

Innst. O. nr. 6

(1999-2000)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976

Ot.prp. nr. 90 (1998-1999)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav av 1976.

1996-protokollen innebærer et viktig fremskritt i forhold til 1976-konvensjonen fordi ansvarsbeløpene i sjøretten økes betydelig. Protokollen nødvendiggjør endringer i sjølovens generelle bestemmelser om ansvarsbegrensning, slik at ansvarsbeløpene økes.

Justisdepartementet går inn for at Norge ikke sier opp de opprinnelige reglene i 1976-konvensjonen straks 1996-protokollen trer i kraft, men at man foretar overgangen til det nye systemet mer gradvis. I proposisjonen foreslås derfor særlige overgangsregler.

1.2 Bakgrunnen for lovforslaget

Norge er tilsluttet Londonkonvensjonen av 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Reglene er gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 9. FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtok 2. mai 1996 en endringsprotokoll til 1976-konvensjonen. Bakgrunnen for 1996-protokollen er at verdien av begrensningsbeløpene - og dermed ansvaret for sjørettslige krav - har minsket betydelig siden 1976 på grunn av inflasjon.

Justisdepartementet har sendt ut høringsbrev med spørsmål om Norge skulle undertegne og ratifisere 1996-protokollen, samt forslag til gjennomføring av protokollen og enkelte spørsmål knyttet til overgangsreglene.

1.3 Gjeldende rett

Sjøloven regulerer bl.a. hvem som har rett til ansvarsbegrensning og hvilke krav reglene om ansvarsbegrensning gjelder.

Reglene om begrensning av ansvaret og fordeling av ansvarsbeløpene finnes i sjøloven § 175. Ansvaret er delt i tre skadekategorier: krav i anledning av personskafe på skipets egne passasjerer, krav i anledning av andre personskafer, og «andre krav». Begrensingsbeløpet for skipets samlede ansvar for passasjerskafer er i dag 46 666 SDR (1 SDR er ca. kr. 10,50) multiplisert med det antall passasjerer som skipet er sertifisert for, men med et absolutt tak på 25 mill. SDR.

Til reglene om ansvarsbegrensning hører særlige regler om begrensningsfond og begrensningssøksmål. Det gjøres i proposisjonen i utgangspunktet ikke endringer i reglene om begrensningsfond, men det foreslås enkelte særlige overgangsregler for perioden før 1976-konvensjonen blir sagt opp av Norge.

1.4 Oversikt over hovedpunktene i 1996-endringsprotokollen

Ved 1996-protokollen endres 1976-konvensjonen slik at begrensningsbeløpet økes fra 46 666 SDR pr. passasjer som skipet er registrert for, til 175 000 SDR pr. passasjer. I tillegg skal det ikke lenger gjelde noe øvre tak for det samlede ansvaret.

Konvensjonens begrensningsbeløp i anledning passasjerskafer er å anse som minimumsbeløp. Departementet foreslår i denne omgang ikke høyere ansvarsgrenser for passasjerskafer enn de begrensningsbeløpene som er gitt i 1996-protokollen. Ingen høringsinstanser har tatt til orde for dette, og departementet anser 1996-protokollens ansvarsgrenser, som mer enn tredobler ansvaret for passasjerskafer i forhold til dagens regler, som tilfredsstillende. Man bør for øvrig avvente arbeidet som pågår i IMO med å lage regler om obligatorisk ansvarsforsikring for passasjerskafer før eventuelle høyere ansvarsgrenser vurderes.

Minimumsbeløpene for andre personskafer enn passasjerskafer og «andre krav» økes fra henholdsvis

330 000 SDR og 167 000 SDR til henholdsvis 2 000 000 SDR og 1 000 000 SDR. Økningen i ansvaret for små skip er relativt betydelig, og er prosentvis større enn for de store skipene.

De land som slutter seg til Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer av 3 mai 1996, «HNS-konvensjonen», er i 1996-protokollen gitt adgang til å reservere seg mot at krav som omfattes av HNS-konvensjonen blir omfattet av protokollen. Departementet foreslår at Norge tar slikt forbehold.

Overgangen fra 1976-konvensjonen til 1996-protokollen er lagt opp slik at en stat skal kunne tilhøre både det nye og det gamle ansvarsbegrensningssystemet parallelt. Overfor ansvarlige fra stater som er tilsluttet 1976-reglene uten 1996-protokollen, vil 1976-reglene måtte anvendes. Overfor andre ansvarlige vil 1996-reglene bli å anvende. Departementet legger opp til at Norge skal benytte seg av denne muligheten i en periode.

