



Innst. O. nr. 17

(2007-2008)

Innstilling til Odelstinget fra justiskomiteen

Ot.prp. nr. 77 (2006-2007)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen ber Regjeringen om Stortingets samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 23. mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade ("bunkerskonvensjonen"). Konvensjonen er vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organization). Videre foreslås endringer i sjøloven til gjennomføring av konvensjonen i norsk rett.

Norge undertegnet bunkerskonvensjonen 26. september 2002 med forbehold om ratifikasjon. Konvensjonen inneholder regler om ansvar og forsikring for forurensningsskade voldt ved utslipp av bunkersolje (drivstoffølje) fra skip. Konvensjonen omfatter bare skip som ikke er oljetankere, og som derfor ikke er omfattet av den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade ("1992-ansvarskonvensjonen"). Bunkerskonvensjonen etablerer objektivt ansvar for skipseieren og en forsikringsplikt for dette ansvaret. Formålet med konvensjonen er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter bunkersoljeutslipp fra skip.

1.2 Bakgrunn

Den eneste større ulykken hittil med en oljetanker ved norskekysten er havariet av "Drupa" ved Stavanger i 1976, der 2 400 tonn råolje lakk ut. De fleste

tilfellene av oljesøl i Norge har vært utslipp av drivstofføljen (bunkersolje eller diesellole) fra skip som ikke er oljetankere. Selv om disse oljesølulykkene relativt sett har vært av mindre omfang, er det likevel tale om kostnader til oljevernaksjoner som i noen tilfelle har nådd opp i flere millioner kroner.

1.3 Gjeldende rett, erstatningsansvar og forsikring for bunkersoljesølskade

Det gjelder ulike regimer for erstatning og forsikring for utslipp av olje fra oljetankere og for utslipp av olje fra andre typer skip.

Oljesøl fra skip som ikke er oljetankere, er gjerne mindre omfattende enn ulykkene med store oljetankere. Oljesøl fra andre skip kan likevel også forårsake betydelige miljøskader ved at skipets drivstoffølje lekker ut.

Erstatningsansvaret for skade etter oljesøl fra skip som ikke er oljetankere (i det følgende kalt "bunkersoljesølskade"), er regulert i sjøloven.

Etter sjøloven er ansvaret for bunkersoljesølskade objektivt (uavhengig av skyld) og påhviler den som er registrert som eier av skipet. Det er unntak fra dette ansvaret i tilfelle der skaden skyldes krigshandling eller lignende, der skaden i sin helhet skyldes handling utført av en tredjeperson for å volde skade, eller der skaden skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet ved vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen. Det objektive ansvaret gjelder skade eller tap som oppstår utenfor skipet, og som skyldes forurensning voldt av olje fra skipet. Skade som omfattes er for det første tapt fortjeneste, typisk at et fiskeoppdrettsanlegg eller et turistanlegg lider tap på grunn av forurensningen. Videre omfattes utgifter til rimelige tiltak til gjenoppretting av miljøet, typisk opprensning av bunkersoljesølet fra sjøen og kysten, samt rimelige tiltak for å hindre eller begrense oljesøl, typisk

nødlossing av et havarert skip for å hindre at bunkersoljen slippes ut.

Ansvar for bunkersoljesølskade etter sjøloven omfattes av reglene om globalbegrensning. Reglene om globalbegrensning har lang tradisjon i sjøretten. Globalbegrensning innebærer at det gjelder et samlet tak på erstatningsansvaret etter en og samme hendelse, et begrensningsbeløp. Størrelsen på begrensningsbeløpet øker med størrelsen på skipet. Begrunnelsen for systemet med slik globalbegrensning har tradisjonelt vært knyttet til måten sjøforsikringen fungerer på.

Med dagens begrensningsbeløp i sjøloven ville det ha vært full dekning for alle kravene som gjelder tiltak i anledning bunkersoljesøl som vi har hatt i Norge, inkludert "Green Ålesund", "Rocknes" og "Gudrun Gisladdottir".

