



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 16

(2008–2009)

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

*Tilråding frå Justis- og politidepartementet av 5. desember 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Justisdepartementet gjer i proposisjonen her framlegg om ei endring i sjøloven § 175 a om avgrensing av ansvaret for krav som gjeld oppryddingstiltak etter sjøulukker (heving, fjerning m.m. av skip, last og bunkersolje), jf. sjøloven § 172 a. Framlegget går ut på at grensebeløpa vert auka til om lag det doble for skip på over 2000 tonn. For skip opp til 2000 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 ansvarsgransene.

Det vert også gjort framlegg om endringar i sjøloven § 183, som gjeld gjennomføringa av den internasjonale konvensjonen 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

I tillegg gjer departementet framlegg om ei endring av tvangsfullbyrdsloven § 1-8 for å rette eit mistak som oppstod i vernetingsreglane då den nye tvisteloven tok til å gjelde.

2 Auke av grensebeløpa i sjøloven § 175 a

2.1 Bakgrunn og gjeldande rett

Reglane om avgrensing av ansvaret i sjøloven kapittel 9 gjennomfører i utgangspunktet Londonkonvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjø-

rettslige krav, slik han er endra ved 1996-protokolten («1996-begrensningskonvensjonen»), som Noreg har slutta seg til. Artikkel 18 nr. 1 i 1996-begrensningskonvensjonen opnar for at ein stat kan ta eit atterhald som unntar frå verkeområdet for konvensjonen visse slag tap knytta til vrakfjerning, opprensning og liknande etter sjøulukker.

Etter Sjølovkomiteen si tilråding i brev til Justisdepartementet 16. november 2001 tok Noreg 28. juni 2002 eit slikt atterhald til 1996-begrensningskonvensjonen. Noreg står etter dette fritt til å regulere ansvaret for slike krav som atterhaldet femner om.

I NOU 2002: 15 føreslo Sjølovkomiteen på denne bakgrunnen nye reglar i sjøloven med særskilte, høgare ansvarsgranser for slike tap som atterhaldet dekkjer. I utgreiinga punkt 8.1, side 36 viste Sjølovkomiteen til at nokre sjøulukker i dei seinare åra har synt at reglane om grenser for det sjørettslege ansvaret ikkje verker godt nok, fordi beløpa ikkje er høge nok til å gje full dekning. Sjølovkomiteen framheva vidare at det er om å gjere at reglane er slik at kostnadene ved oppryddingstiltak vert dekte av den ansvarlege, jf. NOU 2002: 15 punkt 8.1, side 36-37, der Sjølovkomiteen uttaler:

«Reglene om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold bør etter komiteens mening være utformet slik at kostnadene ved oppryddingstiltakene etter de aller fleste av de typer av sjøulykker som kan inntreffe langs norskekysten, vil kunne kreves dekket av rederen via den ansvarsforsikring som gjelder for skipet. Dette vil være vesentlig

for å sikre at nødvendige oppryddingstiltak vil bli gjennomført i tide i samsvar med de prinsippene som ligger til grunn for annen lovgivning, særlig forurensningsloven. Etter Sjølovkomiteens mening vil dette være en forutsetning for at selve prinsippet om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold ikke skal komme i konflikt med prioriterte rettspolitiske hensyn i en kystnasjon som Norge, og dermed bli satt under betydelig press.»

Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) gjorde framlegg i tråd med Sjølovkomiteen sitt forslag til nye reglar i sjøloven § 172 a og § 175 a med særskilde, høgare ansvarsgrenser, for slike krav som går inn under det nemnde atterhaldet til 1996-begrensningskonvensjonen. Dei nye reglane er vedtekne ved lov 17. juni 2005 nr. 88 som endringslov til sjøloven. Dei gjeld mellom anna krav etter heving, fjerning, øydeleggjing eller uskadeleggjering av eit skip som er søkte, stranda, etterlate eller vorte vrak, og likeins krav etter fjerning mv. av det som er eller har vore om bord i skipet, medrekna last og bunkersolje. Desse reglane er i kraft frå 1. november 2006, jf. kgl.res. 2. desember 2005 nr. 1358.

