



Innst. O. nr. 101

(2004-2005)

Innstilling til Odelstinget fra næringskomiteen

Ot.prp. nr. 79 (2004-2005)

Innstilling fra næringskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulukker m.m.)

Til Odelstinget

1. HOVEDINNHALDET I PROPOSISJONEN

Sammendrag

Proposisjonen her gjeld sjørettsleg ansvar og endringer i sjølova.

For det første gjer departementet framlegg om at Noreg seier opp London-konvensjonen av 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav (1976-konvensjonen), og at sjølova kapittel 9 avsnitt III vert oppheva. 1976-konvensjonen er endra ved ein protokoll av 2. mai 1996 (1996-protokollen), som gjev høgare ansvarsgrenser enn i 1976-konvensjonen. Den endra konvensjonen, som Noreg vil halde fast ved, er her i proposisjonen omtalt som 1996-avgrensingskonvensjonen. 1996-protokollen er gjennomført i norsk rett i sjølova kapittel 9 avsnitt II. Når 1976-konvensjonen vert sagt opp, vil dei høgare ansvarsgrensene i 1996-protokollen regulere alle saker i norsk rett om avgrensing av sjørettslege krav i sjølova kapittel 9, utan omsyn til kor den som er ansvarleg, høyrer heime.

For det andre foreslår departementet endringer i reglane i sjølova kapittel 9, som gjennomfører Sjølovkomiteens framlegg i NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker. Endringane går i hovudsak ut på å innføre særskilde (høgare) ansvarsgrenser for krav som gjeld heving, fjerning m.m. av skip, last og bunkersolje etter sjøulukker. Dette gjeld krav som er omfatta av eit atterhald som Noreg har

gjort etter artikkel 18 nr. 1 i 1996-avgrensingskonvensjonen.

For det tredje foreslår departementet at avgrensingsbeløpet for skadar på passasjerar i sjølova § 422 første ledd skal aukast frå 175 000 SDR for kvar passasjer (ca. 1 750 000 kroner) til 400 000 SDR (ca. 4 mill. kroner) for kvar passasjer. SDE = Special Drawing Rights, og 1 SDR tilsvarear ca. kr 10,50.

Departementet gjer også framlegg om å auke avgrensingsbeløpet for boreriggjar i sjølova § 507, som har vore uendra sidan 1983.

1.1 Forslag om å si opp London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav og oppheve sjøloven kapittel 9 avsnitt III

Sammendrag

Noreg er tilslutta 1976-konvensjonen. Den 2. mai 1996 vedtok sjøfartsorganisasjonen til FN, International Maritime Organization (IMO), ein endringsprotokoll til 1976-konvensjonen (1996-protokollen), som aukar avgrensingsbeløpa i konvensjonen. Protokollen, som Noreg har ratifisert, tok til å gjelde 13. mai 2004. Noreg har gjennomført reglane i 1996-protokollen i sjølova kapittel 9 avsnitt II, i høve til ansvarlege frå Noreg og andre statar som ikkje er bundne av 1976-konvensjonen.

Noreg har likevel så langt ikkje sagt opp dei gamle reglane i 1976-konvensjonen, og er framleis bunden av ansvarsgrensene i den i høve til ansvarlege frå statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen. I høve til slike ansvarlege er det framleis dei gamle ansvarsgrensene frå 1976 som gjeld.

Departementet gjer framlegg om å seie opp 1976-konvensjonen og oppheve sjølova kapittel 9 avsnitt III, slik at dei nye og høgare ansvarsgrensene i 1996-avgrensingskonvensjonen etter norsk rett vil gjelde i

alle tilfelle som er omfatta av sjølova kapittel 9. Dette betyr at dei skadelidne får betre moglegheiter til å få full dekning av tap etter sjøulukker i høve til ansvarlege frå statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen. I høve til andre ansvarlege, inklusive norske reiarar, betyr ikkje endringa nokon forskjell, fordi det i slike høve allereie er reglane etter 1996-avgrensingskonvensjonen i avsnitt II i sjølova kapittel 9 som gjeld. Dersom ein vedtek å oppheve sjøloven kapittel 9 avsnitt III, vil Regjeringa seie opp 1976-konvensjonen.

Finland, Sverige og Danmark har alle sagt opp 1976-konvensjonen, slik at det berre er reglane i 1996-protokollen som gjelder.