Utenfor virkeområdet for 1992-ansvarskonvensjonen er det i dag ingen plikt til å ha forsikring for ansvaret for bunkersoljesøl fra skip. De fleste skip som ikke er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen, har likevel en "Protection and Indemnity-forsikring" (gjærne forkortet til "P&I"), som dekker slikt ansvar. Etter forsikringsavtaleloven kan skadelidte ved ansvarsforsikring som hovedregel kreve forsikringsselskapet direkte for erstatningen. Ved bunkersoljesøl langs norskekysten er det ikke uvanlig at både den ansvarlige og dennes forsikringsgiver er utenlandsk. Når det ikke er norsk rett som regulerer det materielle rettsforholdet, kan det være tvilsomt om retten til direktekrav etter den norske forsikringsavtaleloven kommer til anvendelse.

1.4 Innholdet i bunkerskonvensjonen

Bunkerskonvensjonen pålegger objektivt ansvar for forurensningsskade som oppstår ved utslipp fra skipets bunkers. Ansvar påhviler skipets eier, som er definert som eieren, herunder den registrerte eieren, bareboatbefrakteren, disponenten og rederen. Det er opp til den skadelidte hvem av de ansvarlige han eller hun velger å kreve erstatning fra. Normalt vil den skadelidte velge å rette sitt krav direkte mot den registrerte eierens forsikringsgiver. Reglene om obligatorisk ansvarsforsikring innebærer at det bare unntaksvis vil skje at skadelidte ikke får dekning hos den registrerte eierens forsikringsgiver, og derfor kan ha behov for å rette sitt krav mot andre i kretsen av ansvarlige.

Denne forsikringsplikten gjelder bare for skip på over 1 000 bruttotonn. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til begrensningsbeløpene etter 1996-begrensningkonvensjonen.

Skadelidte kan kreve erstatningen etter bunkerskonvensjonen utbetalt direkte fra forsikringsgiveren. Selv om den registrerte eieren ikke kan finnes, vil forsikringsgiveren uansett måtte utbetale beløpet.

Forsikringsgiverens erstatningsansvar etter bunkerskonvensjonen går ikke lenger enn eierens ansvar, vil dette derfor også gjelde for forsikringsgiverens ansvar. Forsikringsgiveren kan dessuten alltid begrense sitt ansvar etter gjeldende ansvarsbegrensningsregler, selv om eieren skulle ha mistet sin begrensningsrett. Forsikringsgiveren kan imidlertid ikke gjøre gjeldende innsigelser som denne ville ha hatt i forhold til forsikringstakeren (den registrerte eieren), for eksempel manglende premiebetaling. Fra dette prinsippet gjelder ett unntak: Forsikringsgiveren er ikke pliktig til å utbetale forsikringen dersom skaden skyldes eierens forsettlig egenfeil. Sjøforsikringsnæringen er meget skeptisk til å godta ansvarsforsikringer uten dette unntaket fra dekningen.

Bunkerskonvensjonen inneholder ikke regler om ansvarsbegrensning, men sier bare at konvensjonen ikke er til hinder for at nasjonale eller internasjonale regler om ansvarsbegrensning gis anvendelse. Bunkerskonvensjonen er ikke til hinder for at de høyere ansvarsgrensene i sjøloven gjelder for kravet mot skipets eier.

1.5 Særlig om kretsen av ansvarssubjekter - begrepet "skipseier"

Ansvar etter bunkerskonvensjonen påhviler den som er "skipseier". Bunkerskonvensjonens definisjon av "skipseier" foreslås inntatt i lovforslaget § 183 femte ledd. Viktigst i definisjonen er registrert eier, som etter lovforslaget har en forsikringsplikt for ansvaret. I tillegg viser definisjonen til bareboat-befrakteren, rederen, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift. Det er særlig begrepene "manager and operator" som har voldt noe tvil. Departementet foreslår at definisjonen på dette punktet gjennomføres med den samme begrepsbruken som i sjøloven, slik at det vises til "rederen" og "disponenten".

Den nærmere avgrensningen av hvilke andre som er omfattet av kretsen av ansvarlige i tillegg til skipets registrerte eier, vil nok være av relativt liten betydning i praksis. Skadelidte vil normalt velge å forholde seg direkte til den registrerte eierens forsikringsselskap. Der forsikringen til den registrerte eieren av en eller annen grunn ikke gir dekning eller tilstrekkelig dekning, kan den skadelidte ha behov for å rette sitt krav mot andre som omfattes av skipseierbegrepet. Mest praktisk her er antakelig den situasjonen at ansvaret til skipseieren etter ansvarsgrensene i sjøloven overstiger beløpsgrensen for forsikringen etter bunkerskonvensjonen. Da kan den skadelidte ha behov for å kreve erstatning for det overskytende fra den som innehar den alminnelige P&I-forsikringen for skipet. Det kan etter omstendighetene være en annen enn skipets registrerte eier.

