forurensningsloven § 28 om «skade eller ulempe for miljøet», i og med at begrepet «ulempe» innebærer en lavere terskel for hvilke tilfeller som er aktuelle for å pålegge vrakfjerningsplikt enn begrepet «skade». Tilsvarende kan legges til grunn for vilkåret etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 6 bokstav (c) om skade på «kystbefolkningens helse og det berørte områdets velvære herunder vern av levende ressurser i havet samt plante og dyreliv» som også dekkes av forurensningslovens alternativ om «skade eller ulempe for miljøet». Videre synes det første alternativet etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav (b) om «omfattende skadelige virkninger for havmiljøet» også å medføre en høyere terskel for å kunne kreve vrakfjerning enn vilkåret om «skade eller ulempe for miljøet» i forurensningsloven § 28. Svalbardmiljøloven synes også å ha en lempeligere terskel ved at det stilles krav om at «den som har påvirket miljøet» skal «foreta nødvendige utbedringstiltak» eller å «gjenopprette den tidligere miljøtilstand» ved bl.a. fjerning etc. enn det som fremgår av vrakfjerningskonvensjonen, se svalbardmiljøloven §§ 65 og 93.

Det må videre foretas en konkret risikovurdering i hver enkelt situasjon som faller inn under definisjonen av begrepet «fare» i artikkel 1 nr. 5 og 6. Det er opp til den berørte kyststat å foreta farevurderingen i henhold til en rekke kriterier i artikkel 6 bokstavene (a) til (o) i forhold til vrakets tekniske tilstand og forholdene der vraket ligger. Listen er ikke uttømmende, og kyststaten

kan også ta andre omstendigheter i betraktning. Resultatet vil bero på en konkret helhetsvurdering. Kystverket har det operative ansvaret for vrakhåndtering i henhold til den ansvarsdelingen som foreligger i de relevante lover. De opplistede kriteriene i konvensjonen er alle relevante kriterier som Kystverket benytter i sine risikovurderinger når det skal avgjøres om det enkelte vrak utgjør en fare. I tillegg benyttes en database for miljøfølsomme områder som kriterium for hvilken miljørisiko vraket kan innebære. Kystverkets vurdering av om vraket faktisk utgjør en fare samsvarer med vrakfjerningskonvensjonens. Ved en eventuell gjennomføring av konvensjonen synes det ikke som det er behov for endringer i forhold til dette.

I henhold til den ovennevnte vurdering synes det som om vrakfjerningskonvensjonens definisjon av tilfeller som skal vurderes som å utgjøre en fare, allerede er dekket av dagens regler i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven. Vilkåret etter vrakfjerningskonvensjonen om at det kreves forhold eller trusler som med rimelighet kan forventes å medføre «omfattende skadelige virkninger for havmiljøet eller skade på kysten», og eksempel nevnt i artikkel 1 nr. 6 bokstav (c), synes strengere enn forurensningslovens vilkår om «skade eller ulempe for miljøet» og svalbardmiljølovens krav om påvirkning av miljøet. I tillegg kan det også, i motsetning til etter vrakfjerningskonvensjonen, pålegges vrakfjerningsplikt etter forurensningsloven § 28 dersom vraket «kan virke skjæmmende». Det synes også som om havne- og farvannsloven går noe videre enn vrakfjerningskonvensjonen ved at det ikke er et tilsvarende vilkår om «skade» på de tilhørende interessene som eksemplifiseres i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 6.

Det synes dermed som om det både etter havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven kan pålegges vrakfjerning i flere tilfeller enn det som følger av vrakfjerningskonvensjonen. Dette taler for at det bør legges opp til et tosporet system vedrørende reglene for kostnadsrefusjon. Dette vil innebære at de tilfeller som faller inn under vrakfjerningskonvensjonens regler, følger et system for kostnadsrefusjon med mulighet for direktekrav, mens de tilfeller etter havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven som favner videre enn vrakfjerningskonvensjonens regler, fortsatt følger dagens system for kostnadsrefusjon.

#### 4.2.3 Lokalisering, merking og tilrettelegging for fjerning av vrak

Dersom det fastslås at vraket utgjør en fare, følger det en rekke plikter for staten i forbindelse med å lokalisere, merke og tilrettelegge for fjerning av vraket, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikler 7, 8 og 9.

Samferdselsdepartementet, med Kystverket som utøvende etat, har ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning og fremkommeligheten i norske farvann. I denne forbindelse har Kystverket som nevnt det operative ansvaret for vrakhåndtering. Kystverkets vaktlag mottar i dag meldinger om hendelser som medfører eller kan medføre akutt forurensning, og andre hendelser som kan utgjøre en fare for øvrig. Alle fartøy som er i havsnød, eller som er sunket, vil dermed rapporteres til vaktlaget. Hvilke tiltak og oppfølging som iverksettes, vil være avhengig av den konkrete vurdering i hvert enkelt tilfelle. Navigasjonsvarsler vil sendes ut dersom dette ut fra navigasjonssikkerhet er nødvendig. Dette er i tråd med vrakfjerningskonvensjonen artikkel 7 nr. 1 hvor det framgår at staten skal advare sjøfarende. Dersom et vrak kan representere en fare for navigasjonssikkerheten, vil Kystverket sørge for merking av vraket. Dette gjennomføres i praksis av det aktuelle regionkontor med bistand fra Kystverket rederi. Regionkontoret påser at merkingen er i samsvar med gjeldende regelverk. Videre vil det bli foretatt melding til blant annet Etterretning for Sjøfarende (EFS). Dette samsvarer med konvensjonen artikkel 8 om merking av vrak. Ifølge konvensjonen artikkel 9 fremgår enn rekke plikter for staten i forbindelse med å tilrettelegge for fjerning av vrak. Dette er plikter som i praksis stort sett følges opp av Kystverket i deres operative arbeid.

Kystverkets håndtering av vrak ivaretar stort sett kravene som pålegges statene i henhold til vrakfjerningskonvensjonen. Enkelte tilpasninger kan tenkes, dette vil eventuelt gjennomføres ved instruks og ikke ved lovendring.

#### 4.2.4 Kontroll av forsikringsplikten

Det følger av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 1 at registrerte eiere av skip på 300 bruttotonn eller derover, og som er registrert i en konvensjonsstat, skal forsikre skipene. Den tvungne forsikringen dekker ansvaret i samsvar med begrensingsbeløpene etter gjeldende nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensingsregler, se nærmere om dette (under punkt 5.3.3) nedenfor. Flaggstaten skal sørge for at forsikringspliktige skip som er registrert i dets skipsregister, ikke opererer i strid med konvensjonens bestemmelse om forsikringsplikt, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12

nr. 11. Dette gjøres gjennom utstedelse av såkalte flaggstatssertifikater etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 2. Flaggstatssertifikatet attesterer at skipet er tilstrekkelig forsikret etter vrakfjerningskonvensjonens regler som gjengitt i artikkel 12. Etter bestemmelsen skal flaggstatssertifikatet blant annet identifisere skipet og dets forsikringsgiver, forsikringsperioden og skipets bruttotonnasje, samt være oversatt til ett av IMOs offisielle språk. Flaggstatssertifikatet skal videre ikke ha lenger gyldighetstid enn det underliggende forsikringsbeviset. Forskrift 9. desember 2013 nr. 1552 om forsikring og annen sikkerhet for ansvar etter enkelte bestemmelser i sjøloven § 24 er i henhold til denne bestemmelsen, jf. ordlyden hvor det fremgår at sertifikatet kan «utstedes for et bestemt tidsrom eller inntil forsikringen sies opp», og at «[s]ertifikatet bør gis samme gyldighetstid som forsikringen eller sikkerheten med mindre særlige grunner taler mot det, men kan ikke gis lengre gyldighetstid enn forsikringen eller sikkerheten». Som utgangspunkt skal forsikringen og flaggstatssertifikatet angi forsikringens gyldighetsperiode, jf. vrakfjerningskonvensjonens artikkel 12 nr. 2 bokstavene e og g. Forsikringen kan ikke gyldig kanselleres utover det som fremgår av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 6, og det legges til grunn at forskrift 2013 nr. 1552 er i henhold til denne bestemmelsen.

Myndigheten i flaggstaten kan delegere kompetanse til å utstede flaggstatssertifikat på nærmere vilkår, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 3. Utover de krav som stilles til forsikringen gjennom konvensjonen, samt de retningslinjer som gis av IMO, står flaggstaten fritt til å bestemme vilkårene for utstedelse og gyldigheten av flaggstatssertifikatet, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 7.

I tillegg skal flaggstaten gjennom havnestatskontroll kontrollere at skip som anløper eller forlater en havn i dets territorium eller anløper eller forlater en installasjon på dets territorialsokkelen, og som er forsikringspliktige i henhold til konvensjon, oppfyller kravene om forsikring etter konvensjonen, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 12. Dette medfører at når konvensjonen trer i kraft, så vil samtlige skip, uavhengig av om flaggstaten har tilsluttet seg vrakfjerningskonvensjonen, bli pålagt en forsikringsplikt så lenge de opererer innenfor medlemsstatens jurisdiksjonsområde. Dette vil imidlertid ikke gjelde skip på uskyldig gjennomfart etter Havrettskonvensjonen kapittel 3. Ovennevnte må ses i sammenheng med at myndighetene i flaggstaten etter artikkel 12 nr. 2 har kompetanse til å utstede flaggstatssertifikat til forsikringspliktige utenlandske skip. Det påligger imidlertid neppe en plikt til å gjøre dette.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører havnestatskontroller og utsteder flaggstatssertifikater i forbindelse med forsikringsplikten etablert blant annet gjennom 2001 bunkerskonvensjonen. For gjennomføring av ovennevnte flaggstatsforpliktelser vil det være nødvendig å gjennomføre dette ved instruks. For å håndheve forsikringsplikten som gjelder for utenlandsk registrerte skip som skal operere innenfor norsk territorialfarvann, må det lovreguleres en forsikringsplikt for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn m.m. Plikten må gjelde uavhengig av om skipet er registrert i en konvensjonsstat. Det bør også lovreguleres hvilke sanksjonsmuligheter flaggstaten har ovenfor norske og utenlandske skip som har forsømt forsikringsplikten. 2001 bunkerskonvensjonen og 1992 ansvarskonvensjonen nødvendiggjorde tilsvarende lovreguleringer ved implementering i norsk rett, jf. sjøloven §§ 186, 187, 197 og 199. Det vises til vedlagte lovforslag §§ 210 d og 210 e og forslag til endringer i forskrift 9. desember 2013 nr. 1552 om forsikring og annen sikkerhet for ansvar etter enkelte bestemmelser i sjøloven med hjemmel i den foreslåtte sjøloven § 210 d. I forskriften er det foreslått å innta et nytt kapittel 4 om forsikring mv. etter vrakfjerningskonvensjonen, på tilsvarende måte som forsikringsplikten etter 1992 ansvarskonvensjonen og 2001 bunkerskonvensjonen i forskriften kapittel 1 og 2. Nåværende kapittel 4 med §§ 23 til 31 foreslås som nytt kapittel 5 med §§ 31 til 39.