Justisdepartementet sendte framlegget på høyring 9. mars 2004. Fiskeridepartementet, Miljøvern-departementet, Den Norske Advokatforening og Norges Rederiforbund seier at dei støtter framlegget frå departementet om å seie opp 1976-konvensjonen. CEFOR, som også uttaler seg på vegne av Gard Services AS, Nordisk Skibsrederforening, Rederienes Landsforening og Skuld, ber om at departementet, før ein seier opp 1976-konvensjonen, undersøker situasjonen i høve til statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen.

Departementet meiner at Noreg, på grunn av omsynet til dei skadelidne og til den nordiske rettseinskapskapen, bør seie opp 1976-konvensjonen, slik at reglane i 1996-protokollen etter norsk rett skal gjelde i alle saker som er omfatta av sjølova kapittel 9, utan omsyn til kor den ansvarlege høyrer heime. Noreg bør seia opp 1976-konvensjonen jamvel om det er teoretisk mogleg at det kan vere statar som er tilslutta 1976-konvensjonen, som vil bruke reglar om uavgrensa ansvar på reiarar frå statar som ikkje er tilslutta 1976-konvensjonen.

For reiarar frå ein framand stat som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen, er konsekvensen av framlegget høgare ansvarsgrenser i saker etter norsk rett. For dei skadelidne etter ei ulukke med ein slik ansvarleg er konsekvensen ein tilsvarende betre dekning av tapet.

Forslaget har ingen administrative konsekvensar for det offentlege, og vil ikkje føre til kostnader for det offentlege. Om det offentlege er skadelidt, betyr forslaget at det blir større moglegheiter for dekning av tapet i tilfelle der den ansvarlege høyrer heime i ein stat som ikkje er tilslutta 1996-avgrensingskonvensjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fosli og Aud Gaundal, fra Høyre, Silja Ekeland

Bjørkly, Ivar Kristiansen og Michael Momyr, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, May-Helen Molvær Grimstad og Einar Steensnæs, og fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, har merket seg at ved å si opp 1976-konvensjonen og oppheve sjølovens kapittel 9 avsnitt III, vil de nye og høyere ansvarsgrensene i 1996-avgrensingskonvensjonen etter norsk rett, gjelde i alle tilfeller som er omfattet av sjølovens kapittel 9.

Komiteen har videre merket seg at dette gjelder erstatninger til skadelidte passasjerer, for krav i forbindelse med opprensning etter forurensningsskader av bunkersoljesøl og vrakfjerning mv.

Komiteen vil peke på at endringene betyr at de skadelidte får bedre mulighet til å få full dekning av tap etter sjøulykker uten hensyn til hvor den ansvarlige hører hjemme.

Komiteen støtter Regjeringens forslag.

1.2 Gjennomføring av forslagene i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Sammendrag

Noreg er tilslutta London-konvensjonen 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, slik den er endra ved 1996-protokollen. Reglane i konvensjonen er gjennomførde i norsk rett i sjølova kapittel 9. Konvensjonen gjev reglar om ansvarsgrenser, avgrensingsfond, fordeling av avgrensingsfondet m.m.

Statar som er tilslutta 1996-avgrensingskonvensjonen, kan etter artikkel 18 nr. 1 i konvensjonen ta eit atterhald som gjer at ein kan halde visse krav unna frå konvensjonsbindinga. Noreg tok 28. juni 2002 eit slikt atterhald etter tilråding om dette frå Sjølovkomiteen. Departementet foreslår at Noreg nyttar dette atterhaldet og gjer unntak frå dei konvensjonsbestemte reglane om avgrensing av ansvaret i sjølova kapittel 9 for slike typar av krav som i dag er nemnde i sjølova. Forslaget gjennomfører utgreiinga frå Sjølovkomiteen i NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker.

Justisdepartementet sendte NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker på høyring 20. september 2002. Det er ingen høyringsinstansar som går imot forslaget om at Noreg skal nytte atterhaldet ved å halde unna dei krava dette gjeld frå konvensjonens ansvarsgrenser, slik Sjølovkomiteen har gjort framlegg om. Fiskebåtredernes Forbund og Noregs Fiskarlag har nokre innvendingar mot at ansvarsgrensene for små fiskefartøy vert auka.

Nærmare om reguleringa av ansvaret for krava som er omfatta av det norske atterhaldet

Sjølovkomiteen viser til at det i dei siste åra har vist seg at ansvarsgrensene i sjølova i nokre tilfelle ikkje har vore høge nok til å gje full dekning etter opprydding etter sjøulukker, og meiner at ansvarsgrensene derfor bør aukast for dei krava som er omfatta av det norske atterhaldet. Komiteen presiserer at det er viktig at reglane om ansvarsavgrensing er utforma slik at kostnadene ved oppryddingstiltak vert dekkja av den ansvarlege.