1.6 Enkelte materielle spørsmål ved gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett

1.6.1 Spørsmålet om det bør innføres regler om ansvarsfritak for visse personer (ansvarskanalisering)

I høringsbrevet viste departementet til at bunkerskonvensjonen ikke inneholder tilsvarende regler som 1992-ansvarskonvensjonen om såkalt "ansvarskanalisering". Reglene går ut på at visse nærmere bestemte personer ikke kan holdes ansvarlige for skaden i andre tilfeller enn dersom de har voldt skaden med kvalifisert grad av skyld. Dette innebærer at ansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen normalt må rettes bare mot den registrerte eieren. Regelen om ansvarskanalisering beskytter medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, rederen eller disponenten, befrakteren, bergere og personer som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, mot krav for tap som er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen.

I lovforslaget foreslår departementet regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesølskade, ved at det vises til reglene om dette i sjøloven. Departementet har merket seg at de høringsinstansene som uttaler seg om spørsmålet, gir uttrykk for at manglende ansvarskanalisering vil kunne bidra til problemer og forsinkelser i forbindelse med tiltak for å hindre eller begrense forurensning. På denne bakgrunn mener departementet at de beste grunner taler for at det innføres regler om ansvarskanalisering også for ansvaret etter bunkerskonvensjonen.

Den regelen om ansvarskanalisering som foreslås, har det samme innholdet som de reglene om dette som gjelder etter sjøloven om oljesølansvaret etter 1992-ansvarskonvensjonen. Regelen beskytter ikke bare bergere og andre som iverksetter tiltak for å avverge eller begrense skade, men også besetningsmedlemmer og andre i skipseierens tjeneste, los og andre som utfører tjenester for skipet, samt personer på lastesiden.

1.6.2 Spørsmålet om det bør gjøres unntak for skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium

I høringsbrevet redegjorde departementet for at bunkerskonvensjonen tillater statene å unnta fra forsikringsplikten skip som utelukkende opererer innenfor statens eget territorium. Departementet foreslo at Norge ikke innfører noe slikt unntak, fordi det også for skip med et slikt begrenset fartsområde er nødvendig med forsikring for bunkersoljesølskade. Den Norske Advokatforening støtter dette i sin høringsut-

talelse. Ingen andre høringsinstanser kommenterer spørsmålet. På denne bakgrunn foreslår departementet ikke unntak for skip som utelukkende går i innenriks fart.

1.6.3 Spørsmålet om reglene bør gis anvendelse for skip som eies av den norske stat, og som benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet

Krigsskip og andre skip som eies av en stat og som på tidspunktet da olje unnslipper eller tømmes ut fra skipet, utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet, er i utgangspunktet unntatt fra bunkerskonvensjonen. En kontraherende stat kan likevel gi reglene anvendelse på slike skip som er eid av staten selv. Staten må da notifisere IMO's generalsekretær om dette.

Departementet foreslår at reglene også skal omfatte skip som eies av den norske stat og som utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Unntaket som foreslås i § 190 tredje ledd, gjelder derfor bare for statsskip som nevnt, som eies av en fremmed stat.

Departementet foreslår likevel at reglene om ansvar skal gjelde for skip som er eid av en fremmed stat, når det gjelder skade her i riket eller i norsk økonomisk sone. Bunkerskonvensjonen er etter departementets syn ikke til hinder for å gi alminnelige regler om objektivt ansvar for skip som eies av en fremmed stat, selv om bunkerskonvensjonen ikke gjelder.

1.6.4 Forsikring av den delen av ansvaret som overstiger beløpsgrensen for den pliktige forsikringen etter bunkerskonvensjonen

Den tvungne ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen dekker ansvar bare opp til 1996-begrensningskonvensjonens ansvarsgrenser, som tilsvarer ansvarsgrensene i sjøloven. Mange krav som er av stor praktisk betydning ved bunkersoljesølskade, for eksempel utgifter til fjerning av bunkersolje fra skipet og opprensning av bunkersoljesøl fra sjøen eller kysten etter at skipet er "sunket, strandet forlatt eller blitt vrak", vil i norsk rett være omfattet av de høyere ansvarsgrensene i sjøloven. De fleste skip som har tvungen ansvarsforsikring etter bunkerskonvensjonen, vil i tillegg ha en vanlig P&I-forsikring.