## **5. FORPLIKTELSER TILKNYTTET SKIPET**

### **5.1 Generelt**

I det følgende beskrives forpliktelser tilknyttet skipet etter vrakfjerningskonvensjonen. Først ses det nærmere på konvensjonens regler om meldeplikt, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5. Direkte pålegger vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 konvensjonsstatene en forpliktelse til å gi regler om meldeplikt for skipsfører og driftsansvarlig for skipet. I denne forbindelse ses det nærmere på regler om meldeplikt i norsk rett og spørsmålet om og eventuelt hvilke tilpasninger som vil være nødvendige ved en eventuell tiltredelse til og gjennomføring av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett. Dernest redegjøres det for eiers ansvar og forsikringsplikt etter konvensjonen, jf. vrakfjerningskonvensjonen artiklene 10 til 12. Vrakfjerningskonvensjonens erstatningsregler og regler om obligatorisk forsikring sammenholdes med ansvarsreglene etter norsk rett.

## 5.2 Meldeplikt

Etter vrakfjerningskonvensjonen skal konvensjonsstaten kreve at skipsføreren eller driftsansvarlig for skip som fører dets flagg, uoppfordret og uten opphold varsler den berørte staten når skipet har vært involvert i en sjøulykke som resulterer i et vrak, jf. artikkel 5 nr. 1 første punktum. I den utstrekning en av dem har oppfylt rapporteringsplikten, bortfaller den andres rapporteringsplikt, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 nr. 1 annet punktum. For ordens skyld minnes det innledningsvis om at begrepet «vrak» brukes i samsvar med definisjonen i artikkel 1 nr. 4.

Hva som skal fremgå av rapporten, er nærmere regulert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 nr. 2. For det første skal det gis detaljerte opplysninger om selve vraket. I tillegg til vrakets posisjon skal vrakets type, størrelse og konstruksjon samt typen av skade på vraket og tilstanden til vraket oppgis. For det andre skal det gis opplysninger om skipets last, herunder i) typen og mengden av last, særlig eventuelle farlige og skadelige stoffer, og ii) typen og mengden olje om bord, herunder bunkersolje og smøreolje. Dette er opplysninger som statlige myndigheter må ha for å kunne vurdere om vraket utgjør en fare og, eventuelt, hvilke tiltak som må iverksettes for å nøytralisere faren.

Meldeplikten gjelder overfor den konvensjonsstat i hvis økonomiske sone vraket blir liggende. Med andre ord er rettighetssubjektet (dvs. den berørte kyststaten) et annet enn den som har kompetanse til å ilegge meldeplikt (dvs. flaggstaten). Bakgrunnen for vrakfjerningskonvensjonens tilnærming på dette punktet, er at en stat ikke har alminnelig jurisdiksjon i egen økonomiske sone, men kun positivt angitte rettigheter og plikter slik disse er opplistet i havrettskonvensjonen.

I norsk rett er regler om melde- og rapporteringsplikt spredt rundt i regelverket. Etter havne- og farvannsloven § 18 skal farer av betydning for navigasjonen og ferdsel meldes til myndighetene. Akutt forurensing eller fare for akutt forurensing i norsk økonomisk sone skal rapporteres til myndighetene av de ansvarlige, jf. forurensingsloven § 39. Innholdet av varslingsplikten må ses i lys av formålet med varslingsplikten, nemlig at beredskapen skal kunne settes inn og tiltak iverksettes tidnok for å begrense forurensningsskader best mulig. Når det gjelder generelle regler om melde- og rapporteringsplikten om sjøulykker, finnes det regler om dette i sjøloven § 475 og skipssikkerhetsloven § 47.

Lov 20. 1893 nr. 2 om Stranding og Vrag har i § 3 femte ledd annet punktum en særregel som lyder: «Er utenlandsk skip berget eller strandet, skal politiet så vidt mulig underrette vedkommende konsul, som kan overta den videre ledelse av bergingen for så vidt dette er hjemlet ved traktat.» Departementet forslår å tilføye et nytt tredje punktum om forholdet til varslingsplikten etter vrakfjerningskonvensjonen.

Ved ulykker til sjøs er skipsføreren og rederen underlagt en generell melde- og rapporteringsplikt etter henholdsvis sjøloven § 475 og skipssikkerhetsloven § 47. Etter sjøloven § 475 første ledd første punktum plikter skipsføreren eller rederiet å gi myndigheten melding om sjøulykke eller svært alvorlig sjøulykke. Hva som regnes som sjøulykke og svært alvorlig sjøulykke, følger av sjøloven § 472 a fjerde og femte ledd og vil omfatte de tilfeller hvor skipet er å anse som et vrak.

Skipsførerens og rederens meldeplikt er nærmere regulert i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs (melde- og rapporteringsforskriften), gitt i medhold av blant annet sjøloven § 475 og skipssikkerhetsloven § 47. Kravene til meldingens innhold fremgår av forskriften § 5, som blant annet stiller krav om opplysninger om skipet (skipets identitet, type, størrelse (bruttotonnasje, lengde, bredde og dypgang)), hendelsen (hendelsens art, tidspunkt og sted, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet), navn og kontaktopplysninger om skipets rederi og eier samt opplysninger om eventuelt andre skip som har vært involvert i hendelsen. Innholdet av melde- og rapporteringsplikten er utvidet ved utslipp eller fare for utslipp av olje eller andre farlige eller forurensende stoffer, jf. forskriften kapittel 4. Kravene til rapportens innhold fremgår av forskriften §§ 8 og 9 som blant annet stiller krav om opplysninger om mengde og type forurensende stoff, herunder olje, farlige kjemikalier og farlige flytende gasser som er om bord.

Skipsføreren eller rederiet skal som utgangspunkt gi melding uten opphold til myndigheten når hendelse som utløser meldeplikt, inntreffer, jf. melde- og rapporteringsforskriften § 4 første ledd, mens rapport til myndigheten skal skje innen 72 timer etter at hendelsen inntraff, jf. melde- og rapporteringsforskriften § 6.

Ovennevnte regler om melde- og rapporteringsplikt gjelder for norske skip. Reglene gjelder også for utenlandske skip, henholdsvis ved sjøulykke i norsk territorialfarvann og ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige, eller forurensende stoffer i norsk territorialfarvann (herunder territorialfarvannet



rundt Svalbard og Jan Mayen) og i norsk økonomisk sone, jf. forskriften § 1 om virkeområde. Videre inntre meldeplikten på hendelsestidspunktet, og er uavhengig av om hendelsen er av en slik art at det involverte skipet blir vrak.

Dersom vrakfjerningskonvensjonen gjennomføres i norsk rett, og hendelsen som resulterer i et vrak, skjer innenfor norsk jurisdiksjonsområde, kan norsk rett om når melding må skje, og meldingens innhold legges til grunn. Noen mindre endringer synes imidlertid å være nødvendige, og det foreslås derfor at forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs endres slik at meldeplikten som følger av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5, inkorporeres i forskriften § 8 første ledd.

En effektiv håndhevelse av de plikter som påhviler skipets eier eller dets driftsansvarlige, forutsetter at flaggstaten er informert om hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde. Som nevnt påhviler det den berørte kyststaten å informere flaggstaten, jf. konvensjonen artikkel 9 nr. 1. Det vises til forslag til endringer i sjøloven § 475 første ledd.

### **5.3 Eierens ansvar og forsikringsplikt**

#### **5.3.1 Objektivt ansvar for den registrerte eieren**

Vrakfjerningskonvensjonen fastslår at registrert eier er objektivt ansvarlig for kostnader ved lokalisering (etter artikkel 7), merking (etter artikkel 8) og fjerning av vrak (etter artikkel 9), jf. artikkel 10 nr. 1. Det er inntatt slike unntak fra ansvaret som er vanlig å innta i IMOs ansvarskonvensjoner, det vil si i tilfeller der skaden skyldes krigshandlinger mv., jf. artikkel 10 nr. 1 bokstavene a til c. Reglene om dette er de samme som i 1992 ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr. 2, som er gjennomført i sjøloven § 192, og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 3, som er gjennomført i sjøloven § 184, jf. § 192.

Ansvarssubjektet etter vrakfjerningskonvensjonen drøftes særskilt nedenfor (se punkt 5.3.5). Her skal det bare konstateres at ansvarssubjektet etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 1 synes å være snevrere angitt enn etter de andre ansvarskonvensjonene, dvs. 1992 ansvarskonvensjonen, 2001 bunkerskonvensjonen og 1996 begrensingskonvensjonen, som alle er gjennomført i norsk rett, hvor skipseieren er den ansvarlige. Med skipseier forstås eieren, herunder den registrerte eieren, totalbefrakteren, disponenten og rederen av skipet, jf. 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 1 nr. 2 og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 3. Formålet med definisjonen er at

alle de personene som står for skipets drift, skal være ansvarssubjekt. Etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 1 er det den registrerte eieren som utgjør ansvarssubjektet. Slik begrepet «registrert eier» er definert i vrakfjerningskonvensjonen (se punkt 5.3.5 nedenfor), vil andre enn skipseieren, dvs. enhver annen organisasjon eller person, slik som disponenten eller bareboatbefrakteren, som er ansvarlige for driften av skipet, kun være ansvarlige i en gitt sammenheng, dvs. der skipet er statlig eid, men driftes av andre, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 8, jf. nr. 9.