Sjølovkomiteen går inn for at ansvaret for desse krava i norsk rett ikkje skal gjerast uavgrensa, men at ein skal innføre særskilde ansvarsgrenser. Komiteen grunnjev dette med omsynet til forsikringa. For dei små skipa som går i kystfart eller i regional fart, meiner Sjølovkomiteen at det ikkje vil vere mogleg å få forsikring for ansvaret om det ikkje skulle gjelde ansvarsgrenser. Sjølovkomiteen gjer på denne bakgrunnen framlegg om særskilde ansvarsgrenser som aukar trinnvis etter storleiken på skipet, etter den same modellen som i konvensjonen, men med høgare ansvarsbeløp. Sjølovkomiteen foreslår vidare at skip med tonnasje på 300 tonn eller mindre ikkje skal vere omfatta av dei nye og høgare ansvarsgrensene, men skal følgje dei same ansvarsgrensene som i dag.

Dei fleste av høyringsinstansane stør framlegget frå Sjølovkomiteen om ansvarsgrenser. Eit par høyringsinstansar tvilar på om grensene er høge nok. Ein høyringsinstans (Bellona) tek til orde for å innføre uavgrensa ansvar. Høyringsinstansar frå fiskerieringa går imot å auke ansvaret for fiskebåtar på under 2 000 tonn.

Departementet er samd med Sjølovkomiteen i at det bør gjelde ansvarsgrenser for krav som i dag er omhandla i sjølova § 172 første ledd nr. 4 og 5, av omsyn til forsikringa. Departementet gjer framlegg om ansvarsgrenser for desse krava etter det same systemet som i Sjølovkomiteen sitt forslag, men med litt andre avgrensingsbeløp enn dei Sjølovkomiteen foreslår. I lovforslaget er desse krava tekne ut av § 172 og flytta til ein ny § 172 a. Ansvarsgrensene er tekne inn i ein ny § 175 a.

Når ein skal vurdere kor høge ansvarsgrensene bør vere for dei krava som i lovforslaget her er tatt inn i nye § 172 a og § 175 a, er det verdt å sjå nærmare på dei i alt fem sakene frå 1981 til februar 2005 der det ikkje har vore full dekning av kostnadene med statlege oppryddingsaksjonar m.m. etter sjøulukker.

Departementet foreslår, i tråd med høyringsfråsegna frå Miljøverndepartementet, at ansvarsgrensa vert auka mest for gruppa av skip frå 3 000 til 20 000 bruttotonn. For denne gruppa ligg ansvarsgrensene i lovforslaget § 175 a eit godt stykkje over framlegget frå Sjølovkomiteen. For dei små skipa på opp til 2 000 bruttotonn foreslår departementet ei noko låga-

re auke av ansvaret, særleg for skipa som er på under 1 500 tonn. For skipa på over 20 000 bruttotonn foreslår departementet ei viss auke i høve til forslaget frå Sjølovkomiteen, som ein konsekvens av at ansvaret er satt høgare for dei mellomstore skipa, og at "skalaen" derfor vert flytta oppover. Sett i høve til tonnasjen er likevel auken her mindre enn for dei mellomstore skipa. Etter opplysningane frå Sjølovkomiteen om at den førre auken i avgrensingsbeløpa ikkje førte til ei påviseleg auke i premien for den havgåande flåten som har forsikringa si i P&I-klubbane, legg ein til grunn at det ikkje vil ha vesentlege verknader for forsikringskostnadene til denne flåten om ansvarsgrensa vert satt ein del høgare enn i framlegget frå Sjølovkomiteen. Det same gjeld også i høve til dei mellomstore skipa.

Departementet er samd med Sjølovkomiteen i at det ikkje er naudsynt med høgare ansvarsgrenser for dei aller minste skipa på under 300 tonn, og at ansvarsgrensa på 1 millionar SDR (ca. 10 mill. kroner) som gjeld i dag, framleis bør regulere desse skipa.

I forslaget frå departementet til ein ny § 175a er etter dette ansvarsgrensa for krav som nemnt i forslaget til § 172a auka frå 1 million SDR til 2 millionar SDR for skip opp til 1 000 bruttotonn. Frå 1 001 til 10 000 bruttotonn vert ansvaret auka med 2 000 SDR pr. tonn. Frå 10 001 bruttotonn vert ansvaret auka med 500 SDR pr. tonn. Med dette forslaget er den største auken i ansvaret, jamført med tonnasjen, gjort for dei mellomstore skipa på mellom 3 000 og 20 000 bruttotonn.