Bunkerskonvensjonen sier at "[e]thvert krav om erstatning for forurensningsskade kan reises direkte mot forsikringsgiveren eller den som har stilt økonomisk sikkerhet for den registrerte eierens ansvar for forurensningsskade". Etter ordlyden gjelder dette enhver forsikring som dekker ansvaret etter bunkerskonvensjonen, både den obligatoriske ansvarsforsikringen og en alminnelig P&I-forsikring som dekker den delen av kravet som eventuelt overstiger beløpsgrensen for den tvungne forsikringen.

Departementet foreslår at bunkerskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav gis anvendelse også for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen, og som dekker det overskytende opp til ansvarsgrensene i sjøloven. Uavhengig av hvordan bunkerskonvensjonen skal tolkes i denne sammenheng, er konvensjonen uansett ikke til hinder for å gi en slik regel. Også reelle hensyn taler for at de samme reglene om retten til direktekrav skal gjelde også for slik forsikring. En fordel med at retten til direktekrav også for denne overskytende delen av kravet er forankret i bunkerskonvensjonen, er at retten til direktekrav for norske skadelidte i internasjonale forhold derved kan stå sterkere. En ulempe er at unntaket for den registrerte eierens egenfeil må gjelde også for denne delen av forsikringen.

1.7 Økonomiske og administrative konsekvenser av gjennomføringen av bunkerskonvensjonen i norsk rett

Med de nye reglene i bunkerskonvensjonen om forsikringsplikt for den registrerte eieren av skipet vil skadelidte kunne rette sitt krav direkte mot forsikringsgiveren, uansett om man kan finne den ansvarlige eller ikke. På denne måten styrkes den skadelidtes erstatningsrettslige vern.

For den registrerte eieren av skipet vil bunkerskonvensjonens regler ikke innebære administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning. Den registrerte eieren av skipet har allerede i dag etter sjøloven et objektivt ansvar for bunkersoljesølskade. De fleste skip har videre slik ansvarsforsikring som kreves. For de få skipene som driver uten slik ansvarsforsikring, vil kostnadene øke på grunn av forsikringsplikten.

Utvidelsen av kretsen av ansvarssubjekter vil innebære at redere og andre som står for sentrale funksjoner knyttet til skipets drift, men som ikke er skipets registrerte eier, kan bli pålagt et objektivt ansvar etter konvensjonen som de ikke har i dag.

Konvensjonen krever at det utstedes et sertifikat om at skipet har den pliktige ansvarsforsikringen. Dette kan medføre en kostnad for den registrerte eieren av skipet i form av et gebyr for sertifikatutstedelsen. For sjøforsikringsnæringen vil bunkerskonvensjonens regler gi en økt administrativ byrde ved at det må bekreftes overfor myndighetene at skipet har den pliktige forsikringen (på samme måte som etter 1992-ansvarskonvensjonen).

For myndighetene vil konvensjonen medføre en økt administrativ byrde ved at sertifikater må utstedes eller attesteres av eller på vegne av myndighetene. Det antas ikke at den økte administrative byrden vil medføre et økt bevilgningsbehov, da kostnadene

forbundet med sertifikatutstedelsen vil kunne dekkes inn ved gebyrinntekter.

Videre må myndighetene utføre stikkprøvekontroller av at fremmede skip som ankommer Norge, har forsikrings sertifikater som dekker ansvaret etter konvensjonen. Kontrollen av sertifikater vil kunne skje i forbindelse med andre kontroller som skipskontrollen utfører, og vil derfor antakelig ikke medføre noen administrativ byrde av betydning.

1.8 Norsk ratifikasjon av bunkerskonvensjonen

Departementet foreslår at Norge ratifiserer bunkerskonvensjonen. Konvensjonens regler vil styrke det erstatningsrettslige vernet for de skadelidte etter bunkersoljesølskade. Det er særlig konvensjonens regler om obligatorisk ansvarsforsikring med rett for skadelidte til å rette kravet direkte mot forsikringsgiveren som vil gi en slik styrking. En slik internasjonal forsikringsplikt vil bedre de skadelidtes mulighet til å få dekning i tilfelle der man ikke får tak i den registrerte eieren av skipet, eller der denne av ulike grunner ikke dekker kravene.