Departementet foreslår at Norge ratifiserer 1996-protokollen, og ingen høringsinstanser går imot dette.

1.5 Ikrafttredelse og overgangsordninger

Det er Justisdepartementets målsetting at Norge etterhvert skal si opp 1976-konvensjonen, slik at 1996-protokollens regler skal anvendes i alle saker. Likevel foreslår Justisdepartementet at man beholder 1976-konvensjonens regler i en overgangsperiode. Det vises til at det ville være uheldig for norsk internasjonal skipsfart hvis Norge skulle si opp 1976-konvensjonen med den konsekvens at Norge i en lengre periode blir stående uten konvensjonsbestemte ansvarsbegrensingsregler i forhold til et stort antall viktige stater på dette området. På den annen side står hensynet til de skadelidte, som oppnår en betydelig bedre beskyttelse ved 1996-protokollens regler. Det er derfor viktig at en overgangsperiode ikke blir for lang. Hvis det viser seg å ta særlig lengre tid enn 3-4 år fra 1996-protokollen trer i kraft internasjonalt, bør oppsigelse av 1976-konvensjonen vurderes på ny.

Departementet tar sikte på å ivareta hensynet til skadelidte ved at Norge skal begynne å anvende 1996-protokollens regler allerede før den trer i kraft internasjonalt. Dette lar seg gjøre bare i begrenset grad, fordi Norge etter 1976-konvensjonen er forpliktet til å anvende konvensjonens regler i forhold til ansvarlige fra konvensjonsstatene. Det er imidlertid adgang til å gjøre unntak i forhold til ansvarlige fra stater som ikke er tilsluttet konvensjonen. Det har i høringsrundene ikke fremkommet innsigelser mot at 1996-protokollens regler på denne måten gis virkning i Norge før de trer i kraft internasjonalt.

Det diskuteres i det nordiske sjørettssamarbeidet å inngå en avtale om at de nordiske land seg i mellom uansett skal anvende 1996-protokollens regler i perio-

den mens vi ennå er bundet av 1976-konvensjonen. Det er for tidlig å si hva som blir resultatet av disse samtalen.

I proposisjonen pkt. 6.3 gis en nærmere redegjørelse for samordningen av 1976-konvensjonens regler og 1996-protokollens regler i overgangsperioden. Det som kan skape enkelte samordningsproblemer, er reglene om begrensingsfond i tilfeller der det er flere ansvarlige som har opprettet slike fond, og der ansvarsreglene for de ulike ansvarlige følger ulike regelsett. I proposisjonen gjøres reglene om hvilket fond som skal gis virkning avhengig av om det er opprettet under 1996-protokollen eller etter 1976-konvensjonens regler. I siste tilfelle foreslås ulike løsninger for fond opprettet i Norge og i utlandet.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen viser til at bakgrunnen for proposisjonen er at FNs internasjonale sjøfartsorgan (IMO) har vedtatt en endringsprotokoll til 1976-konvensjonen, med den hovedhensikt å gjennomføre en indeksregulering av erstatningsansvaret for sjørettslige krav, som har ligget fast siden da. Komiteen merker seg at endringsprotokollen samtidig legger opp til å innføre enklere prosedyrer, slik at det i fremtiden ikke skal gå like lang tid før beløpene kan økes i takt med inflasjonen. Komiteen viser til at både lovforslaget og enkelte spørsmål knyttet til visse overgangsregler har vært ute til omfattende høringer.

Komiteen har merket seg at departementet, i likhet med høringsinstansene, ikke foreslår høyere ansvarsgrense for passasjerskader enn de begrensingsbeløpene som er gitt i 1996-protokollen, og som er å betrakte som minimumsbeløp. Komiteen er enig i dette, ikke minst ut fra det arbeidet som for tiden pågår i IMO med å lage regler for obligatorisk ansvarsforsikring for passasjerskader. Komiteen peker på at forslaget innebærer en tredobling av ansvarsbeløpene i forhold til 1976-protokollen.

Departementet foreslår, slik 1996-protokollen gir anledning til, at Norge reserverer seg mot at de nye ansvarsreglene skal gjelde i forhold til krav som omfattes av den såkalte HNS-konvensjonen av 3. mai 1996 om erstatning i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Komiteen har ingen innvendinger til dette.

Komiteen er videre enig i at reglene i konvensjonen av 1976 ikke sies opp straks, men at det foretas en gradvis overgang til det nye systemet. På den måten ivaretas både hensynet til at Norge har behov for konvensjonsbestemte ansvarsbegrensninger i forhold til flere viktige stater, og hensynet til at skadelidte, i begrenset grad, kan oppnå betydelig bedre beskyttelse gjennom de nye reglene. Komiteen har merket seg at ingen i høringsrunden har hatt innsigelser mot at protokollen gis virkning i Norge før den trer i kraft internasjonalt.