Ansvarsgrensene inneber endringar i avgrensingsbeløpa jamført med ansvaret etter gjeldande rett og jamført med framlegget til Sjølovkomiteen.

Særskilt om reiarens kostnader til eigne oppryddingstiltak

Ein reiar som sjølv set i verk oppryddingstiltak etter ei ulukke med skipet sitt, har ikkje nokon rett til å krevje at kostnadene til dette kjem til frådrag i avgrensingsbeløpet etter sjølova kapittel 9. Etter kapittel 10 i sjølova, som gjennomfører ansvarsreglane i dei internasjonale oljesølskonvensjonane, gjeld ein annan regel. Krav som gjelder rimelege utgifter til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense forurensningsskade skal vere likestilte med andre krav ved fordelinga av det avgrensingsfondet som er regulert i paragrafen.

Sjølovkomiteen foreslår ein regel som svarar til § 195 tredje ledd i sjølova, slik at utgifter som reieren har hatt til tiltak, skal kunne kome til frådrag, i høve til sin del, i avgrensingsbeløpet som skal betalast ut til dei andre skadelidne. Sjølovkomiteen grunnjev dette med at dagens reglar kan verke lite motiverande for reieren si interesse i sjølv å setje i verk oppryddingstiltak. Ein bør sjå på kostnadene ved oppryd-

dingstiltak på same vis utan omsyn til kven som utfører tiltaka, om det er reiarer sjølv eller styresmakterne.

Departementet er samd i forslaget frå Sjølovkomiteen, og er også samd i merknadene frå Miljøverndepartementet og Bellona om dette. I lovforslaget er framlegget frå Sjølovkomiteen til § 182 d andre ledd gjennomført i § 179. Reiarer kan gjere frådrag i avgrensingsbeløpet for sine egne utgifter, sjølv om det offentlege har gjeve reiarer pålegg om å utføre tiltaka. Dei omsyna som ligg bak lovforslaget § 179, dreier seg om å motivere den ansvarlege til å utføre tiltak, og dette gjeld utan omsyn til om det er gjeve pålegg eller ikkje.

Særskilt om handlemåte som hindrar ansvarsavgrensing

Sjølovkomiteen foreslår i sitt forslag til § 182 e ei særskilt regulering av "krav i anledning av at offentlig myndighet etter en sjøulykke har satt i verk oppryddingstiltak som nevnt i § 182 b for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken, herunder forurensningsskade". Etter denne føresegna kan den ansvarlege avgrense ansvaret sitt for slike krav. Det gjeld også om den ansvarlege sjølv har hatt plikt til - eller er gjeve pålegg om - å treffe slike tiltak. Etter andre ledd i føresegna kan den ansvarlege likevel ikkje avgrense ansvaret dersom den ansvarlege sjølv har vore årsak til ulukka med forsett eller grov aktløyse. For andre krav foreslår Sjølovkomiteen at prinsippet i § 174 skal gjelde på vanleg måte.

Det er berre Miljøverndepartementet og Assuranceforeningen Skuld som har kommentarar til forslaget til § 182 e frå Sjølovkomiteen. Miljøverndepartementet går imot framlegget. Assuranceforeningen Skuld støttar i utgangspunktet framlegget til § 182 e, men meiner at framlegget der ikkje går langt nok.

Departementet foreslår ikkje eit slikt unntak frå prinsippet i § 174 om forsøming av tiltaksplikt som Sjølovkomiteen går inn for i sitt framlegg til § 182 e. Ved vurderinga av kva for verknad slikt forsett og grov aktløyse som er nemnt i § 174 bør ha for retten til å avgrense ansvaret når det gjeld forsøming av tiltaksplikta, er utgangspunktet til departementet at formålet med lovendingane er å styrke vernet til dei skadelidne som har krav som nemnt i lovforslaget § 172 a, og samstundes å leggje til rette for at tiltak vert utførde. Departementet kan ikkje sjå at forslaget frå Sjølovkomiteen på dette punktet legg godt nok til rette for desse formåla. Departementet viser til merknadene frå Miljøverndepartementet i høyringa om at forslaget frå Sjølovkomiteen kan verke til å legitimere ei mangelfull oppfylling av eit pålegg frå styresmakterne om tiltaksplikt.