Det er en svakhet ved bunkerskonvensjonen at forsikringsgiveren kan påberope seg overfor skadelidte at forsikringstilfellet er fremkalt ved den registrerte eierens egenfeil. Dette unntaket fra forsikringsdekning svekker skadelidtes rettigheter i forhold til de rettighetene som følger av den norske forsikringsavtaleloven. Departementet antar imidlertid at dette i praksis vil ha liten betydning. De nasjonale norske reglene om rett til direktekrav vil dessuten uansett kunne bli satt til side der det materielle rettsforholdet er regulert av utenlandsk rett. Skadelidte vil da stå sterkere med bunkerskonvensjonens regler enn uten dem. Denne svakheten ved bunkerskonvensjonen bør derfor ikke stå i veien for at Norge ratifiserer konvensjonen.

Forsikringsplikten etter bunkerskonvensjonen gjelder bare for et beløp opp til ansvarsgrensene i 1996-begrensningskonvensjonen, og ikke opp til de høyere ansvarsgrensene som i norsk rett gjelder for visse krav etter sjøloven. Dette bør imidlertid ikke være til hinder for norsk ratifikasjon. Bunkerskonvensjonen er ikke til hinder for at de høye begrensingsbeløpene i sjøloven gjelder for ansvaret for skipets eier. De fleste skip vil ha en alminnelig P&I-forsikring i tillegg til den tvungne forsikringen etter bunkerskonvensjonen. Denne alminnelige P&I-forsikringen vil normalt omfatte den overskytende delen av ansvaret etter sjøloven som ikke er dekket av den tvungne forsikringen etter bunkerskonvensjonen.

1.9 Særlig om ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen i norsk rett

Justisdepartementet arbeider med sikte på ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av den interna-

sjonale konvensjon 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-konvensjonen). HNS-konvensjonen ble undertegnet av Norge 25. september 1997 med forbehold om ratifikasjon, og inneholder regler om ansvar og forsikring i forbindelse med skader forårsaket av farlige og skadelige stoffer som transporteres som last om bord i skip.

Et forslag om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av HNS-konvensjonen blir likevel ikke fremmet nå. Bakgrunnen for dette er at enkelte vesentlige spørsmål som gjelder gjennomføringen av HNS-konvensjonen, vil bli drøftet på møter i Forsamlingen i Det internasjonale fond for erstatning av oljesølskade,

Departementet tar på denne bakgrunn sikte på å legge frem forslag til ratifikasjon og gjennomføring av HNS-konvensjonen først når de nødvendige avklaringene fra de internasjonale drøftelsene foreligger.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Anne Marit Bjørnflaten, Thomas Breen, Ingrid Heggø og Hilde Magnusson Lydvo, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen, Solveig Horne og Morten Ørsal Johansen, fra Høyre, Elisabeth Aspaker og André Oktay Dahl, og fra Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, viser til at Norge undertegnet bunkerskonvensjonen 26. september 2002 og slutter seg til Regjeringens forslag om at Norge nå ratifiserer konvensjonen. Konvensjonen fastsetter regler for ansvar og forsikring for forurensningsskade som følge av utslipp av bunkersolje (drivstoffolje) fra skip som ikke er oljetankere, og som ikke er omfattet av tidligere konvensjoner om det samme. Ratifikasjonen bidrar til å klargjøre skipseieres forsikringsforpliktelser og vil gi bedre sikkerhet for dekning av tap og kostnader for skadelidte etter uhell med skip og utslipp av bunkersolje, eller ved nødlossing av bunkersolje for å forebygge utslipp og skader i kjølvannet av dette. Erfaringer har vist at selv med mindre utslipp kan kostnadene til oljevernaksjoner komme opp i flere millioner kroner.

Komiteen har merket seg at de fleste tilfeller av oljesøl i Norge har vært utslipp av drivstoffoljen fra skip som ikke er oljetankere. Tiltredelse av bunkerskonvensjonen innebærer større forutsigbarhet

mht. erstatning og eliminerer risikoen for økonomisk tap, samt sikrer muligheten til å få ryddet opp i sårbare naturmiljøer. For Norge er dette viktig tatt i betraktning en betydelig bosetting og næringsvirksomhet langs vår lange kyst. Komiteen mener det er positivt at bunkerskonvensjonen innebærer at skadelidte kan kreve erstatningen utbetalt direkte fra forsikringsgiveren. Videre at forsikringsgiveren normalt vil være forpliktet til å utbetale beløpet selv om den registrerte eieren ikke kan finnes. Unntaket er når skaden skyldes eierens forsettlig egenfeil.