Komiteen har videre, med interesse, merket seg det nordiske sjørettssamarbeidet om å inngå en avtale om å innføre reglene i 1996-protokollen i Norden, mens vi ellers er bundet av 1976-konvensjonen. Komiteen regner med at Stortinget på en egnet måte blir orientert om resultatet av disse samtale.

Komiteen tar til etterretning at det i overgangsperioden finnes enkelte samordningsproblemer når det gjelder reglene om begrensningsfond, og har ingen innvendinger til de overgangsreglene departementet foreslår i denne forbindelse.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og rår Odels-tinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976

I

I lov av 24. juni 1995 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

Ny avsnittsoverskrift skal lyde:

I Virkeområdet for reglene i avsnitt II og avsnitt III

Ny § 170 skal lyde:

Virkeområdet for avsnitt II og avsnitt III

Reglene i avsnitt II gjelder i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol, hvis ikke annet følger av annet ledd.

Reglene i avsnitt III gjelder bare hvis den som gjør gjeldende begrensning av ansvar begjærer det, og vedkommende på det tidspunkt da begjæringen fremsettes har sitt hovedforretningssted eller, hvis vedkommende ikke har noe hovedforretningssted, har sin bopel, i en stat som er bundet av London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (1976-begrensningkonvensjonen), men ikke av endringsprotokollen av 1996 til 1976-begrensningkonvensjonen (1996-endringsprotokollen).

Ny avsnittsoverskrift skal lyde:

II Begrensning av ansvaret etter reglene i 1996-endringsprotokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav

§ 175 nr. 1 til 3 skal lyde:

Ansvarsgrensene

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 2.000 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 2.000 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.

§ 177 første og annet 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. Dersom kravet kan kreves dekket av begrensningsfond opprettet her i riket etter reglene i avsnitt III, skal begrensningsfond etter paragrafen her anses opprettet når fondsbeløpet er forhøyet opp til ansvarsgrensen etter § 175. For slik forhøyelse av fondsbeløpet gjelder reglene i sjøloven kapittel 12 tilsvarende så langt de passer.

Fondet anses opprettet med virkning for alle som kan påberope seg samme ansvarsgrense, og til dekning kun av de krav som denne gjelder for. Fondet anses også opprettet med virkning for en ansvarlig som hefter for krav som kan kreves dekket av fondet, men som har rett til å begrense sitt ansvar etter reglene i avsnitt III.

§ 178 ny nr. 7 skal lyde:

7) *Reglene i nr. 1 - 2 over skal gjelde tilsvarende hvis et begrensningsfond er opprettet i Norge etter reglene i avsnitt III, og fondsbeløpet er forhøyet som nevnt i § 177 første ledd annet punktum. Hvis et begrensningsfond er opprettet i en annen stat etter reglene i London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav, skal fondet gis virkning etter paragrafen her hvis fondsbeløpet i utlandet er blitt forhøyet opp til ansvarsgrensene i § 175, eller det er opprettet et tilleggsfond i Norge som svarer til differansen mellom ansvarsgrensene i § 184 og § 175. For slikt tilleggsfond gjelder bestemmelsene i kapittel 12 i denne lov tilsvarende så langt de passer. Kongen kan gi forskrift om fordeling av tilleggsfondet.*

§ 181 annet ledd skal lyde:

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

§ 182 første ledd skal lyde:

Reglene i §§ 171 - 181 får anvendelse i henhold til reglene i § 170. Hvorvidt krav som nevnt i § 173 nr. 5 er undergitt ansvarsbegrensning, avgjøres etter den stats rett som etter norske interlegale rettsregler gjelder for tjenesteavtalen, såfremt denne stat er konvensjonsstat.

§ 182 tredje ledd skal lyde:

Med konvensjonsstat forstås *i dette avsnitt* stat som er bundet av London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996.

Nytt avsnitt III skal lyde:

III Begrensning av ansvaret etter reglene i London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav

§ 183 Personer med rett til ansvarsbegrensning, krav undergitt begrensning, krav unntatt fra begrensning, handlemåte som hindrer begrensning

§§ 171-174 gjelder tilsvarende.