Departementet ser det også som prinsipielt uheldig om det skal gjelde ulike erstatningsreglar for ulike skadelidne som har lidt same slags tap etter ei og same ulukke. Med forslaget frå Sjølovkomiteen til § 182 e andre ledd ville det vere avgjerande for verknaden av ei forsøming av tiltaksplikta kven som faktisk står for oppryddinga.

Det er slik etter standardvilkåra i Norsk Sjøforsikringsplan (NSPL) at forsett eller grov aktløyse som gjeld forsømt tiltaksplikt har til følge at heile forsikringa fell bort. Dette har berre verknad for forsikringsdekninga av meirkostnadene ved slik forsøming. Spørsmålet om verknaden av forsett og grov aktløyse i høve til ansvarsavgrensinga, har for øvrig berre rein teoretisk interesse dersom ein oppnår det som er formålet med forslaget til nye § 172 a og § 175 a i sjølova, nemlig at ansvarsavgrensene vert så høge at tapa vert dekte fullt ut.

Gjennomføringa av ansvarsavgrensinga

Etter sjølova kapittel 9 avsnitt II, som gjennomfører 1996-avgrensingskonvensjonen, gjeld det reglar om den nærmare gjennomføringa av eit skadeoppgjer med ansvarsavgrensing. Sjølovkomiteen gjer framlegg om at tilsvarande reglar om fordeling av ansvarsbeløpa, avgrensingsfond og avgrensingsmaksimal og dei rettslege verknadene av at avgrensingsfond er oppretta m.m., skal gjelde for dei krava som vert tatt unna frå konvensjonsbindinga ved det norske atterhaldet. Det er ingen høyringsinstansar som har merknader til framlegget på dette punktet.

Departementet er samd i forslaget frå Sjølovkomiteen om å la tilsvarande reglar om fordeling av avgrensingsbeløpa, avgrensingsfond m.m. gjelde for krava som vert omfatta av atterhaldet, sidan det etter forslaget skal gjelde ansvarsgrenser også for desse krava. Departementet gjer derfor framlegg om å gjennomføre reglane om dette med eit slikt innhald som Sjølovkomiteen foreslår, men med ei anna lovteknisk utforming.

Det har i fem saker sidan 1981 hendt at reglane om avgrensing av ansvaret har ført til at staten ikkje har fått full dekning av kostnadene til opprydding etter sjøulukker. Med dei foreslåtte reglane tek departementet sikte på at det for slike krav som atterhaldet gjeld, skal gjelde så høge ansvarsgrenser at det i alle høve ein kan tenkje seg, skal vere full dekning.

For reiarane som har ansvarsforsikring i ein P&I-klubb, vil ein auke i ansvarsbeløpa nok ikkje føre til nokon tydeleg auke i forsikringskostnadene, men på sikt kan ein rekne med ein viss auke når ansvaret aukar. Når det gjeld reiaransvarsforsikring for skip med relativt liten tonnasje i kystfarten m.m., som ofte ikkje har ansvarsforsikring i P&I-systemet, legg departementet til grunn at auka ansvarsbeløp vil føre til

ein monaleg auke i premienivået. Framlegget vil ikkje ha nemneverdige administrative konsekvensar.

Komiteens merknader

Komiteen viser til at stater som er tilsluttet 1996-avgrensingskonvensjonen kan, etter artikkel 18 nr. 1 i konvensjonen, ta et forbehold som gjør at en kan holde visse krav unna konvensjonsbindingen.

Komiteen er enig i at en benytter seg av dette forbeholdet og gir unntak fra de konvensjonsbestemte reglene om avgrensing av ansvaret i sjølovens kapittel 9 for slike typer krav som i dag er nevnt i sjøloven.

Komiteen viser til at det i de siste årene har vist seg at ansvarsgrensen i sjøloven i noen tilfeller ikke har vært høye nok til å fullt ut gi dekning etter opprydding etter sjøulykker. Komiteen mener at dette gir et godt grunnlag for forslaget om at ansvarsgrensene bør økes for de krav som er omfattet av det norske forbeholdet.

Komiteen er enig i at en skal innføre særskilte ansvarsgrenser og at ansvarsgrensen blir økt mest for grupper av skip fra 3 00 til 20 000 brutto tonn og at de små skipene får noe lavere økning av ansvaret.

Komiteen støtter forslag til ny § 172a og § 175a.

Særskilt om redernes kostnader til egen opprydding

Komiteen er enig i at dagens regler virker lite motiverende for rederne til selv å sette i verk oppryddingstiltak etter en ulykke. Komiteen er også enig i at rederne kan gjøre fradrag i avgrensingsbeløpet for sine egne utgifter selv om tiltakene gjøres frivillig eller om de er pålagt av myndighetene.