Ansvarsgrensa etter gjeldande § 175 a er i utgangspunktet 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på meir enn 1000 tonn aukar dette beløpet med 2000 SDR for kvart tonn fra 1.001 tonn til 10 000 tonn, og med 500 SDR for kvart tonn over 10.001 tonn. Det gjev til illustrasjon følgjande ansvarsgrenser, jf. Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) side 26, tabell 3.1:

skip på 300 bruttotonn:	1 million SDR
skip på 301 bruttotonn:	2 millionar SDR
skip på 1000 bruttotonn:	2 millionar SDR
skip på 1500 bruttotonn:	3 millionar SDR
skip på 2000 bruttotonn:	4 millionar SDR
skip på 3000 bruttotonn:	6 millionar SDR
skip på 6000 bruttotonn:	12 millionar SDR
skip på 10.000 bruttotonn:	20 millionar SDR
skip på 20.000 bruttotonn:	25 millionar SDR
skip på 30 000 bruttotonn:	30 millionar SDR
skip på 70 000 bruttotonn:	50 millionar SDR

Departementet la til grunn i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) at beløpa i § 175 a ville vere høge nok til gje dekning for det fulle økonomiske tapet i alle høve og uttalte om dette i proposisjonen punkt 3.5.3, side 23:

«Bellona uttaler i høyringa at prinsippet om at forureinaren skal betale, talar for at ansvaret bør vere uavgrensa. Departementet vil peike på at prinsippet om at forureinaren skal betale, også er teke godt vare på med eit system med an-

svarsgrenser, dersom ansvarsgrensene er høge nok til å dekkje heile det samla tapet i alle tilfelle ein kan tenkje seg. Departementet meiner systemet med ansvarsgrenser legg tilhøva best til rette for gode forsikringsordningar. Dette er viktig for at det skal vere dekning for ansvaret etter lova. Det som er om å gjere etter departementet sitt syn, er at ansvarsgrensene er så høge at dei vil dekkje heile tapet fullt ut i alle tilfelle ein kan sjå føre seg, også i dei heilt spesielle sakene der det samla tapet vert mykje større enn normalt. Ansvarsgrensene bør likevel ikkje vere høgare enn dette, fordi ein ikkje bør pådra reiarane auka forsikringskostnader, utan at dette er naudsynt for å få ei tilfredsstillande dekning. Dette gjeld spesielt i høve til små skip under 2000 tonn, som ofte ikkje har ansvarsforsikringa si i ein P&I-klubb. (Sjå ovanfor i punkt 3.5.1 om verknaden for forsikringa.)»

I forlenging av dette uttalte departementet i proposisjonen om dei økonomiske og administrative konsekvensane (kapittel 3.9, side 36):

«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. Sjå punkt 3.5.3.»

Ulukka med MS «Server», som gjekk på grunn 12. 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. «Server» var på 19864 bruttotonn. Ansvarsgrensa for eit skip med denne storleiken er etter sjøloven § 175 a ca. 24,9 millionar SDR. Etter kursen som gjeld 25. november 2008 svarer det til ca. 258 millionar kroner. Statens kostnader ved aksjonen etter ulukka med «Server» er fram til dag om lag 196 millionar kroner. Det ser altså ut til at den gjeldande ansvarsgrensa kan vere meir enn høg nok til å dekkje desse kostnadene fullt ut. I brev til Justisdepartementet 14. desember 2007 har Fiskeri- og kystdepartementet vist til at kostnadene ved den statlege aksjonen om "Server" kunne ha vorte mykje høgare, og at det gjev grunn til å vurdere ein auke i ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a. Fiskeri- og kystdepartementet skriv i brevet:

«Det var pr. 1. november 2007 påløpt omkring 180 mill. kroner knyttet til den statlige aksjonen etter «Server». De endelige kostnadene må uansett forventes å bli noe høyere, og et oppdatert kostnadsbilde antas å foreligge på nyåret eller tidlig vår 2008. Kostnadene ved den statlige aksjonen knyttet til «Server» kunne imidlertid vært betydelig høyere. Det vises i denne sam-

menheng til at skipet brakk i to og forskipet ble slept til nødhavn på Ågotnes. Under slep til Ågotnes begynte forskipet å synke, og slepet kom så vidt fram til Ågotnes før det der sank på grunt vann. Dersom forskipet hadde sunket i ledden innenfor Fedje og/eller bunkersoljen i forskipet hadde lekket ut, ville det medført store kostnader [til fjerning og/eller opprydding. (...)]