Komiteen viser til at ansvaret etter bunkerskonvensjonen påhviler den som er "skipseier" og slutter seg til Regjeringens forslag om at definisjonen på dette punkt blir i samsvar med sjøloven, slik at det vises til "rederen" og "disponenten".

Komiteen har merket seg at manglende ansvarskanalisering vil kunne bidra til problemer og forsinkelser i forbindelse med tiltak for å hindre eller begrense forurensning, og slutter seg til Regjeringens forslag om å innføre samme regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesølskade, som tilfellet er i sjøloven.

Komiteen er opptatt av at vi får et effektivt vern mot skader og tap ved utslipp fra skip og gir sin tilslutning til Regjeringens forslag om at det ikke skal gis unntak fra forsikringsplikten for skip som utelukkende går i innenriksfart. Videre støtter komiteen forslaget om at reglene også skal omfatte skip som eies av den norske stat og som utelukkende benyttes i statlig, ikke-kommersiell virksomhet. Dette innebærer at unntak bare gis for statsskip som eies av fremmed stat, men slik at reglene om ansvar likevel skal gjelde for skip som er eid av fremmed stat, når det gjelder skade her i riket eller i norsk økonomisk sone.

Komiteen har merket seg at den tvungne ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen bare dekker ansvar opp til 1996-konvensjonens ansvarsgrenser, som tilsvarende grensene i sjøloven og at de fleste skip som har tvungen ansvarsforsikring etter bunkerskonvensjonen, i tillegg vil ha en P&I-forsikring (Protection and Indemnity-forsikring). Komiteen vil med bakgrunn i dette støtte Regjeringens forslag om at bunkerskonvensjonens regler om skadelidtes rett til direktekrav gis anvendelse også for forsikring som kommer i tillegg til den obligatoriske ansvarsforsikringen etter bunkerskonvensjonen, og som dekker det overskytende opp til ansvarsgrensene i sjøloven.

3. KOMITEENS TILRÅDING

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) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

I

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

Kapitteloverskriften til kapittel 10 plasseres mellom § 182 og § 183 og skal lyde:

Kapittel 10 Ansvar for skade ved oljesøl

Nytt avsnitt I skal lyde:

I

Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen)

§ 183 Objektivt ansvar for skipets eier ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje, definisjoner.

Skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje. § 191 første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende.

Med forurensningsskade forårsaket av bunkersolje forstås i §§ 183 til 190:

- a) *Skade eller tap som oppstår utenfor skipet, som skyldes forurensning voldt av bunkersolje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet, omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.*
- b) *Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.*

Med skip forstås i §§ 183 til 190 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som ikke er omfattet av sjøloven § 191 tredje ledd.

Med bunkersolje forstås alle oljer som inneholder hydrokarboner, herunder smøreolje, til bruk til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje.

Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboat-befrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.

Med registrert eier forstås i §§ 183 til 190 den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet.

Eies skipet av en stat, gjelder § 191 femte ledd annet punktum tilsvarende.

Med bunkerskonvensjonen forstås den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

Med konvensjonsstat forstås i §§ 183 til 190 stat som har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.

§ 184 Ansvarsfritak

Reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190.

§ 185 Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar

Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan bare gjøres gjeldende etter reglene i §§ 183 til 190. Reglene om kanalisering av ansvar mv. i § 193 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende for ansvaret etter §§ 183 til 190. Regelen om at ansvar ikke kan gjøres gjeldende, jf. § 193, skal likevel ikke gjelde for personer som er omfattet av definisjonen av «skipets eier» i § 183 femte ledd.

For begrensning av ansvaret til skipets eier gjelder reglene i kapittel 9.

§ 186 Forsikringsplikt, sertifikat

Registrert eier av et norsk skip med bruttotonnasje som, beregnet etter vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969, overstiger 1000 tonn, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 183 opp til de ansvarsgrenser som følger av London-konvensjonen 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996, jf. ansvarsgrensene i § 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 utenlandsk skip med bruttotonnasje som overstiger 1000 tonn, som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. 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 for-

sikringen 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.

§ 187 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 § 186.

§ 188 Krav mot forsikringsgiveren

Erstatningskrav for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje kan reises direkte mot den som har ytet pliktig forsikring eller stilt sikkerhet etter § 186 for skipets eiers erstatningsansvar etter § 183 (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende begrensning av ansvaret, selv om skipets eier ikke har rett til ansvarsbegrensning.