Komiteen støtter derfor forslaget til endringer i § 179.

Særskilt om handlemåte som hindrer ansvarsavgrensing

Komiteen støtter departementets vurderinger.

Gjennomføring av ansvarsavgrensinga

Komiteen støtter departementets forslag om å la tilsvarende regler om fordeling av avgrensingsbeløp, avgrensingsfond med mer gjelde for krav som blir omfattet av forbeholdet, siden det etter forslaget skal gjelde ansvarsgrenser også for disse kravene.

1.3 Øking av ansvarsgrensene for skader på passasjerer i sjøloven § 422 og økt ansvarsgrense for borerigger i sjøloven § 507

Sammendrag

Den sjørettslege ansvarsavgrensinga følgjer eit tospora system. Den individuelle ansvarsgrensa for

skade på passasjerar til sjøs er på 175 000 SDR (ca. 1 750 000 kroner). I tillegg gjeld det eit globalavgrensingsbeløp som gjev eit tak for det samla ansvaret etter ei og same hending.

Departementet ser det som eit problem med dei gjeldande reglane at passasjerar til sjøs har eit langt dårlegare erstatningsrettsleg vern enn det ein har etter vanleg erstatningsrett. Dette omsynet er etter departementet sitt syn viktigare enn omsynet til internasjonal og nordisk rettseinskap i ein avgrensa periode fram til Aten-konvensjonen 2002 trer i kraft. Ein går derfor inn for å auke ansvarsgrensa til 400 000 SDR. Dette vil dekkje dei fleste krav på skadebot etter passasjerskadar fullt ut. Departementet viser til merkna-dene i høyringsbrevet om at Noreg av omsyn til internasjonal og nordisk rettseinskap på sikt bør søkje å unngå nasjonale særordningar, så lenge dei internasjonale ordningane er tilfredsstillande. Om beløpet på 400 000 SDR over tid skulle vise seg å vere for lågt, kan Noreg auke beløpet seinare, då Atenkonvensjonen 2002 gjev rom for dette.

Alle høyringsinstansane som gav fråsegn, støtta forslaget om å auke ansvarsgrensene i sjølova § 422. Ingen av høyringsinstansane har gått imot at auken i avgrensingsbeløpet skal få verknad straks den vert vedteken, og departementet går inn for dette.

I høyringsbrevet med forslag om å seie opp London-konvensjonen 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, gjorde departementet også framlegg om å auke ansvarsgrensa i sjølova § 507 andre ledd for borerigger m.m. til 36 millionar SDR og 60 millionar SDR.

Finansdepartementet, Miljøverndepartementet, CEFOR, Den Norske Advokatforening og Norges Rederforbund uttaler i høyringa at dei støttar forslaget frå departementet om å auke ansvarsgrensa i sjølova § 507. Ingen andre høyringsinstansar uttaler seg om spørsmålet. På denne bakgrunn foreslår departementet at ansvarsgrensa vert auka som foreslått. For dei skadelidne fører endringa til eit betre erstatningsrettsleg vern.

Komiteens merknader

Komiteen er enig med departementet i at det er et problem med de gjeldende reglene at passasjerer har et langt dårligere erstatningsrettslig vern enn de har etter vanlig erstatningsrett.

Komiteen støtter derfor den økning i ansvarsgrensen som er foreslått av departementet.

Komiteen støtter videre departementets forslag om å øke ansvarsgrensen for borerigger m.m.

2. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten vert det gjort følgjande endringar:

Overskrifta til avsnitt I i kapittel 9 vert oppheva.

§ 170 vert oppheva.

Overskrifta til avsnitt II i kapittel 9 vert oppheva.

§ 171 første ledd andre punktum skal lyde:

Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging, herunder tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og § 172a første ledd.

§ 172 skal lyde:

§ 172 Begrensning av krav i anledning av person- eller tingskade, forsinkelse m.m. etter reglene i London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav, som endret ved 1996-protokollen

Rett til ansvarsbegrensning etter § 175 gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

- 1) tap av liv eller skade på person (personskade) eller tap av eller skade på eiendom (tingskade), dersom skaden er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
- 2) skade som følge av forsinkelse med befordring til sjøs av gods, passasjerer eller deres reisegods;
- 3) annen skade dersom den er forårsaket ved krenkelse av en ikke-kontraktsmessig rett, og er oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
- 4) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.