Norge ligger langt fremme når det gjelder å sørge for at de sjørettslige ansvarsgrensene, (jf. sjøloven kapittel 9), for opprydningskostnader etter ulykker med skip som med «Rocknes» og «Server», er tilstrekkelig høye. Vi har i dag betydelig høyere ansvarsgrenser for slike tilfelle, enn våre naboland. Likevel kan erfaringene fra ulykken med «Server» tyde på at det kan være behov for ytterligere økning av ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a, for å sikre full erstatning for slike kostnader.

Fiskeri- og kystdepartementet anser på denne bakgrunn at det bør vurderes å heve ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a i anledning opprydding etter sjøulykker.»

2.2 Forslaget i høyringsbrevet

Justisdepartementet sende med dette som bakgrunn 18. 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:

«Justisdepartementet er samd med Fiskeri- og kystdepartementet i at ulukka med «Server» syner at ein lyt vurdere ein auke i ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a. Beløpa bør vere høge nok til å gje full skadebot i alle saker som ein kan tenkje seg, jf. utsegnene i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) side 23, som er attgjevne i punkt 2. Spørsmålet er då kor stor auken bør vere for å oppnå dette.

Eit eige spørsmål er om det er grunn til å innføre eit uavgrensa ansvar for slike krav som sjøloven § 172 a jf. § 175 a femner om. Dette spørsmålet vart drøfta i NOU 2002: 15 og Ot.prp. nr. 79 (2004-2005). I proposisjonen punkt 3.5.1, side 19 gav departementet att Sjølovkomiteen si drøfting slik:

«Sjølovkomiteen drøfter vidare i punkt 8.3 på side 37- 38 i NOU 2002: 15 om ansvaret for slike krav som er omfatta av det norske atterhaldet, skal ha eigne ansvarsgrenser, eller om ansvaret bør vere uavgrensa. Sjølovkomiteen går inn for at ansvaret for desse krava i norsk rett ikkje skal gjerast uavgrensa, men at ein skal

innføre særskilde ansvarsgrenser. Komiteen grunngeve dette med omsynet til forsikringa, og særleg at reiarneringa har understreka at særskilde ansvarsgrenser vil gje eit sikrere og betre grunnlag for P&I-forsikringane til reiarane, sjølv om den norske flåten som går i internasjonal fart, nok ville kunne få forsikring som dekkjer ansvaret her, også om ansvaret vart gjort uavgrensa. 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 ansvarseløp.»

Justisdepartementet slutta seg i Ot. prp. nr. 79 (2004-2005) til dette og føreslo at det framleis skulle gjelde eit system med avgrensing av ansvaret, jamvel for krav som går inn under sjøloven § 172 a jf. § 175 a. Departementet ser likt på spørsmålet no. Det er likevel ein føresetnad for å halde fast ved systemet med ansvarsgrenser for slike krav at grensene er høge nok til å dekkje det fulle tapet i alle dei tilfella ein kan sjå framfor seg, også i heilt spesielle saker der tapar er høgare enn vanleg. På den andre sida bør ikkje beløpa vere monalege høgare enn det er trong til, ut frå omsynet til forsikringskostnadene for næringa. Det er vanskeleg å seie på førehand kva for ulukker som vil skje i framtida, og kor høge grensebeløpa lyt vere for å dekkje det fulle tapet etter ulukkene. Grensebeløpa i gjeldande § 175 a ligg noko over dei beløpa som Sjølovkomiteen føreslo i NOU 2002: 15, jf. Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) tabell 3.1, side 26. Justisdepartementet rekna den gongen med at dei føreslegne beløpa ville vere høge nok i lang tid framover. Ulukka med «Server» har som nemnt vist at slik er det nok ikkje. Denne røynsla tilseier at ein no ber med seg at kostnadene til slike aksjonar kan bli mykje høgare frametter enn det er råd å sjå i dag.