Det finnes ikke spesifikke regler i norsk rett som kun regulerer ansvaret for kostnadsdekning ved vrakhåndtering, herunder vrakfjerning. Bestemmelser i havne- og farvannsloven og forurensningsloven hjemler fjerning av vrak som utgjør en fare for miljø eller navigasjon, samt kostnadsdekning i denne forbindelse. Sjøloven § 172 a, jf. § 175 a, fastsetter egne – og høyere – ansvarsgrenser ved oppryddingstiltak etter sjøulykker. Det vises til 2.5 ovenfor hvor det redegjøres for den konvensjonsbestemte ansvarsreguleringen i sjøloven.

Vrakfjerningskonvensjonens ansvarsregler for den registrerte eieren foreslås gjennomført i ny § 210 a i sjøloven.

### 5.3.2 Ansvarsbegrensning

Vrakfjerningskonvensjonen inneholder ikke egne regler om ansvarsbegrensning. Det fastslås at konvensjonen ikke er til hinder for at nasjonale eller internasjonale regler om ansvarsbegrensning gis anvendelse, jf. artikkel 10 nr. 2. Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 viser eksplisitt til 1996 begrensningskonvensjonen.

Reglene i sjøloven kapittel 9 gjennomfører 1996 begrensningskonvensjonen. Norge har benyttet seg av adgangen etter 1996 begrensningskonvensjonen artikkel 2 nr. 2 til å ta forbehold om at krav i anledning «heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet» kan unntas fra konvensjonens regler om retten til begrensning av ansvaret. I norsk rett er det vedtatt høyere ansvarsgrenser ved opprydding etter sjøulykker, jf. sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. De høyere ansvarsgrensene gjelder for alle skip på over 300 bruttotonn.

I praksis vil alle krav av betydning ved vrakfjerning i norsk rett være omfattet av de høyere ansvarsgrensene ved opprydding etter sjøulykker i sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Etter sin ordlyd synes vrakfjerningskonvensjonen ikke å

være til hinder for at de høyere ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a gjelder for kravet mot den registrerte eieren.

Vrakfjerningskonvensjonens regler om ansvarsbegrensning er foreslått gjennomført i ny § 210 c andre ledd, som viser til reglene i sjøloven kapittel 9.

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

Vrakfjerningskonvensjonen pålegger skipets registrerte eier å ha forsikring for ansvaret for kostnadene ved lokalisering, merking og fjerning av vrak, jf. artikkel 12. Forsikringsplikten gjelder for skip på 300 bruttotonn eller mer.

Etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 1 skal den tvungne forsikringen dekke ansvaret i samsvar med begrensningsbeløpene etter gjeldende nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensningsregler, men under enhver omstendighet ikke overstige begrensningsbeløpet i artikkel 6(1) bokstav (b) i 1996 begrensningskonvensjonen, som oppstiller ansvarsgrenser for andre krav enn tap av liv og skade på person. Ansvarsgrensene i artikkel 6(1) bokstav (b) i 1996 begrensningskonvensjonen svarer til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 nr. 3.

Skadelidte kan kreve erstatningen etter vrakfjerningskonvensjonen utbetalt direkte fra forsikringsgiveren, jf. artikkel 12 nr. 10. De nærmere reglene i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 om forsikringsplikt og forsikringsgiverens ansvar ved slikt direkte krav fra skadelidte, er i hovedsak de samme som i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7, jf. sjøloven §§ 186 til 188 med forskrifter, og 1992 ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven §§ 197 til 200 med forskrifter.

Ovenfor (i punkt 5.3.2) ble det konstatert at sjølovens regler om særskilte ansvarsgrenser ved opprydning etter sjøulykker, jf. sjøloven § 175 a, kommer til anvendelse. Ettersom den tvungne forsikringen bare dekker ansvar opp til ansvarsgrensene i 1996 begrensningskonvensjonen artikkel 6 nr.1 bokstav b, jf. sjøloven § 175 nr. 3, betyr dette at en eventuell overskytende del av ansvaret etter de høyere ansvarsgrensene ved opprydningstiltak etter sjøulykker vil være uten tvungen forsikringsdekning.

Et spørsmål er om vrakfjerningskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav skal gis anvendelse for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter vrakfjerningskonvensjonen, og som dekker det overskytende opp til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a.

Bakgrunnen for spørsmålet er at de fleste skip som har tvungen ansvarsforsikring etter vrakfjerningskonvensjonen, i tillegg vil ha vanlig P&I-forsikring. P&I-forsikringen er ikke begrenset til ansvarsgrensene i sjøloven § 175 (generelt, og § 175 nr. 3 spesielt).

Tilsvarende spørsmål reiste seg ved gjennomføringen av 2001 bunkerskonvensjonen i norsk rett, jf. drøftelsen av dette spørsmålet i Ot. prp. nr. 77 (2006–2007) punkt 7.4 (på side 17). Spørsmålet ble besvart bekreftende, og denne løsningen er nå nedfelt i sjøloven § 188 tredje ledd.

Etter en nærmere vurdering synes vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 å måtte fortolkes tilsvarende. Selv om det er en terminologisk forskjell der vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 knytter retten til direktekrav til «krav ... etter denne konvensjonen», og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 knytter direktekravsadgangen til «erstatning for forurensningsskade», kan ikke departementet se at denne forskjellen utgjør en realitet, idet også «forurensningsskade» for 2001 bunkerskonvensjonens vedkommende er knyttet til de definisjoner som følger av 2001 bunkerskonvensjonen og det ansvar skipets eier har i denne forbindelse. For begge konvensjonene anser departementet at innholdet i retten til ansvarsbegrensning og omfanget av den tvungne forsikringsplikten for å være lik, sml. henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 og artikkel 12 nr. 10 med 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 6 og artikkel 7 nr. 1, slik at adgangen til direktekrav utover den obligatoriske ansvarsforsikringen i henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 er regulert likt hva de to konvensjonene angår.

Det avgjørende i denne sammenhengen må være at angivelsen av hvilken forsikring skadelidte kan gjøre sitt krav gjeldende mot, er generell. Konvensjonens formål om erstatningsrettslig beskyttelse av de skadelidte, tilsier også her at bestemmelsen tolkes slik at den gjelder all forsikring som dekker ansvaret etter vrakfjerningskonvensjonen. Under forhandlingene av vrakfjerningskonvensjonen var man kjent med at ansvaret kunne overstige ansvarsgrensene etter 1996 begrensingskonvensjonen, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2. Om man under forhandlingene om vrakfjerningskonvensjonen i IMO særskilt drøftet om artikkel 12 nr. 10 ville gjelde for en alminnelig P&I-forsikring for det overskytende, er ukjent.

I forslaget til ny § 210 f tredje ledd i sjøloven har departementet foreslått en direktekravsadgang etter mønster av sjøloven § 188 tredje ledd.

På samme måte som i tilknytning til 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 oppstår spørsmålet om det bør innføres et krav til obligatorisk tilleggsforsikring for den delen av erstatningskravet som overstiger grensen for den tvungne forsikringen etter vrakfjerningskonvensjonen, for de tilfelle der de høyere ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a gjelder. Departementet kan ikke se at situasjonen er annerledes vrakfjerningskonvensjonen enn 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7, og viser til drøftelsen av dette spørsmålet i Ot. prp. nr. 77 (2006–2007) punkt 7.4 (på sidene 17-18).

Departementet har i lovforslaget her ikke foreslått en obligatorisk tilleggsforsikring, men vi ber om synspunkter på spørsmålet om det bør innføres en slik obligatorisk tilleggsforsikring.

#### 5.3.4 Norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer

Mens sjøloven §§ 189, 203, 204, 205 og 224 til 226 regulerer spørsmål vedrørende norske domstolars kompetanse samt anerkjennelse og fullbyrding av utenlandske dommer etter 2001 bunkerskonvensjonen, 1992 ansvarskonvensjonen, 1992 fondskonvensjonen, 2003 tilleggfondprotokollen og 2010 HNS-konvensjonen, inneholder ikke vrakfjerningskonvensjonen tilsvarende bestemmelser som 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 9 og 10, 1992 ansvarskonvensjonen artikkel 9 og 10, 1992 fondskonvensjonen artikkel 7 og 8, 2003 tilleggfondprotokollen artikkel 7 og 8 eller 2010 HNS-konvensjonen artikkel 38 til 40.

Departementet ber derfor om høringsinstansenes syn på hvorvidt det er nødvendig med særskilt regulering av norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer i forbindelse med gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonens regler i sjøloven. I vedlagte forslag til sjøloven § 210 h har departementet utformet en bestemmelse etter mønster av sjøloven § 189. Sverige har i sitt lovforslag, sjølagen 21 kapittel 5 § jf. 11 a kapittel 17 §, regulert spørsmålet tilsvarende. På den andre siden nevnes at tilsvarende regler ikke var inntatt i det danske lovforslaget.

#### 5.3.5 Nærmere om ansvarssubjektet - begrepsbruk

Det er registrert eier som er ansvarlig, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 1, og som plikter å tegne ansvarsforsikring, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 1.

Begrepet «registrert eier» er nærmere definert i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 8. Definisjonen i vrakfjerningskonvensjonen tilsvarer definisjonen i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 4. Med «registrert eier» menes personen eller personene som er registrert som skipseier, jf. artikkel 1 nr. 8 første punktum første alternativ. I de tilfellene ingen er registrert som skipseier, benyttes termen «registrert eier» om den personen eller de personene som er de facto skipseier på ulykkestidspunktet, jf. artikkel 1 nr. 8 første punktum annet alternativ. Begrepet «registrert eier» er gitt et særskilt innhold i de tilfellene hvor skipet er statlig eid, men er «operated by» et selskap som i den aktuelle staten er registrert som «operator of the ship». I dette tilfellet skal det selskapet som drifter skipet, regnes som «registrert eier», jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 8 annet punktum.