Dersom den ansvarlige kan gjøre gjeldende et motkrav, og krav og motkrav er oppstått ved samme hendelse, kan begrensning bare kreves for den del av kravet som overstiger motkravet.

Når skipets tonnasje er på 300 tonn eller mindre, omfattes også krav av den art som er nevnt i § 172a av bestemmelsen her.

Ny § 172a skal lyde:

§ 172a Begrensning av krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker m.m.

Når skipets tonnasje er på over 300 tonn, gjelder rett til ansvarsbegrensning etter § 175a, uansett grunnlaget for ansvaret, for krav i anledning av:

- 1) hevning, 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;
 - 2) fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
 - 3) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.
- § 172 annet ledd gjelder tilsvarende*

§ 173 nr. 1 og nr. 2 skal lyde:

- 1) krav på bergelønn, herunder særlig vederlag etter § 449, felleshavaribidrag eller vederlag i henhold til kontrakt vedrørende tiltak som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 eller § 172a første ledd;
- 2) krav i anledning oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207;

§ 175 skal lyde:

§ 175 Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172

For krav som omfattes av § 172, gjelder følgende ansvarsgrensener:

- 1) For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 175 000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.
- 2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 2 001 til 30 000 tonn, med 800 SDR,
for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 600 SDR, og
for hvert tonn over 70 000 tonn, med 400 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr 2, er 1 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 2 001 til 30 000 tonn, med 400 SDR,
for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 300 SDR,
for hvert tonn over 70 000 tonn, med 200 SDR.
- 4) Ansvarsgrensene i nr 1 til 3 gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot rederen, skipets eier, befrakteren og disponenten, samt enhver som noen av disse svarer for.

- 5) Hvis bergere ikke opererer fra noe skip eller bare opererer fra det skip som bergingen gjelder, beregnes ansvarsgrensene etter en tonnasje på 1 500 tonn. Ansvarsgrensene gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot bergerne og enhver som de svarer for.
- 6) Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.

Ny § 175a skal lyde:

§ 175a Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172a

Ansvarsgrensen for krav som omfattes av § 172a, er 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 1 000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik: for hvert tonn fra 1 001 tonn til 10 000 tonn med 2 000 SDR, og for hvert tonn over 10 001 tonn, med 500 SDR. § 175 nr. 4, 5 og 6 gjelder tilsvarende.

§ 177 første og andre ledd skal lyde:

Hvis det her i riket reises søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning i anledning av krav som etter sin art er undergitt begrensning, kan begrensningsfond opprettes ved vedkommende domstol.

Fondet anses opprettet med virkning for alle som kan påberope seg samme ansvarsgrense, og til dekning kun av de krav som denne gjelder for.

§ 178 skal lyde:

§ 178 Rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet for krav som omfattes av § 175, jf. § 172

For krav som omfattes av § 175, jf. § 172, gjelder følgende regler om rettsvirkninger av begrensningsfond:

1. Den som har fremsatt et krav mot begrensningsfond som er opprettet etter § 177 eller etter tilsvarende regler i annen konvensjonsstat, kan ikke for dette krav begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning.
2. Etter at det er opprettet begrensningsfond her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige, kan arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, ikke foretas for krav som kan kreves dekket av fondet, jf. likevel § 180 tredje

ledd første punktum. Hvis en tvangsforretning allerede er foretatt, skal den oppheves. Sikkerhet stilt for å avverge eller få opphevet tvangsforretningen skal frigis.

3. Er fondet opprettet i annen konvensjonsstat, kan retten avslå begjæring om arrest eller annen tvangsforretning, oppheve en forretning som er foretatt, eller frigi sikkerhet som er stilt. Retten skal avslå begjæringen, oppheve forretning som er foretatt etter at fondet er opprettet, og frigi sikkerhet som er stilt etter dette tidspunkt dersom fondet er opprettet i
 - a) den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, dersom den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller
 - b) ilandstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller
 - c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last.
4. Reglene i nr 1 og 3 kan gis tilsvarende anvendelse dersom det godtgjøres at begrensningsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensningsfond som nevnt i § 177.
5. Reglene i denne paragraf gjelder bare dersom fordringshaveren kan fremsette krav mot fondet for den domstol som bestyrer det, og fondet faktisk er tilgjengelig og fritt overførbart til dekning av kravet.
6. Det verneting som er oppnådd ved arrest eller sikkerhetsstillelse, faller ikke bort ved at arresten blir opphevet eller sikkerheten frigitt etter reglene i nr. 2, 3 eller 4.