I høyringsbrevet gjorde Justisdepartementet framlegg om å auke ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a til om lag det doble av beløpa i dag. Det heiter i høyringsbrevet:

«Framlegget går ut på at ansvarsgrensa frå 2001 tonn og opp til 10 000 tonn skal auke med 5000 SDR per tonn. (I dag økes beløpet her med 2.000 SDR per tonn.) Frå 10.001 tonn og oppover føreslår departementet at ansvarsgrensa skal auke med 1000 SDR per tonn (mot i dag 500 SDR per tonn). Etter departementet sitt høyringsframlegg vert ansvarsgrensene som følger (noverande ansvarsgrense i parentes):

skip på 300 bruttotonn:	1 millionar SDR	(1 million SDR)
skip på 301 bruttotonn:	2 millionar SDR	(2 millionar SDR)
skip på 1000 bruttotonn:	2 millionar SDR	(2 millionar SDR)
skip på 1500 bruttotonn:	3 millionar SDR	(3 millionar SDR)
skip på 2000 bruttotonn:	4 millionar SDR	(4 millionar SDR)
skip på 3000 bruttotonn:	9 millionar SDR	(6 millionar SDR)
skip på 6000 bruttotonn:	24 millionar SDR	(12 millionar SDR)
skip på 10.000 bruttotonn:	44 millionar SDR	(20 millionar SDR)
skip på 20.000 bruttotonn:	54 millionar SDR	(25 millionar SDR)
skip på 30 000 bruttotonn:	64 millionar SDR	(30 millionar SDR)
skip på 70 000 bruttotonn:	104 millionar SDR	(50 millionar SDR)

Opp til 2000 tonn føreslår departementet ikkje nokon auke av ansvarsgrensene. For å få til det held framlegget fast ved gjeldande regel om at ansvarsgrensa aukar med 2000 SDR per tonn mellom 1001 og 2000 bruttotonn. I Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) punkt 3.5.3, side 24-25 går det fram at det er mest for dei mellomstore skipa på mellom 3.000 og 25.000 bruttotonn at det er trong til høgare ansvarsgrenser. Departementet legg difor til grunn at beløpa i § 175 a som vart vedtekne i 2005, framleis er høge nok for skip opp til 2000 bruttotonn. Forsikringskostnadene for kystnæringa knytta til mindre skip, som ofte har ansvarsforsikring utanom P&I-systemet, gjer at ansvarsgrensa ikkje bør auke meir enn naudsynt for desse skipa. Departementet viser her til denne utsegna frå Sjølovkomiteen i NOU 2002: 15 side 44:

«Når det gjelder rederansvarsforsikring tegnet hos andre enn P&I-klubbene, kan det med noe større sikkerhet legges til grunn at økte begrensingsbeløp vil påvirke premienivået. Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap opplyser at premien for rederansvarsforsikring er øket med ca. 12 prosent som følge av innføringen av de økte ansvarsgrensene i 1996-konvensjonen. For de mindre rederiene som har ansvarsforsikring kan en ytterligere økning av forsikringskostnadene utgjøre en tung økonomisk belastning.»

For den delen av rederinæringa som har ansvarsforsikring i P&I-systemet, la departementet til grunn i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) punkt 3.5.1, side 20 til at ein auke i ansvarsgrensene ikkje vil gje nokon klår auke i forsikringskostnadene, jamvel om det nok på sikt vil føre til høgare forsikringskostnader. Departementet baserte dette på Sjølovkomiteen sine utsegner i NOU 2002: 15 side 44:

«Når det gjelder P&I-forsikring er det vanskelig å si om innføring av særskilte ansvarsgrenser i Norge vil få premiemessige konsekvenser. P&I-klubbene har ikke på noe tidspunkt gjort noen forskjell i sin premieberegning

eller forsikringsdekning avhengig av om skipet er hjemmehørende i eller seiler mye til land hvor vrakfjerningsansvaret er ubegrenset eller har særlige begrensingsbeløp som er høyere enn de som følger av internasjonale konvensjoner. Det foretas heller ikke premiemessige differensieringer i så måte. Det er heller ikke registrert noen premiemessige konsekvenser av at Norge innførte 1996-begrensingsbeløpene med virkning fra 20. februar 2001, selv om disse begrensingsbeløp ennå ikke er trådt i kraft internasjonalt. Til tross for at man ikke kan registrere økninger i premiene som direkte følge av den enkelte lovendring som medfører øket ansvar for rederiene, antar likevel Sjølovkomiteen at økning av ansvarsgrensene over tid vil resultere i økte forsikringspremier, fordi økte utbetalinger fra forsikringsselskapene påvirker det forsikringstekniske resultat (forholdet mellom innbetalt premie og utbetalte erstatninger).»

Departementet sa i høyringsbrevet at det gjerne ville høyre røyntslene frå ulike delar av rederinæringa om korleis dei nye reglane i §§ 172 a og 175 a eventuelt har påverka forsikringskostnadene, særleg om verknaden på forsikringskostnadene har vorte ein annan enn Sjølovkomiteen la til grunn for sine vurderingar i NOU 2002: 15.

2.3 Høyringa

Justisdepartementet sende framlegget på høyring 18. februar 2008 til følgjande høyringsinstansar:

Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utanriksdepartementet
Forbrukarombodet
Kredittilsynet
Sjøfartsdirektoratet
Assuranceforeningen Skuld
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening

Fiskebåtredernes Forbund
 Fraktefartøyenes Rederiforening
 Gard Services AS, Arendal
 Greenpeace Norge
 Intertanko
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
 Miljøstiftelsen Bellona
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordisk Skibsrederforening
 Nordland Fylkes Fiskarlag
 Norges Fiskarlag
 Norges Miljøvernforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Rederiforbund
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norske Maritime Leverandører
 Rederienes Landsforening
 CEFOR
 Sjøtrykgruppen
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høyringsfristen var 20. mai 2008.

Desse instansene har svart:

Finansdepartementet
 Fiskeri- og kystdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utanriksdepartementet
 Kredittilsynet
 Sjøfartsdirektoratet
 Advokat Birger Mordt på vegne av Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund
 CEFOR
 Norges Rederiforbund
 Rederienes Landsforening

Av disse har følgende instansar gjeve uttrykk for at dei ikkje har merknader:

Finansdepartementet, Utanriksdepartementet, Kredittilsynet, Sjøfartsdirektoratet og Rederienes Landsforening.

Alle høyringsinstansar som har merknader, støtter framlegget i høyringsbrevet.

Fiskeri- og kystdepartementet uttaler:

«Kystverket har påpekt at Justis- og politidepartementets forslag om å øke ansvarsgrensene i sjøloven § 175 a er i samsvar med Kystverkets tidligere vurderinger og anbefalinger. Kystverket anser at forslaget vil styrke Kystverkets mulighet til å få ansvarlig forurensere til å dekke iverksatte tiltak.

Kystverket viser til at gjeldende ansvarsgrænse i praksis gjør det vanskelig å få ansvarlig forurensere til å iverksette tiltak dersom det er risiko for at de totale kostnadene i forbindelse med et havari vil overskride det beløp som er fastsatt som ansvarsgrænse. Dette kan for eksempel innebære at fjerning av selve vraket ikke blir iverksatt av den som er ansvarlig, og at Kystverket må iverksette fjerning på vegne av forurensere. En økning av ansvarsgrænsene vil derfor innebære økt mulighet for at den ansvarlige forurensere selv vil sørge for å iverksette oppryddingstiltak for å stanse eller hindre forurensing eller fjerne vrak.

