



Innst. O. nr. 59

(2008–2009)

Innstilling til Odelstinget fra justiskomiteen

Ot.prp. nr. 16 (2008–2009)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv.

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Justisdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om ei endring i sjøloven om avgrensing av ansvaret for krav som gjeld oppryddingstiltak etter sjøulukker (heving, fjerning m.m. av skip, last og bunkersolje). Framlegget går ut på at grensebeløpa vert auka til om lag det doble for skip på over 2 000 tonn. For skip opp til 2 000 tonn føreslår departementet ikkje noka endring. Bakgrunnen for framlegget er at ulukka med MS "Server" i 2007 har synt at det er behov for å auke ansvarsgrensene.

Det vert også gjort framlegg om endringar i sjøloven, som gjeld gjennomføringa av den internasjonale konvensjonen 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

I tillegg gjer departementet framlegg om ei endring av tvangsfullbyrdelsesloven for å rette eit mistak som oppstod i verningsreglane då den nye tvisteloven tok til å gjelde.

1.2 Auke av grensebeløpa i sjøloven § 175 a

Reglane om avgrensing av ansvaret i sjøloven kapittel 9 gjennomfører i utgangspunktet Londonkonvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Det er opna for at ein stat kan ta eit atterhald som unntar frå verkeområdet for konvensjonen visse slag tap knytta til vrakfjerning, opprensking og liknande etter sjøulukker. Noreg har teke eit

slikt atterhald og står etter dette fritt til å regulere ansvaret for slike krav som atterhaldet femner om.

Ansvarsgrensa etter gjeldande rett er i utgangspunktet 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på meir enn 1 000 tonn aukar dette beløpet med 2 000 SDR for kvart tonn fra 1 001 tonn til 10 000 tonn, og med 500 SDR for kvart tonn over 10 001 tonn.

Ulukka med MS "Server", som gjekk på grunn i januar 2007 utanfor Fedje i Hordaland, har synt at dei nye ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a truleg ikkje er høge nok til å gje full dekning i alle dei tilfella ein kan tenkje seg.

Justisdepartementet sende med dette som bakgrunn i februar 2008 ut eit høyringsbrev med framlegg om å auke grensebeløpa i sjøloven § 175 a. I høyringsbrevet la departementet til grunn at beløpa bør vere høge nok til å gje full skadebot i alle saker som ein kan tenkje seg. Departementet gjekk likevel ikkje inn for å innføre eit uavgrensa ansvar. I høyringsbrevet gjorde Justisdepartementet framlegg om å auke ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a til om lag det doble av beløpa i dag.

Departementet føreslår etter høyringsrunden å auke grensebeløpa i sjøloven § 175 a for skip på over 2 000 tonn, slik det vart gjort framlegg om i høyringsbrevet. Med dei nye beløpa som departementet gjer framlegg om, vert grensebeløpa om lag dubla.

Ein auke av grensebeløpa i sjøloven § 175 a vil betre dekninga av kostnader som styresmaktene eller andre har ved "hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som har vært eller er om bord i skipet" og "fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last". Dette vil typisk vere kostnader til å fjerne last og olje om bord på skip som har havarert, og kostnader til fjerning av vrak og opprydding utanfor skipet av last eller drivstoffolje eller anna som har kome ut av skipet.

Departementet reknar med at ein auke i ansvars-grensene ikkje vil gje nokon monaleg auke i forsikringskostnadene for skip som har ansvarsforsikring i P&I-systemet, men at framlegget likevel på sikt kan gje ein viss auke i desse kostnadene. For skip som har ansvarsforsikring utanfor P&I-systemet, kan forsikringskostnadene auke noko meir. Når det gjeld ein slik mogleg auke i forsikringskostnadene kan ein vanskeleg berekne kva dette kan føre til meir konkret, sett i høve til andre faktorar som har minst like stor eller større verknad for forsikringa.

1.3 Endringar i sjøloven § 183

Ved lov 21. desember 2007 nr. 21 vart det vedteke eit nytt avsnitt I i kapittel 10 i sjøloven, som gjennomfører den internasjonale konvensjonen 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen). Reglane trådte i kraft 21. november 2008. Ordlyden i den nye § 183 tredje ledd gjennomfører definisjonen av "skip" i bunkerskonvensjonen. Departementet har vorte merksam på at ordlyden er utforma på ein slik måte at skyldnaden etter § 186 til å ha sertifikat vert snevrare enn det som følgjer av bunkerskonvensjonen. Utforminga av § 183 tredje ledd, slik det er vedteke, fører difor til at sertifikatplikta etter § 186 er for snevert avgrensa. Det er i alle høve naudsynt å oppfylle kravet i bunkerskonvensjonen artikkel 7.

Departementet gjer på denne bakgrunn framlegg om å endre sjøloven § 183 slik at definisjonen i tredje ledd ikkje gjer unntak for skip som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen. Samstundes vert unntaket for skade som følgjer av bunkersutslipp frå slike skip, tatt inn i eit nytt tiande ledd i § 183.

Departementet har sett det slik at det ikkje har vore naudsynt å sende dette framlegget på høyring, men har i eit brev gjort dei som endringa i første rekkje kan ha verknader for, merksame på saka.