Ny § 178 a skal lyde:

§ 178 a Rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet for krav som er omfattet av § 175a, jf. § 172a

Er det for krav som er omfattet av § 175a, jf. § 172a, opprettet begrensningsfond her i riket, gjelder § 178 nr. 1, 2, 5 og 6 tilsvarende.

Er det i Danmark, Finland eller Sverige eller i en annen konvensjonsstat hvor havn som nevnt i § 178 nr. 3 bokstav a ligger, opprettet begrensningsfond i samsvar med konvensjonen nevnt i § 182 tredje ledd, og krav som nevnt i § 172a kan kreves dekket i fondet, gjelder § 178 nr. 2 og 3 tilsvarende for slike krav, forutsatt at det her i riket er opprettet et tilleggsfond til dekning av slike krav som tilsvarende ansvarsbeløpet etter § 175a, med fradrag for den del av det opprettede begrensningsfondet som må antas å bli benyttet til dekning av slike krav.

Ny § 179 skal lyde

§ 179 *Kostnader den ansvarlige har hatt til tiltak som nevnt i § 172a*

Krav som gjelder rimelige utgifter til tiltak som nevnt i § 172a som noen med rett til ansvarsbegrensning etter § 175a har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense skade, er likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet.

§ 181 første ledd første punktum skal lyde:

Ansvarsgrensene for krigsskip og andre skip som brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, jf. § 175 nr. 2 og 3 og § 175a, skal i intet tilfelle beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5 000 tonn.

§ 181 andre ledd skal lyde:

For skip som er bygget eller utstyrt for boring etter undersjøiske naturforekomster, skal *uansett skiptets størrelse* ansvarsgrensene etter § 175 nr. 2 være 36 millioner SDR og *ansvarsgrensen etter § 175 nr. 3 og § 175a* 60 millioner SDR, for så vidt angår krav i anledning av skade eller tap forårsaket mens skipet brukes i borevirksomhet.

§ 182 første ledd første punktum skal lyde:

Reglene i §§ 171 til 181 får anvendelse i *alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende for norsk domstol.*

Avsnitt III i kapittel 9 (avsnittoverskrifta og §§ 183 til 188) vert oppheva.

§ 231 første ledd skal lyde:

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter § 177 (*globalfond*), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), samt etterfølgende begrensningssøksmål. Som globalfond regnes også fond opprettet etter § 207.

§ 232 første ledd bokstav a skal lyde:

a) Summen av de beløp som etter § 175 eller § 175a utgjør ansvarsgrensen for de krav som ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende overfor, og som er oppstått ved en og samme hendelse, og

§ 232 nytt andre ledd skal lyde:

Fond som er opprettet etter § 175 a, skal tilsvare det fulle ansvarsbeløpet der, med mindre fondet opprettes som et tilleggsfond etter § 178a annet ledd.

§ 232 andre og tredje ledd vert nye tredje og fjerde ledd.

§ 235 første ledd tredje punktum skal lyde :

Det skal samtidig gjøres oppmerksom på reglene i § 177 tredje ledd annet punktum og §§ 238 og 245.

§ 240 andre punktum skal lyde:

Søksmål kan reises av person som nevnt i § 177 tredje ledd første punktum eller § 195 første ledd annet punktum.

§ 244 første ledd skal lyde:

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176 eller § 195.

§ 422 første ledd første punktum skal lyde:

Bortfrakterens ansvar for personskade skal ikke overstige 400 000 SDR for hver passasjer.

§ 430 skal lyde:

Reglene i §§ 411 til 421, § 422 første ledd andre punktum og andre til sjetten ledd, §§ 423 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjeren

- a) i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b) ved annen befordring dersom alminnelige norske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

Reglene i § 422 første ledd første punktum kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjeren i innenriksfart i Norge eller ved befordring til eller fra Norge, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett, eller ved annen befordring som nevnt i første ledd bokstav b.

§ 507 andre ledd nr. 2 skal lyde:

- 2) *Uansett innretningens størrelse skal ansvarsgrensen etter § 175 nr 2 være 36 millioner SDR og ansvarsgrensene etter § 175 nr. 3 og § 175a 60 millioner SDR.*

II

Ikraftsetting

1. Om ikkje anna følgjer av nr. 2, tek lova til å gjelde frå den tid Kongen fastset.
2. Endringane i sjølova § 422 første ledd første punktum og § 430 tek til å gjelde straks.

Oslo, i næringskomiteen, den 19. mai 2005

Olav Akselsen
leder

Grethe Fossli
ordfører