I 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 4 annet punktum, som tilsvarer vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 8 annet punktum, er «operated by» oversatt med «brukes av» og «operator of the ship» oversatt med «skipets bruker». Denne oversettelsen kan imidlertid ikke uten videre legges til grunn i forhold til vrakfjerningskonvensjonen. Bakgrunnen for dette er følgende:

En definisjon av begrepet «operator of the ship» er inntatt i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9. Med «operator of the ship» menes «the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended». Angivelsen av hvilke andre aktører enn skipseieren som er omfattet av definisjonen, er ikke uttømmende, jf. ordlyden «any other organization or person such as». Det sentrale kriteriet er om aktøren har påtatt seg driften av skipet, og i forbindelse med overtakelsen av driftsansvaret, har godtatt å påta seg alle plikter og alt ansvar som følger av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons forsamling ved resolusjon A.741(18), med endringer.

Det er ikke inntatt en egen definisjon av begrepet «operator of the ship» i 2001 bunkerskonvensjonen og 1996 begrensingskonvensjonen. Derimot inngår begrepet «operator of the ship» i definisjonene av begrepet «skipseier» i de nevnte konvensjonstekstene, jf. 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 3 (hvor «shipowner» defineres som «the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship») og 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 1 nr. 2 (hvor «shipowner» defineres som

«the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship»). Ved oversettelse av begge konvensjonene til norsk er begrepet «operator of the ship» blitt oversatt med «rederen av skipet», og denne forståelsen har blitt lagt til grunn ved gjennomføringen av konvensjonen i norsk rett og praktiseringen av regelverket.

Den samme forståelsen av termen synes ikke å kunne legges til grunn i relasjon til vrakfjerningskonvensjonen. Det fremgår av definisjonen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9 at begrepet «operator of the ship» omfatter «the manager». I 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 4 og 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 1 nr. 2 utgjør «manager» en egen kategori i tillegg til «operator of the ship». Dette får selvstendig betydning ettersom rederbegrepet er gitt et annet og snevrere innhold i norsk rett. Blant annet omfattes «the manager», som i norsk sammenheng er oversatt med disponent, jf. sjøloven § 171, ikke av det norske rederbegrepet. Dersom «operator of the ship» på vanlig måte her oversettes med begrepet «reder», vil dette være egnet til å skape misforståelser. Det vil være uheldig om et innarbeidet begrep, dvs. rederbegrepet, gis ulikt begrepsinnhold i ulike sammenhenger som en konsekvens av at vrakfjerningskonvensjonen gjennomføres i norsk rett.

Selv om termen «the operator of the ship» ikke på vanlig måte kan oversettes med termen «rederen av skipet», fremstår ikke begrepet «skipets bruker», som benyttes i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 4 annet punktum, som et nærliggende alternativ. Skipets bruker kan i prinsippet være hvem som helst. Det sentrale i definisjonen av «operator of the ship», slik denne fremgår av vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9, er at det er tale om aktører som står ansvarlig for skipets drift. Det foreslås derfor at termen «operated by» oversettes med «driftes av», mens det for termen «operator of the ship» foreslås «driftsansvarlig».

## **6. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER**

Norske myndigheter kan i medhold av regler i havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven fjerne vrak som utgjør en fare for miljø eller navigasjon, og i denne forbindelse kreve kostnadsdekning av den ansvarlige. De fleste skip har generell ansvarsforsikring. Det er derfor ikke grunn til å tro at vrakfjerningskonvensjonens regler om ansvar og forsikringsplikt vil innebære administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning.

Vrakfjerningskonvensjonen regler om forsikringsplikt for den registrerte eieren av skipet og rett til direktekrav for skadelidte, gjør at den berørte staten på visse betingelser vil kunne rette sitt krav om kostnadsdekning direkte mot forsikringsgiveren, uansett om man kan finne den ansvarlige eller ikke. Erfaring har vist at det i enkelte tilfeller har vært vanskelig for offentlige myndigheter å få dekket sine utgifter i forbindelse med vrakfjerning. At staten blir sittende igjen med den økonomiske belastningen etter håndtering av vrak, er ikke i tråd med det bærende prinsippet om at den som forurensar, skal dekke utgifter som hans virksomhet forårsaker («polluter pays principle»). Implementering av vrakfjerningskonvensjonen vil bedre mulighetene for det offentlige til å få dekket kostnader i forbindelse med heving av vrak.

Gjennomføring av flaggstatens forpliktelser etter konvensjonen vil trolig bli delegert til Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet overfor norsk- og utenlandskregistrerte skip som anløper norske havner. Som hovedregel vil det være forsikringsselskapene som utsteder forsikringssertifikatet, mens Sjøfartsdirektoratet utsteder flaggstatssertifikat på bakgrunn av dette. Det er registrert omtrent 2000 skip i Norge med bruttotonn 300 eller større som Sjøfartsdirektoratet vil måtte utstede flaggstatssertifikater til i henhold til konvensjonen. I tillegg kommer alle forsikringspliktige utenlandske skip som anløper norske havner m.m., men hvor den aktuelle flaggstat ikke har tilsluttet vrakfjerningskonvensjonen og derfor ikke er pliktig til å vurdere eller attestere forsikringen i henhold til konvensjonen. Sjøfartsdirektoratet må derfor vurdere og behandle søknader fra både norske og utenlandske skip som er underlagt forsikringsplikt etter konvensjonens regler, se ovenfor under punkt 4.2.4 og 5.3.3. I forbindelse med attesteringen av forsikringssertifikater er det trolig at Sjøfartsdirektoratet vil komme over ukjente forsikringstilbydere fra Norge og utlandet som må underlegges en nærmere vurdering. På bakgrunn av Sjøfartsdirektoratets erfaringer med attestering av forsikringer etter 2001 bunkerskonvensjonen er det grunn til å tro at dette antallet kan være merkbart. Utstedelsen av flaggstatssertifikater, herunder arbeidet med å vurdere ukjente forsikringstilbydere, vil medføre en økt administrativ byrde for Sjøfartsdirektoratet. Basert på tidligere erfaringer utstedes brorparten av flaggstatssertifikatene i januar/februar måned. Det er derfor anslått at den økte administrative byrden vil tilsvare fra ett halvt til ett helt årsverk.

I forbindelse med utstedelse av flaggstatssertifikatet vil det påløpe et gebyr, og de økonomiske konsekvensene vil derfor ikke være nevneverdige. Videre vil kontrollene med at skipene har tilfredsstillende forsikring skje ved



havnestatskontroll, og dette vil ikke medføre noen administrativ tilleggsbyrde for Sjøfartsdirektoratet av betydning.

Vurderingene foran er basert på at IMO på alle viktige områder har vedtatt internasjonale konvensjoner om forsikringsplikt, og at disse er implementert i sjøloven §§186 og 197, noe som innebærer at Sjøfartsdirektoratet og næringen er godt kjent med forsikringsplikten.

De fleste skip har i dag en generell ansvarsforsikring som dekker vrakfjerningskostnadene, og det er derfor heller ingen grunn til å tro at konvensjonen vil medføre økte kostnader eller byrder av betydning for næringen. For skip som har en forsikring som ikke dekker vrakfjerningskostnadene, kan konvensjonen medføre noe økte kostnader, men det legges til grunn at heller ikke disse er av betydning for næringen. For forsikringsselskapene medfører konvensjonen at et nytt sett med forsikringsbevis må produseres og utstedes. Dette medfører trolig ikke en arbeidsbyrde av betydning. For alle tilfeller forutsettes det på bakgrunn av de allerede eksisterende regler om forsikringsplikt at næringen og forsikringsselskapene kan tilpasse seg det nye regelsettet på en tids- og kostnadseffektiv måte.

Departementet ber høringsinstansene særskilt om å uttale seg om de økonomiske og administrative konsekvensene ved gjennomføring av konvensjonen.

## **7. MERKNADER TIL LOVFORSLAGET**

### **Til endringene i vrakloven**

#### **Til § 3**

Endringen skal bidra til at Norge overholder sine forpliktelser etter vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9 nr. 1 og nr. 8 om plikt til å varsle den registrerte eieren og varsle og rådføre seg med skipets flaggstat og andre berørte stater.

#### **Til § 11**

Bestemmelsen gir hjemmel for at det offentlige kan fremme krav for utgifter etter vrakloven som samtidig faller inn under ansvaret i sjøloven § 210 a mot skipets registrerte eier eller forsikringsgiveren i samsvar med reglen i

sjøloven kapittel 10 a. «Forsikringsgiveren» skal forstås på samme måte som i sjøloven § 210 f første punktum.

Til § 15

Wrakloven har i dag ingen særskilte regler om virkeområde. Det foreslås at reglene i alminnelighet skal gjelde i riket, herunder indre farvann og sjøterritoriet. Det foreslås videre at loven gis anvendelse på skip som nevnt i § 1 i det som er Norges konvensjonsområde utenfor sjøterritoriet etter vrakfjerningskonvensjonen. Når gjenstander som nevnt i § 1 annet ledd «driver ind paa Stranden», må gjenstandene antas å ha kommet innenfor norsk sjøterritorium og være omfattet av virkeområdet etter § 15 *første punktum*. Befinner de seg utenfor sjøterritoriet, kan de vanskelig sies å «drive ind paa Stranden», og er således utenfor virkeområdet til loven i dag. På denne bakgrunn foreslås ikke loven å gis anvendelse på gjenstander nevnt i annet ledd som befinner seg utenfor virkeområdet etter § 15 *første ledd*.

Virkeområdet etter *andre ledd* er med å sørge for at lovens regler kan anvendes når skip som nevnt i § 1 første ledd ikke er omfattet av andre rettsregler, med forbehold for de begrensninger som følger av Norges folkerettslige forpliktelser. Det antas at lovens regler om bistand og berging i stor grad gir uttrykk for sedvanerettslige prinsipper for varsling, bistand og berging til sjøs. Når det heter at lovens regler bare gjelder «så langt de passer», skal dette samme med øvrig angivelse av virkeområdet bety at regler av mer offentligrettslig karakter og som ikke direkte gjelder varsling, bistand eller berging, ikke kommer til anvendelse.