§ 184 Ansvarsgrensene

- 1) For krav i anledning av personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 46 666 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre, likevel ikke mer enn 25 millioner SDR.
- 2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 330.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
 - for hvert tonn fra 501 til 3.000 tonn, med 500 SDR,
 - for hvert tonn fra 3.001 til 30.000 tonn, med 333 SDR,
 - for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 250 SDR,
 - for hvert tonn over 70.000 tonn, med 167 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr. 2, er 167.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 500 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
 - for hvert tonn fra 501 til 30.000 tonn, med 167 SDR,
 - for hvert tonn fra 30.001 til 70.000 tonn, med 125 SDR,
 - for hvert tonn over 70.000 tonn, med 83 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 1500 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.

§ 185 Fordeling av ansvarsbeløpene

§ 176 skal gjelde tilsvarende ved fordeling av ansvarsbeløpene etter § 184, likevel slik at henvisningene i annet ledd skal være til § 184 nr. 2 og § 184 nr. 3.

§ 186 Begrensningsfond og begrensningssøksmål og rettsvirkningene av begrensningsfond, og ansvarsbegrensning uten opprettelse av fond

§ 177 om begrensningsfond og begrensningssøksmål skal gjelde tilsvarende.

§ 178 om rettsvirkningene av at begrensningsfond er opprettet skal gjelde tilsvarende. Dette gjelder uten hensyn til om den konvensjonsstat hvor begrensningsfondet er opprettet har sluttet seg til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, eller til 1996-endringsprotokollen til denne konvensjonen.

§ 180 om ansvarsbegrensning uten opprettelse av fond, skal gjelde tilsvarende.

§ 187 Krigsskip, boreskip m.v.

Ansvarsgrensene for krigsskip og andre skip som brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, jf. § 184 nr. 2 og 3, skal i intet tilfelle beregnes etter en tonnasje som er mindre enn 5.000 tonn. Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke krav i anledning av skade eller tap som skyldes et krigsskips særlige egenskaper eller anvendelse. Tilsvarende gjelder skade eller tap som voldes av andre skip mens de brukes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Bestemmelsene i dette ledd gjelder ikke skip som hovedsakelig brukes til isbryting eller berging.

For skip som er bygget eller utstyrt for boring etter undersjøiske naturforekomster, skal ansvarsgrensene etter § 184 nr. 2 og 3 uansett skipets størrelse være henholdsvis 36 millioner SDR og 60 millioner SDR for så vidt angår krav i anledning av skade eller tap forårsaket mens skipet brukes i borevirksomhet.

§ 188 Virkeområdet for reglene i avsnitt III

Reglene i avsnitt III får anvendelse i henhold til reglene i § 170. Hvorvidt krav som nevnt i § 173 nr. 5 jf. § 183 er undergitt ansvarsbegrensning, avgjøres etter den stats rett som etter norske interlegale rettsregler gjelder for tjenesteavtalen, såfremt denne stat er konvensjonsstat.

Reglene i §§ 183 til 187 er ikke til hinder for anvendelse av ellers gjeldende regler om adgang til å lempe en skadevolders ansvar overfor en skadelidt.

Med konvensjonsstat forstås *i dette avsnitt* stat som er bundet av London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, *men ikke 1996-endringsprotokollen.*

§ 231 første ledd første punktum skal lyde:

Reglene i dette kapittel gjelder begrensningsfond som opprettes etter §§ 177 jf. 186 første ledd (globalfond), § 195 (oljeskadefond etter 1992-ansvarskonvensjonen), samt etterfølgende begrensningssøksmål.

§ 232 første ledd bokstav a skal lyde:

- a) Summen av de beløp som etter § 175 eller § 184 utgjør ansvarsgrensen for de krav som ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende overfor, og som er oppstått ved en og samme hendelse, og

§ 235 annet ledd skal lyde:

Det skal samtidig gjøres oppmerksom på reglene i § 177 tredje ledd annet punktum jf. § 186 første ledd, og §§ 238 og 245.

§ 240 annet punktum skal lyde:

Søksmål kan reises av person som nevnt i § 177 tredje ledd første punktum jf. § 186 første ledd, 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 jf. § 185, eller 195.

II

1. Stortinget samtykker i ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976.

2. Ved ratifikasjonen skal Norge ta følgende forbehold:

«Norge tar forbehold i henhold til artikkel 18 paragraf 1 i Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976 slik den er endret ved 1996-endringsprotokollen artikkel 7, om å utelukke krav for skade innenfor rammen av Den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer 1996 eller noen protokoll til denne.»

III

1. Del I trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.
2. Del II trer i kraft straks.

Oslo, i justiskomiteen, den 4. november 1999

Kristin Krohn Devold
leder

Bjørn Hernæs
ordfører

Jan Simonsen
sekretær