Ved krav mot forsikringsgiveren som nevnt i første ledd, kan forsikringsgiveren også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som skipets eier selv kunne gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren overfor fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor skipets eier. 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 § 186 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.

§ 189 Norske domstolars kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer

Reglene i § 203 første og annet ledd om norske domstolars kompetanse gjelder tilsvarende ved søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Rettskraftig dom mot skipets eier 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 etter bunkerskonvensjonen artikkel 9.

§ 190 Virkeområdet for reglene i §§ 183 til 189

Reglene i §§ 183 til 189 om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje gjelder for:

- slik skade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,

- slik skade oppstått i en annen konvensjonsstat eller i en konvensjonsstats økonomiske sone, og
- utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik skade, uansett hvor tiltaket er truffet.

§ 206 annet ledd gjelder tilsvarende ved forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en fremmed stat, og som på det tidspunkt da bunkersolje unnslipper eller tømmes fra skipet, utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersiell øyemed. §§ 183 til 185 gjelder likevel når skade er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, eller det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

Reglene i §§ 183 til 189 gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til bunkerskonvensjonen.

Avsnittsoverskriften før § 191 skal lyde:

II

Ansvar og erstatning etter reglene i den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvarskonvensjonen) og den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (1992-fondskonvensjonen) m.m.

I § 191 gjøres følgende endringer:

Første og annet ledd skal lyde:

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade. Voldes slik forurensningsskade ved en serie hendelser med samme opphav, påhviler ansvaret den som er eier ved den første hendelsen. Er skaden oppstått ved en hendelse som involverer to eller flere skip som hver for seg transporterer olje, er hver eier ansvarlig, men slik at eierne hefter solidarisk for skade som ikke med rimelighet kan henføres til et bestemt skip.

Med forurensningsskade forstås i §§ 191 til 209:

- Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppbygging som har vært eller vil bli foretatt.
- Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Tredje ledd første punktum skal lyde:

Med skip forstås i § 191 til § 209 *ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen*

som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, med mindre annet er sagt, jf. § 208 første ledd.

Femte ledd skal lyde:

Med eier forstås for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier, *eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet*. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne staten er registrert som skipets bruker, anses *likevel* selskapet som skipets eier.

Sjette ledd oppheves. Syvende til niende ledd blir nye sjette til åttende ledd.

I § 192 skal første ledd bokstav b lyde:

- b) i sin helhet skyldes en handling *eller unnlattelse* av tredjeperson for å volde skade, eller

I § 193 annet ledd gjøres følgende endringer:

bokstav a skal lyde:

- a) medlem av besetningen, *ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for,*

bokstav e skal lyde:

- e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av § 191, eller

bokstav f skal lyde:

- f) *ansatte hos personer som er omfattet av bokstav b, c, d og e, eller andre som personer som nevnt i bokstav b, c, d eller e svarer for, unntatt person som selv har voldt skaden ved forsett eller grov uaktsomhet, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.*

§ 197 annet ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Annet punktum gjelder tilsvarende for skip registrert i en stat som ikke har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen.

§ 198 skal lyde:

Departementet gir nærmere forskrifter om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kun-

ne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet.

§ 201 annet ledd skal lyde:

For fondenes regresskrav *mot skipets eier* og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 første ledd og § 200 tilsvarende. *For fondenes regresskrav ellers gjelder alminnelige rettsregler.*

§ 203 første ledd skal lyde:

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade hører under norsk domstol dersom forurensningsskaden er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense *slik forurensningsskade*.

§ 208 første ledd første punktum skal lyde:

Oppstår det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen forurensningsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd, og skaden ikke er omfattet av reglene i §§ 183 til 190, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende.

§ 503 første ledd første punktum skal lyde:

Krav om erstatning for forurensningsskade som nevnt i §§ 183, 191, 207 eller 208, eller om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort dersom ikke søksmål er reist innen 3 år fra den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto.

II

I lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og i enkelte andre lover oppheves del VII.

III

Stortinget samtykker i ratifikasjon av den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001.

IV

1. Del I trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.
2. Del II og III trer i kraft straks.

Oslo, i justiskomiteen, den 27. november 2007

Anne Marit Bjørnflaten

leder

Elisabeth Aspaker

ordfører