### **Til endringene i sjøloven**

Til § 152 Atomskade

Tilføyelsen gjennomfører artikkel 11 nr. 1 bokstav c. For øvrig følger det etter departementets syn allerede av lovforslaget § 210 c, jf. § 173 bokstav c at ansvar for krav undergitt internasjonal konvensjon eller nasjonal lov som forbyr eller regulerer atomskade, ikke kan begrenses.

Til § 210 a Objektiv ansvar og definisjoner

*Første ledd* gjennomfører hovedregelen om objektivt ansvar for den registrerte eieren etter konvensjonen artikkel 10 nr. 1. De unntak fra hovedregelen som fremkommer i artikkel 10 nr. 1, er gjennomført i § 210 b, jf. sjøloven § 192

første ledd. Ytterligere unntak følger av § 210 i. Mens virkeområdet for reglene om bunkersoljesøl er regulert i både § 183 siste ledd og § 190, og virkeområdet for reglene om skade voldt av farlig gods er regulert i både § 212 fjerde ledd og § 227 foreslår departementet her en lovteknisk løsning hvor virkeområdet for kapittel 10 a samlet reguleres i § 210 i.

*Andre ledd* bestemmer hvilke kostnader i forbindelse med vrakhåndteringen som faller inn under det objektive ansvaret etter artikkel 10 nr. 1, jf. artikkel 7, 8 og 9. *Bokstav a* gjelder kostnader ved lokalisering av vrak i artikkel 7, *bokstav b* kostnader ved merking av vrak i artikkel 8, mens *bokstav c* gjelder kostnader ved fjerning av vrak i artikkel 9 nr. 7 og 8. Bokstav c gjengir også definisjonen av «fjerning» i artikkel 7 nr. 1. Ved bokstav c siste alternativ skal myndighetene varsle skipets flaggstat og den registrerte eieren, jf. artikkel 9 nr. 8. Tiltaket må være proporsjonalt, jf. artikkel 2 nr. 2 og 3. Varslingsplikten og kravet om proporsjonalitet retter seg mot konvensjonsstaten som pliktsubjekt, og departementet legger til grunn at det ikke er nødvendig å gjennomføre disse bestemmelsene i sjøloven selv om de vedrører den registrerte eieren og skipets flaggstat som rettighetssubjekt.

*Tredje til tiende ledd* gjennomfører definisjonene i artikkel 1 nr. 2, 3, 4, 5, 8, 9 og 11. Definisjonen av vrak i *femte ledd* bygger i alle nevnte alternativer på at det foreligger en «sjøulykke». Siden det alltid vil foreligge en «sjøulykke» når det oppstår et vrak, vil det samtidig foreligge en meldeplikt etter § 475.

Definisjonen av «vrak» i femte ledd er noe avvikende fra artikkel 1 nr. 4 uten at det er tilsiktet noen realitetsforskjell. Bl.a. kan ikke departementet se at alternativet «skip som er i ferd med å synke» har noen selvstendig betydning ved siden av alternativet «skip som med rimelighet kan forventes å synke».

Definisjonen av «fare» i *sjette ledd* omfatter skade på «tilhørende interesse» til én eller flere stater, jf. vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 5 bokstav b. Artikkel 1 nr. 6 inneholder en definisjon av «tilhørende interesse» som viser eksempler på interesser som kan være truet eller direkte berørt av et vrak. Det følger av denne definisjonen at det er snakk om interessene til en berørt «kyststat». Departementet har ikke funnet det nødvendig i å innta definisjonen i loven, men mottar gjerne synspunkter på om det likevel er behov for definisjonen i lovteksten.

Definisjonen av «driftsansvarlig» i *syvende ledd* er en oversettelse av «operator of the ship» i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9, som ved oversettelsen av 1996 begrensingskonvensjonen og 2001

bunkerskonvensjonen er oversatt til «rederen av skipet». Den samme forståelsen av begrepet synes ikke å kunne legges til grunn for vrakfjerningskonvensjonen, jf. punkt 5.3.5. Det fremgår av definisjonen i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 9 at «operator of the ship» omfatter «the manager». I 2001 bunkerskonvensjonen og artikkel 1 nr. 4 og 1996 begrensingskonvensjonen artikkel 1 nr. 2 utgjør «manager» en egen kategori i tillegg til «operator of the ship». Dette får selvstendig betydning ettersom rederbegrepet er gitt et annet og snevrere innhold i norsk rett. Blant annet omfattes «the manager», som i norsk sammenheng er oversatt med disponent, jf. sjøl. § 171, ikke av det norske rederbegrepet. Dersom «operator of the ship» på vanlig måte her hadde vært oversatt til begrepet «reder», ville dette ha vært egnet til å skape misforståelser. Det vil være uheldig om det innarbeidede reder-begrepet gis ulikt innhold i ulike sammenhenger som en konsekvens av gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett, derfor er «operator of the ship» her oversatt til «driftsansvarlig».

I artikkel 1 nr. 9 er alternativet «eller en annen organisasjon eller person» utdypet med «for eksempel disponent, eller bareboatbefrakter». Siden dette bare er eksempler på hva som faller inn under annen «organisasjon eller person» som ikke er skipseier, antar departementet at det ikke er nødvendig å innta eksemplene i definisjonen av «driftsansvarlig i sjøloven. Vi mottar gjerne synspunkter fra høringsinstansene på en slik gjennomføring.

Definisjonen av «konvensjonsstat» og «vrakfjerningskonvensjonen» i *tiende ledd* definerer begreper brukt i § 210 d andre ledd og § 210 i siste ledd.

Til § 210 b Ansvarsfritak

Bestemmelsen gir reglene om ansvarsfritak i sjøloven § 192 tilsvarende anvendelse for ansvar etter reglene i kapittel 10 a. Bestemmelsen medfører ansvarsfritak dersom det godtgjøres at «skaden» skyldes ett av de tre alternativene § 192 første ledd lister opp. Ved anvendelsen av bestemmelsen på ansvar etter kapittel 10 a må begrepet «eier» i § 192 forstås om «registrert eier», jf. § 210 a syvende ledd, mens begrepet «skaden» skal forstås som «vrak», jf. § 210 a femte ledd. Regelen om ansvar for bunkerssoljesøl etter sjøloven §§ 183 til 190 har på tilsvarende måte regler om ansvarsfritak i § 184 som igjen viser til § 192. Hensikten med henvisningsteknikken er at tolkningen og anvendelsen av reglene om ansvarsfritak skal være lik. Bestemmelsen gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 som bl.a. viser til 1996 begrensingskonvensjonen, på samme måte som 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 6 også henviser til 1996

begrensningskonvensjonen. Det vises for øvrig til merknadene i NOU 1973: 46 side 20-21. På side 21 heter det om annet ledd, som etter departementets syn også vil gjelde ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen:

«Annet ledd inneholder som nevnt en regel om lemping av ansvaret når skadelidte har medvirket til skaden. I konvensjonens artikkel 111 para. 3 heter det at eierens ansvar kan («may») nedsettes om han beviser at skadelidte har medvirket forsettlig eller uaktsomt til skaden. Dette må etter komitéens mening sees som en henvisning til nasjonal rett, og man har i utkastet tatt inn en henvisning til alminnelige erstatningsregler.»

Til § 210 c Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar

Paragrafen gjennomfører i *første ledd første punktum* vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 3 første punktum.

*Første ledd annet punktum* gir reglene om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering) i § 193 tilsvarende anvendelse, herunder reglene om regress i § 193 tredje ledd. Bestemmelsen om kanalisering gis likevel ikke anvendelse for personer som er ansvarssubjekter etter vrakfjerningskonvensjonen etter forslaget § 210 a syvende, jf. åttende ledd, jf. § 210 c første ledd *tredje punktum*. Vrakfjerningskonvensjonen inneholder ikke regler om kanalisering av ansvar. Ved gjennomføringen av 2001 bunkerskonvensjonen ble det drøftet om reglene om ansvarskanalisering i 1992 ansvarskonvensjonen burde gis tilsvarende anvendelse for bunkersoljesøl, siden 2001 bunkerskonvensjonen i likhet med vrakfjerningskonvensjon ikke inneholder regler om ansvarskanalisering, jf. Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) punkt 7.1.3 på side 16. Departementet nevner også at 2010 HNS-konvensjonen har regler om ansvarskanalisering i artikkel 7 nr. 5. Begrunnelsen for å innføre ansvarskanalisering for bunkersoljesøl var at manglende ansvarskanalisering vil kunne gi problemer i forbindelse med tiltak for å hindre eller begrense forurensning. Reglene beskytter bergere og andre som iverksetter tiltak for å avverge eller begrense skade, men også besetningsmedlemmer og andre i skipseiers tjeneste, los, mv. Departementet legger til grunn at den begrunnelsen som er gitt i Ot.prp. nr. 77 (2006-2007), tilsier at det også innføres tilsvarende regler om ansvarskanalisering ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen. På samme måte som ansvarssubjektene etter 2001 bunkerskonvensjonen ikke omfattes av ansvarskanaliseringen, jf. § 185 første ledd første punktum, innebærer departementets forslag at ansvarssubjektene etter vrakfjerningskonvensjonen ikke er omfattet av den foreslåtte regelen om ansvarskanalisering.

Departementet oppfordrer høringsinstansene til å komme med synspunkter på hvorvidt de foreslåtte reglene om ansvarskanalisering bør innføres.