Endringa har ikkje verknad for den vurderinga av administrative og økonomiske konsekvensar av gjennomføringa av reglane i bunkerskonvensjonen som går fram av Ot.prp. nr. 79 (2004–2005).

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Anne Marit Bjørnflaten, Thomas Breen, Ingrid Heggø og Hilde Magnusson Lydvo, fra Framskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen, Solveig Horne og Thore A. Nistad, fra Høyre, Elisabeth Aspaker og André Oktay Dahl, og fra Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, viser til at den

framlagte proposisjonen inneholder endringer i både sjøfartsloven og i tvangsfullbyrdelsesloven.

Komiteen mener det er viktig for Norge som har en lang kyst og et sårbart miljø at lovverket er utformet slik at man sikrer klare regler for ansvar når det gjelder sjøulykker og kostnader i forbindelse med dette. Etter at Norge i 2002 tok forbehold i "1996-begrensningskonvensjonen", står Norge fritt til selv å regulere dette ansvaret med hensyn til London-konvensjonens begrensninger av ansvaret for sjørettslige krav. Dagens regelverk ble vedtatt i lov 17. juni 2005, og man mente da at ansvarsgrensene var satt høyt nok til de tilfeller man kunne tenke seg. Ulykken den 12. januar 2007 med MS "Server" utenfor Fedje har vist at grensene er for lave. Dette fordi statens kostnader ved aksjonene etter ulykken nærmer seg ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a. Kostnadene ved aksjonene etter ulykken kunne ha blitt vesentlig høyere om deler av skipet hadde sunket tidligere under slepet eller om bunkersolje i forskipet hadde lekket ut. Komiteen støtter derfor Regjeringens forslag til økte ansvarsgrenser i sjøloven § 175 a. Komiteen støtter også de avveininger som er gjort i lovforslaget om at endringene skal gjelde for skip over 2000 tonn. Komiteen vil påpeke at ansvaret for å sette i verk tiltak etter forurensningsloven gjelder uavhengig av beløpsgrensene i sjøloven, og at de endringer som her foreslås, derfor ikke skal ha noen innvirkning med hensyn til plikter i forurensningsloven.

Komiteen støtter Regjeringens endringsforslag til sjøloven § 183 slik at den samsvarer med bunkerskonvensjonen.

Komiteen støtter også det framlagte forslaget til endring av tvangsfullbyrdelsesloven § 1-8 femte ledd. Dette vil ordne opp i rettstilstanden som ikke var tiltenkt ved innføringen av ny tvistelov.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet slutter seg til forslaget fra Regjeringen og de begrunnelser som er fremlagt.

Disse medlemmer vil likevel tillate seg å vise til uttalelsen fra Norges Rederiforbund hvor det blant annet uttales

"... Vi ønsker imidlertid å peke på at Norge nå har betydelig høyere ansvarsgrenser for slike krav enn de øvrige nordiske land. Etter vårt syn bør det være en målsetting fra norske myndigheters side å etterstrebe mest mulig like ansvars- og erstatningsregler i Norden."

Disse medlemmer mener at Rederiforbundet her har et poeng. I mange sammenhenger understrekes det at det er viktig og ønskelig med mest mulig lik lovgivning for å sikre at man unngår uforutsette negative konsekvenser. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen følge opp denne utfordringen mht. en mer lik lovgivning i Norden.

3. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak til lov

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

I

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) vert endra slik:

§ 175 a fyrste ledd skal lyde

Ansvarsgrensen for et krav som omfattes av § 172 a, er 2.000.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 1.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik

1. for hvert tonn fra 1.001 tonn til 2.000 tonn med 2.000 SDR, og
2. for hvert tonn fra 2.001 tonn til 10.000 tonn med 5.000 SDR, og
3. for hvert tonn over 10.001 tonn med 1.000 SDR.

§ 183 tredje ledd skal lyde:

Med skip forstås i §§ 183 til 190 ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på *sjøen*.

§ 183 nytt tiande ledd skal lyde:

§§ 183 til 190 gjelder ikke for forurensningsskade som er omfattet av § 191 annet ledd.

II

I lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse skal § 1-8 femte ledd lyde:

Med en persons alminnelige verneting menes i denne loven den rettskrets eller det namsmannsdistrikt hvor vedkommende har bopel eller slik tilknytning som nevnt i tvisteloven § 4-4 tredje til femte ledd. Den som har bopel i flere rettskretser eller namsmannsdistrikter, har alminnelig verneting i alle disse. *Den som ikke har kjent bopel, har verneting i den rettskrets eller i det namsmannsdistrikt hvor vedkommende oppholder seg når en begjæring etter loven her meddeles. Har personen heller ikke kjent oppholdssted i riket, har vedkommende verneting i den rettskrets eller i det namsmannsdistrikt han eller hun sist hadde kjent bopel eller oppholdssted, dersom saken gjelder en forpliktelse pådratt i Norge eller en forpliktelse som skal oppfylles i Norge.*

III

Lova tek til å gjelde frå den tid Kongen fastset. Endringane i sjøloven § 183 i del I og i lova del II tek likevel til å gjelde straks.

Oslo, i justiskomiteen, den 31. mars 2009

Anne Marit Bjørnflaten

leder

Thomas Breen

ordfører