*Annet ledd* gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 som viser til begrensingsreglene i sjøloven kapittel 9, noe som inkluderer de høyere ansvarsgrensene i § 175 a, jf. 172 a. Ansvar for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak omfattes av 1996 begrensingskonvensjonen. Begrensingsretten (også omtalt som «globalbegrensning») innebærer at det gjelder et samlet tak på erstatningsansvaret etter en og samme hendelse, et begrensingsbeløp. Reglene om globalbegrensning i sjøloven kapittel 9 gjennomfører Londonkonvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved endringsprotokollen av 1996. 1996 begrensingskonvensjonen gir statene anledning til å ta forbehold om konvensjonens virkeområde som innebærer at visse krav kan unntas fra konvensjonens regler om retten til begrensning av ansvaret. Dette gjelder blant annet krav i anledning «heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet». Norge har tatt et slikt forbehold. På denne bakgrunn ble det i endringslov 17. juni 2005 nr. 88 vedtatt nye § 172 a og § 175 a i sjøloven med høyere begrensingsbeløp for slike tilfelle. Det er grunn til å anta at krav om erstatning mot den registrerte eieren om dekning av kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak vil komme inn under de høyere ansvarsgrensene i § 172, jf. § 175. Vrakfjerningskonvensjonen viser i artikkel 10 nr. 2 eksplisitt til den registrerte eierens rett til ansvarsbegrensning etter ethvert nasjonalt eller intasjonalt regime, herunder 1996 begrensingskonvensjonen. Ansvarsgrensene i § 172 a, jf. § 175 a er som nevnt innført i samsvar med Norges forpliktelser etter 1996 begrensingskonvensjonen, og vil dermed være de aktuelle ansvarsgrensene i forbindelse med merking, fjerning og lokalisering av vrak så lang ansvaret faller inn under reglenes materielle virkeområde.

Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 4 sier at bestemmelsen ikke avskjærer retten til regress mot tredjeparter, som innholdsmessig har sitt motstykke i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 3. nr. 6. Etter departementets syn er det nærliggende å anse bestemmelsene som rene tolkningsregler som klargjør virkeområdet for bestemmelsene og omfanget av ansvaret for øvrig. Bestemmelsene gir dermed ikke et rettsgrunnlag for et regresskrav. Eventuell regress må ha sitt grunnlag i andre rettsregler.

Til § 210 d Forsikringsplikt, sertifikat

*Første ledd første punktum* gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 1, mens *annet ledd* gjennomfører artikkel 12 nr. 2. *Tredje ledd* gjennomfører artikkel 12 nr. 14, mens *fjerde ledd* gir hjemmel for å fastsette forskrift med nærmere regler om forsikring og sikkerhetsstillelse.

Til § 210 e Sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt m.m.

Sammen med § 210 d første ledd andre punktum gjennomfører § 210 e vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 11.

Til § 210 f Krav mot forsikringsgiveren

*Første og annet ledd* gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10.

*Annet ledd* er utformet likt som sjøloven § 188 tredje ledd. Departementet foreslår at spørsmålet om adgangen til å fremme direktekrav mot forsikringsgiveren for krav som overstiger den pliktige delen av ansvarsforsikringen, og spørsmålet om det bør innføres et obligatorisk krav om forsikring som dekker ansvaret etter sjøloven § 172 a, jf. § 175 a løses på samme måte som for 2001 bunkerskonvensjonen, jf. her vurderingen som er gjengitt i Ot. prp. 77 (2006-2007) punkt 7.4.

Selv om det er en terminologisk forskjell der vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 knytter retten til direktekrav til «krav ... etter denne konvensjonen» og bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 knytter direktekravsadgangen til «erstatning for forurensingsskade», kan ikke departementet se at denne forskjellen utgjør en realitet, idet også «forurensingsskade» for bunkerskonvensjonens vedkommende er knyttet til de definisjoner som følger av bunkerskonvensjonen og det ansvar skipets eier har i denne forbindelse, se punkt 5.3.3. For begge konvensjonene legger departementet til grunn at innholdet i retten til ansvarsbegrensning og omfanget av den tvungne forsikringsplikten for å være lik, sml. henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 10 nr. 2 og artikkel 12 nr. 10 med bunkerskonvensjonen artikkel 6 og artikkel 7 nr. 1, slik at adgangen til direktekrav utover den obligatoriske ansvarsforsikringen i henholdsvis vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 og bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 er regulert likt hva de to konvensjonene angår.

Departementet viser for øvrig til at forsikringsavtaleloven §§ 7-6 og 7-7 gir skadelidte rett til å kreve forsikringsgiver direkte for sikredes erstatningsansvar. Etter forsikringsavtaleloven § 1-3 annet ledd bokstav c kan regelen i §§ 7-6 til 7-7 fravikes ved avtale når forsikringen knytter seg til et registreringspliktig skip. Når den sikrede etter en ansvarsforsikring er insolvent, er imidlertid reglene i §§ 7-6 og 7-7 ufravikelige, jf. § 7-8 annet ledd.

Til § 210 g Plikt til å fjerne vrak og fremlegge dokumentasjon

Befinner et vrak seg i norsk jurisdiksjonsområde utenfor sjøterritoriet (sonene angitt i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 1 nr. 1), er det uklart om konvensjonen gir adgang til å pålegge vrakfjerning overfor skip som seiler under fremmed flagg i større utstrekning enn det som følger av havrettskonvensjonen, jf. artikkel 16. Artikkel 9 nr. 9 pålegger kontraherende stater å ha regler som skal sikre at registrerte eiere som seiler under kontraherende statens flagg, overholder plikten i artikkel 9 nr. 2 og 3. Videre medfører artikkel 9 nr. 10 at kontraherende stater seg imellom samtykker til at kyststaten handler etter artikkel 9 nr. 4 til 8, som kan gå lengre enn det havrettskonvensjonen gir hjemmel til. Konsekvensen blir at det er nødvendig å pålegge norske skip en plikt til å fjerne vrak med grunnlag i norsk flaggstatsjurisdiksjon. Fremmede skip vil med grunnlag i flaggstatsjurisdiksjonen utøvd av det fremmede skipets flaggstat være pålagt en plikt til å fjerne vrak, forutsatt at flaggstaten er part til vrakfjerningskonvensjonen. Denne reguleringen fjerner en eventuell usikkerhet med hensyn til hvor langt norske myndigheters kompetanse til å ilegge en vrakfjerningsplikt strekker seg. Legalitetsprinsippet i norsk rett medfører at slike pålegg også må ha hjemmel i norsk lov, jf. havne- og farvannsloven § 35, forurensningsloven §§ 7 og 37, jf. § 28, og svalbardmiljøloven § 65.

Det som her er sagt om vrakfjerningsplikten, gjelder tilsvarende for plikten til å fremlegge bevis for forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, jf. § 210 d. Pålegget om framlegging av slik dokumentasjon gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 9 nr. 3 jf. artikkel 9 nr. 9.

[Til § 210 h Norske domstolers kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer

Vrakfjerningskonvensjonen inneholder ingen regler om jurisdiksjon eller anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer tilsvarende 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 9 og artikkel 10. Ved gjennomføringen av disse



artiklene i sjøloven § 189 henvises det til reglene om norsk domstols kompetanse i tilknytning til 1992 ansvarskonvensjonen i sjøloven § 203. Departementet er derfor i tvil om hvorvidt det bør foreslås regler tilsvarende sjøloven § 189 ved gjennomføringen av vrakfjerningskonvensjonen i norsk rett, se punkt 5.3.4.

Når det i *annet punktum* vises til «forsikringsgiver», skal dette i tråd med § 210 f første ledd forstås som den som har ytet pliktig forsikring eller stilt sikkerhet etter § 210 d for den registrerte eierens erstatningsansvar etter § 210 a. Der § 189 andre ledd viser til 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 9 inneholder som nevnt vrakfjerningskonvensjonen bestemmelser om domstoler kompetanse og forslaget er dermed utformet kun med en henvisning til «domstol som er kompetent til å avgjøre saken».]

Til § 210 i Virkeområdet for reglene i kapittel 10 a

*Første ledd* regulerer det geografiske virkeområdet for reglene i kapittel 10 a i samsvar med vrakfjerningskonvensjonen artikkel 3 nr. 1 til 3. I tillegg til «riket», som omfatter norsk territorialfarvann og indre farvann, jf. høringsnotatet punkt 4.2, omfattes fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen. Det vises til høringsnotatet punkt 3.3 vedrørende fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen.

*Annet ledd* gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 11 nr. 1 bokstav d ved henvisning til § 183, artikkel 11 nr. 1 bokstav a ved henvisning til § 191, artikkel 11 nr. 1 bokstav b ved henvisning til § 212 og artikkel 11 nr. 2 ved henvisning til sjøloven kapittel 16. Siste del gjennomfører artikkel 4 nr. 1.

*Tredje til fjerde ledd* gjennomfører vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 nr. 2 og artikkel 16. Vrakfjerningskonvensjonen artikkel 4 nr. 2, jf. artikkel 4 nr. 3, gir en konvensjonsstat anledning til å notifisere IMOs generalsekretær om at vrakfjerningskonvensjonens regler likevel skal gjelde for konvensjonsstatens krigsskip eller andre skip som eies eller driftes av konvensjonsstaten, og som for tiden kun benyttes i offentlig ikke-kommersiell drift (også omtalt som «statsskip»). Dersom det ikke inngis slik notifikasjon, faller de nevnte skipene utenfor vrakfjerningskonvensjonens virkeområde. Tilsvarende bestemmelser finnes i 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 2, jf. artikkel 4 nr. 3, og 1992 ansvarskonvensjonen artikkel 11. Departementet foreslår ikke å la vrakfjerningskonvensjonen bestemmelser få anvendelse på norske statsskip. Departementet viser blant annet til at det ikke anses som hensiktsmessig at Norge på denne måten gir avkall på full suverenitet over egne statsskip.

Departementet antar at det vil være i strid med nasjonale interesser om en fremmed konvensjonsstat i medhold av vrakfjerningskonvensjonens regler ble gitt adgang til å fjerne vrak av for eksempel et norsk krigsskip uten uttrykkelig samtykke fra norske myndigheter. Forslaget innebærer imidlertid at de foreslåtte reglene i sjøloven §§ 210 a til 210 c gjøres gjeldende for statsskip (enten de er eid av den norske eller fremmed stat) i *norsk* konvensjonsområde.

Til § 475 første ledd

Driftsansvarlig tilføyes som nytt pliktsubjekt for å gjennomføre vrakfjerningskonvensjonen artikkel 5 nr. 1.

Til § 503 a Foreldelse etter kapittel 10 a

Reglene gjennomfører søksmåls- og foreldelsesfristene i vrakfjerningskonvensjonen artikkel 13. Departementet nevner at fristens utgangspunkt er den dag «faren» ble fastslått i samsvar med konvensjonen, i motsetning til utgangspunktet for ansvar etter kapittel 10 eller 11. Siden vrakfjerningskonvensjonen foreslås gjennomført i nytt kapittel 10 a, blir nåværende § 505 a ny § 505 b for å opprettholde den kronologiske rekkefølgen.

Til § 506 femte ledd

Bestemmelsen fastsetter straff for forsettlig eller grovt uaktsom overtredelse av plikten til å ha forsikring eller annen sikkerhet, samt gyldig sertifikat etter § 210 d. Departementet foreslår at det i bestemmelsen også tilføyes § 218 som gjelder tilsvarende plikter for transport av farlig gods, idet en slik tilføyelse ikke ble gjort ved lov 12. mai 2015 nr. 30 om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.). Det vises for øvrig til det som ble uttalt i Ot.prp. nr. 22 (2008–2009) Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning) på side 503:

«Straffeloven 1902 § 419 nr. 1 gjelder brudd på plikten til å ha forsikring. Regler om forsikringsplikt fremgår av sjøloven § 197 for skade som kan oppstå i forbindelse med oljesøl fra skip. Utfyllende regler er gitt i forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip. Ved endringslov 21. desember 2007 nr. 128 er det vedtatt en ny § 186 i sjøloven som oppstiller en forsikringsplikt for skade som kan oppstå i forbindelse med utslipp av bunkersolje.

Bestemmelsen er en del av gjennomføringen av Bunkerskonvensjonen og trådte i kraft 21. november 2008. Det pågår for øvrig et arbeid om gjennomføring av ulike IMO-konvensjoner om plikt til å ha forsikring for passasjerskader, vrakfjerning og skader som oppstår i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Disse bestemmelsene vil bli gjennomført i sjøloven. Frivillige forsikringsordninger omfattes naturligvis ikke av straffebudet. Utgiftene ved for eksempel oljesøl vil kunne bli enorme og tegning av forsikring er et viktig element i fordelingen av den økonomiske risikoen. Forsikringsplikten skal således ivareta viktige samfunnshensyn.»

## 8. FORSLAG TIL LOV- OG FORSKRIFTSREGULERING

### 8.1 Forslag til endringer i sjøloven mv.

#### I

I lov 20. juli 1893 nr. 2 om Stranding og Vrag gjøres følgende endringer:

§ 3 femte ledd tredje punktum skal lyde:

*Er det fastslått at et vrak utgjør en fare, jf. sjøloven § 210 a femte og sjette ledd, skal politiet eller den myndigheten Kongen bestemmer, varsle skipets registrerte eier, samt rådføre seg med skipets flaggstat og andre stater som er berørt av vraket, når det gjelder tiltak som treffes i forbindelse med vraket, i samsvar med den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak.*

§ 11 nytt tredje ledd skal lyde:

*Utgifter som er påløpt det offentlige etter denne lov, kan kreves erstattet av skipets registrerte eier og forsikringsgiveren i samsvar med reglene i sjøloven kapittel 10 a.*

§ 15 skal lyde:

*Loven gjelder for skip, gods, vrak og vrakstykker som nevnt i § 1 første og andre ledd som befinner seg her i riket, herunder territorialfarvann og indre farvann.*

*For skip som nevnt i § 1 første ledd som befinner seg i norsk økonomisk sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen, gjelder lovens regler så langt de passer og så langt ikke andre rettsregler kommer til anvendelse, med de begrensninger som følger av folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat.*

Nåværende § 15 blir ny § 16.

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

§ 152 skal lyde:

§ 152 *Atomskade*

Bestemmelsene i denne lov medfører ingen endring i det som er eller blir fastsatt i særskilt lovgivning *eller i internasjonal konvensjon Norge er tilsluttet om ansvar for atomskade.*

Nytt kapittel 10 a skal lyde:

***Kapittel 10 a Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen).***

§ 210 a *Objektivt ansvar og definisjoner*

Den registrerte eieren er uansett skyld ansvarlig for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak som er omfattet av § 210 i.

Med kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak forstås i kapittel 10 a

- a) kostnader ved lokalisering av vrak: tiltak for å advare sjøfarende og relevante stater om vrakets tilstand og posisjon, samt tiltak for å fastslå vrakets nøyaktige posisjon når den berørte stat har grunn til å tro at vraket utgjør en fare,
- b) kostnader ved merking av vrak: alle rimelige tiltak for å merke vrak som er fastslått å utgjøre en fare, herunder tiltak for å sikre at merkingen er i tråd med det internasjonalt anerkjente bøyemerkingssystemet som er i bruk i området der vraket befinner seg, samt kunngjøring av opplysninger om merking av vraket,
- c) kostnader ved fjerning av vrak: alle former for forebygging, reduksjon eller eliminering av fare oppstått ved vrak som er fastslått at utgjør en fare samtidig som den registrerte eieren ikke fjerner vraket innen fastsatt frist eller ikke kan kontaktes, eller når umiddelbare tiltak er påkrevd.

Med skip forstås i kapittel 10 a ethvert sjøgående fartøy av enhver type, herunder hydrofoilbåt, luftputefartøy, undervannsfartøy, flytende fartøy og flytende plattformer, unntatt når slike plattformer er på feltet og driver leting etter, utvinning av eller produksjon av mineralressurser på havbunnen.

Med sjøulykke forstås i kapittel 10 a hendelser knyttet til navigeringen av skipet, herunder sammenstøt mellom skip og grunnstøting, samt hendelser om bord eller utenfor skipet som medfører tingskade eller en overhengende fare for tingskade på et fartøy eller skipslasten.

Med vrak forstås i kapittel 10 a

- a) som følge av en sjøulykke et sunket eller strandet skip,
- b) som følge av en sjøulykke en del av et sunket eller strandet skip, herunder en gjenstand som er eller har vært om bord,
- c) som følge av en sjøulykke en gjenstand som er mistet på sjøen fra et skip som nevnt i bokstav a, og som er strandet, sunket eller i drift på sjøen, eller
- d) som følge av en sjøulykke et skip som med rimelighet kan forventes å synke eller strande, og hvor effektive tiltak for å bistå skipet eller eventuell eiendom som er i fare, ikke er truffet.

Med fare forstås i kapittel 10 a forhold eller trusler som utgjør en navigasjonsrisiko eller navigasjonshindring, eller som med rimelighet kan forventes å medføre omfattende skadelige virkninger for det marine miljøet, samt skade på kystlinjen eller tilhørende interesser til en eller flere kyststater.

Med registrert eier forstås i kapittel 10 a den eller de personer som er registrert som skipets eier. Er registrering ikke foretatt, regnes den eller de personer som eier skipet på tidspunktet for sjøulykken, som registrert eier. Eies skipet av en stat, men brukes av et selskap som i denne staten er registrert som driftsansvarlig, anses likevel selskapet som skipets eier.

Med driftsansvarlig forstås i kapittel 10 a skipseier, eller en annen organisasjon eller person som har påtatt seg ansvaret for bruken av skipet på vegne av skipseieren, og som derved har godtatt plikter og ansvar i henhold til den internasjonale norm for sikkerhetsstyring, med endringer.

Med skipets flaggstat forstås i kapittel 10 a den stat hvor skipet er registrert, eller for uregistrerte skip den stat hvis flagg skipet er berettiget til å føre.

Med konvensjonsstat forstås i kapittel 10 a stat som har sluttet seg til den internasjonale Nairobi-konvensjon 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen).

#### § 210 b *Ansvarsfritak*

Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter kapittel 10 a.

#### § 210 c *Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar*

Erstatningskrav mot skipets registrerte eier for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak kan bare gjøres gjeldende etter reglene i kapittel 10 a. Reglene om kanalisering av ansvar mv. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvar i kapittel 10 a. Regelen om at ansvar ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke gjelde for den som er omfattet av definisjonen av «registrert eier» i § 210 a syvende, jf. åttende ledd.

For begrensning av ansvaret for registrert eier gjelder reglene i kapittel 9.

#### § 210 d *Forsikringsplikt, sertifikat*

Registrert eier av et norsk skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvaret som nevnt i § 210 a første ledd opp til de ansvarsgrenser som følger av § 175. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Bestemmelsen i første ledd første punktum gjelder tilsvarende for registrert eier av utenlandsk skip med bruttotonnasje på 300 tonn eller mer som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge, eller som anløper eller forlater en ikke landtilknyttet anløpsplass i norsk sjøterritorium. Er skipet registrert i en konvensjonsstat, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet. Annet punktum gjelder tilsvarende for skip som er registrert i en stat som ikke er konvensjonsstat.

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

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

#### § 210 e *Sanksjoner ved forsømt forsikringsplikt m.m.*

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat etter reglene i § 210 d.

#### § 210 f *Krav mot forsikringsgiveren*

Erstatningskrav for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak kan reises direkte mot den som har ytet pliktig forsikring eller stilt sikkerhet etter § 210 d for den registrerte eierens erstatningsansvar etter § 210 a første ledd (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende begrensning av ansvaret, selv om den registrerte eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning.

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

Når erstatningskrav som nevnt i første ledd omfattes av reglene om begrensning av ansvaret i § 172 a, jf. § 175 a, kan også den delen av kravet som overstiger det beløpet som er dekket av den pliktige forsikringen etter § 210 d, jf. § 175, reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet som dekker den overskytende delen av erstatningsansvaret. For slike krav gjelder reglene i første ledd annet punktum og annet ledd tilsvarende.

#### § 210 g *Plikt til å fjerne vrak og fremlegge dokumentasjon*

Den registrerte eieren har plikt til å fjerne vrak når det er fastslått av den myndighet Kongen bestemmer, at vraket utgjør en fare. Den registrerte eieren skal også fremlegge bevis for pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse etter § 210 d. Har en annen konvensjonsstat fastslått at et vrak innenfor sitt konvensjonsområde utgjøre en fare, gjelder plikten til å fjerne vrak og fremlegge bevis for pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse tilsvarende når skipet seiler under norsk flagg.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om oppfyllelse av den registrerte eierens plikter etter første ledd.

#### [§ 210 h *Norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer*

Reglene i § 203 første og annet ledd om norske domstolers kompetanse gjelder tilsvarende ved søksmål mot den registrerte eieren eller dennes forsikringsgiver om ansvar for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak.

Rettskraftig dom mot den registrerte eieren eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i en konvensjonsstat og av en domstol som er kompetent til å avgjøre saken.]

#### § 210 i *Virkeområdet for reglene i kapittel 10 a*

Reglene i kapittel 10 a om ansvar for kostnader ved lokalisering, merking eller fjerning av vrak gjelder for:

- a) vrak her i riket, i norsk økonomisk sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen
- b) vrak i en annen konvensjonsstat eller i en konvensjonsstats økonomiske sone.

Har en stat som nevnt i bokstav b ikke opprettet en økonomisk sone, gjelder det samme for et område fastsatt av staten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra.

Kapittel 10 a gjelder ikke for forurensingsskade som er omfattet av §§ 183, 191 eller § 212, spørsmål om vederlag eller kompensasjon for berging etter kapittel 16, tiltak truffet i henhold til Den internasjonale konvensjon om inngrep på det frie hav i tilfelle oljeforurensningsulykker, 1969, med endringer eller Protokoll vedrørende inngrep på det frie hav i tilfelle av oljeforurensning av sjøen ved andre stoffer enn olje, 1973, med endringer.

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat, og som utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed. Reglene i §§ 210 a til 210 c gjelder likevel når vraket befinner seg i riket, i norsk økonomisk sone, fiskevernsonen ved Svalbard eller fiskerisonen ved Jan Mayen, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense omfanget av et slikt vrak.

Reglene i kapittel 10 a gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til vrakfjerningskonvensjonen.

#### § 475 første ledd skal lyde:

Skipsføreren, *driftsansvarlig* eller rederiet skal straks gi den myndighet Kongen bestemmer melding om sjøulykke.



Ny § 503 a skal lyde:

§ 503 a *Foreldelse etter kapittel 10 a*

*Krav om erstatning for kostnader ved lokalisering, merking og fjerning av vrak som nevnt i §§ 210 a og 210 f faller bort dersom ikke søksmål er reist innen 3 år fra den dag da faren som nevnt i § 210 a ble fastslått.*

*Krav kan ikke i noe tilfelle reises når det er gått 6 år fra dagen for sjøulykken som resulterte i vraket. Dersom sjøulykken bestod i en serie begivenheter, skal fristen løpe fra den første hendelsen.*

Nåværende § 503 a blir ny § 503 b.

§ 506 femte ledd skal lyde:

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer plikten i §§ 186, 197, 210 d eller 218 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene, om å ha forsikring eller annen sikkerhet samt gyldige sertifikater.

## II

1. Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan bestemme at bestemmelsene i loven trer i kraft til ulik tid.
2. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

## **8.2 Forslag til forskriftsbestemmelser gitt i medhold av den foreslåtte § 210 d femte ledd**

I forskrift 9. desember 2013 nr. 1552 om forsikring og annen sikkerhet for ansvar etter enkelte bestemmelser i sjøloven gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel 4 skal lyde:

Kapittel 4. Forsikring mv. etter den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen)

### *§ 23 Definisjoner*

Definisjonene gitt i sjøloven § 210 a gjelder tilsvarende for forskriften kapittel 4.

### *§ 24 Sertifikatplikt for norske skip*

Eier av norsk skip som skal ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet etter sjøloven § 210 d første ledd, skal sørge for at skipet har om bord et sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet.

### *§ 25 Søknad om sertifikat for norske skip*

Søknad om sertifikat etter § 24 skal sendes Sjøfartsdirektoratet på skjema fastsatt av direktoratet. Ved søknaden skal legges attest utstedt av eierens forsikringsgiver eller den som har stilt annen sikkerhet, om at det for skipet foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i sjøloven § 210 d første ledd. Dersom det nyttes annen sikkerhet enn forsikring, må det gis nærmere opplysninger om sikkerhetens art.

I attesten skal bekreftes at forsikringen eller sikkerheten dekker ansvar av den art som er nevnt i sjøloven § 210 a, opp til de grenser som er nevnt i sjøloven § 175, og at forsikringen eller sikkerheten i sin gyldighetstid bare kan sies opp med tre måneders skriftlig varsel til Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter skjema for forsikringsgiverens attest.

Forsikringen eller annen sikkerhet etter annet ledd opphører når forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid utløper eller sertifikatet leveres tilbake til Sjøfartsdirektoratet, eller når nytt sertifikat utstedes for skipet.

### *§ 26 Godkjenning av forsikring eller annen sikkerhet*

Forsikring eller annen sikkerhet som nevnt i sjøloven § 210 d første ledd skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Er direktoratet i tvil om en forsikring eller annen sikkerhet er tilfredsstillende, kan direktoratet innhente uttalelse fra Finanstilsynet.

#### *§ 27 Særregler for skip eid av den norske stat*

Eies skipet av den norske stat, og det ikke går inn under unntaket som følger av sjøloven § 210 d tredje ledd, jf. § 197 tredje ledd, jf. § 206 tredje ledd, skal Sjøfartsdirektoratet utstede et sertifikat som bekrefter at skipet eies av staten, og at staten dekker ansvaret innen begrensningsbeløpet. Annen forsikring eller sikkerhetsstillelse er ikke nødvendig. Sertifikat utstedes etter anmodning fra den statsinstitusjon som disponerer skipet.

#### *§ 28 Sertifikatplikt for utenlandske skip*

Skip som er registrert i en stat som er bundet av vrakfjerningskonvensjonen, eller, om skipet ikke er registrert, skip som fører flagget til en slik stat, skal ha om bord sertifikat som fastsatt i vrakfjerningskonvensjonen, utstedt eller bekreftet av vedkommende myndighet i skipets hjemstat. Andre utenlandske skip skal ha sertifikat utstedt eller bekreftet av Sjøfartsdirektoratet eller av vedkommende myndighet i en annen stat som er bundet av vrakfjerningskonvensjonen.

For skip som eies av en stat, anerkjennes også sertifikat utstedt av vedkommende myndighet i staten som bekrefter at skipet eies av staten, og at ansvaret er dekket innen begrensningsbeløpet.

Sertifikatet skal være på engelsk eller fransk eller inneholde oversetting til et av disse språkene.

#### *§ 29 Søknad om sertifikat for utenlandske skip mv.*

Søknad til Sjøfartsdirektoratet om sertifikat, eller kopi av sertifikat utstedt av vedkommende myndighet i en annen stat, bør sendes direktoratet senest 30 dager før skipet kan ventes å anløpe norsk havn eller en innretning på den norske kontinentalsokkel.

Bestemmelsene i §§ 25 og 26 gjelder tilsvarende.

Nåværende kapittel 4 blir nytt kapittel 5. Nåværende §§ 23 til 31 blir nye §§ 30 til 38.

Ny § 30 tredje led skal lyde:

Sertifikat etter vrakfjerningskonvensjonen utferdiges på formular anbefalt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen i samsvar med vrakfjerningskonvensjonens bestemmelser.

Nåværende fjerde ledd blir nytt femte ledd.

Ny § 35 annet ledd første punktum skal lyde:

Har norsk skip ikke sertifikat, skal skipets fører på begjæring utlevere skipets nasjonalitetsbevis til Sjøfartsdirektoratet, jf. sjøloven § 186 første ledd, § 197 første ledd, § 210 d første ledd og § 418 første og tredje ledd.

Ny § 36 første ledd første punktum skal lyde:

Når vedtak treffes etter § 35, skal skipets eier og fører straks underrettes skriftlig om vedtaket og grunnen for det.

Ny § 36 annet ledd skal lyde:

Underretning om vedtak etter § 35 skal også gis politi- og tollmyndighetene samt lostjenesten.

### **8.3 Forslag til forskrift om gjennomføring av den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen) i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen**

§ 1 Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og avfall (forurensningsloven) §§ 7, 28, 37 annet ledd, 39, 48, 49, 50, 51, 73, 74 og 76 skal gjelde i fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen, som lov for å oppfylle Norges forpliktelser etter den internasjonale Nairobi-konvensjonen 2007 om fjerning av vrak (vrakfjerningskonvensjonen), med de begrensninger som følger av folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat.

## II

§ 2 Forskriften trer i kraft.....

#### **8.4 Forslag til forskrift om endring av forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs**

Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs endres slik:

### I

#### **§ 8 skal lyde**

##### ***§ 8. Meldingen og rapportens innhold***

*1) Meldingen skal inneholde samme opplysninger som det fremgår av § 5. Når hendelsen har resultert i et vrak, skal meldingen dessuten inneholde følgende opplysninger:*

- a) vrakets nøyaktige posisjon,*
- b) vrakets type, størrelse og konstruksjon,*
- c) type skade på vraket og vrakets tilstand,*
- d) type og mengde last, særlig eventuelle farlige og skadelige stoffer, og*
- e) mengde og typer olje om bord, herunder bunkerolje og smøreolje.*

*2) Rapporten skal inneholde samme opplysninger som det fremgår av § 5 og videre følgende opplysninger, såfremt disse er relevante:*

- a) Tidspunkt, sted og hendelsens art, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet.*
- b) Hvilken mengde og type forurensende/farlig stoff det dreier seg om, herunder:*

- 1. Korrekt teknisk betegnelse og konsentrasjon av det farlige eller forurensende stoff, FN-nummer, IMO-fareklasse (r) fastsatt i samsvar med IMDG-, IBC- og IGC-koden, forurensningskategori X, Y, eller Z, informasjon om overflatestrålingsnivået som angitt i transportindeks, type og mengde last som er ført og dens plassering om bord på fartøyet, emballasjetype, inkludert identifikasjonsmerker. Det skal oppgis om det er transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetransportenheter inneholdende pakker. Enhetens offisielle registreringsmerke og*

*nummer skal oppgis, Annen informasjon som anses nødvendig,  
herunder andre skip involvert i hendelsen, assistanse eller berging*

II

Denne forskrift trer i kraft ....