Kystverket påpeker videre i sin uttalelse at det er en viss risiko for at kostnadene til fremtidige aksjoner kan bli langt høyere enn det man kan se for seg i dag. Som et eksempel nevnes at kostnadene i forbindelse med MS «Server»-aksjonen i 2007 kunne blitt betydelig høyere enn det som faktisk var tilfelle. Ulykker med fartøy som har store bunkersmengder kan forårsake betydelige kostnader. Det er altså mengden med bunkers som kan være avgjørende med hensyn til omfanget av oljevernaksjoner som er forårsaket av ulykker med bulkskip, og ikke nødvendigvis størrelsen på fartøyene. I Ot.prp. nr. 79 (2004–2005) side 23 er det nedfelt en målsetting om at «beløpene bør være høye nok til å gi full dekning i alle saker som man kan tenke seg.» På denne bakgrunn mener Kystverket at det kan stilles spørsmål ved om det beløpsforslaget som er fremmet i høyringsbrevet er tilstrekkelig høyt i forhold til tenkelige situasjoner som kan oppstå ved ulykker av denne karakter.

Fiskeri- og kystdepartementet viser til Kystverkets vurderinger og vil i tillegg bemerke følgende:

Justis- og politidepartementet opprettholder i sitt forslag til endringer i sjøloven § 175 a ordningen med begrensning av ansvar for opprydding etter sjøulykker. Fiskeri- og kystdepartementet deler denne vurderingen. Ordningen legger til rette for forsikring av ansvaret for oppryddingskostnadene. Dette må imidlertid holdes opp mot ønsket om at nødvendige oppryddingstiltak fullt ut skal erstattes av ansvarlig forurensere, i tråd med prinsippet om at forurensere betaler. Økning av ansvarsgrænsene i sjøl. § 175 a vil kunne bidra til dette. Fiskeri- og kystdepartementet deler her Kystverkets bekymring om hvorvidt det beløpsforslaget som er fremmet i høyringsbrevet er tilstrekkelig høyt i forhold til de situasjoner som kan oppstå ved alvorlige sjøulykker. Dette tilsier en løpende vurdering av begrensningsbeløpenes størrelse.

Fiskeri- og kystdepartementet støtter forslaget om at ansvarsgrænsene for fartøy som er mindre enn 2000 BT ikke økes på det nåværen-

de tidspunkt. En økning vil kunne få relativt større forsikringsmessige utslag for denne fartøysgruppen. Det er viktig at forslaget ikke få negative følger for fartøyenes forsikringsdekning, da denne er avgjørende for faktisk dekning av oppryddingskostnadene. Det er i stor utstrekning større bulkskip, over 20000 BT, som erfaringsmessig har forårsaket de største kostnadene ved sjøulykker. Det er derfor rimelig at det er denne fartøygruppen som får den største økningen i ansvarsgrensene. Dette er imidlertid en løsning som forutsetter en fortløpende vurdering, særlig i forhold til de fartøy som ikke får en økning i ansvarsgrensene i denne omgang.»

Samferdselsdepartementet uttaler:

«Samferdselsdepartementet har merket seg at forslaget til endring av ansvarsgrensene på sikt kan føre til økte forsikringskostnader for rederinæringen. I riksvegferjedriften er det i dag i underkant av 40 skip som er på 2000 bruttotonn eller mer. Videre er alle hurtigrutens skip på over 2000 bruttotonn. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det derfor sannsynlig at statens utgifter til kjøp av ferjetjenester, og utgifter til kjøp av sjøtransporttjenester mellom Bergen og Kirkenes, kan øke som følge av ovennevnte forslag.

Vi har merket oss det bes om erfaringer fra næringen mht. hvordan de nye reglene i §§ 172 og 175 eventuelt har påvirket forsikringskostnadene. Vi ber derfor om at det i lys av tilbakemeldingen fra rederinæringen, redegjøres nærmere for hvilke økninger i forsikringspremier som kan forventes av et slikt lovforslag. Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør det i lys av dette, foretas en vurdering av i hvilken grad lovforslaget kan forventes å få konsekvenser for statens kjøp av sjøtransporttjenester jf. ovennevnte.»

CEFOR, som også uttaler seg på vegne av *Gard, Nordisk Skibsrederforening* og *Skuld*, støtter framlegget, men viser til at Noreg har «betydelig høyere ansvarsgrensener for slike krav enn våre nordiske naboer». *CEFOR* presiserer også at det er naudsynt at det framleis skal gjelde eit system i sjøloven med avgrensning av ansvaret, og uttaler om det:

«Sjøtransport er i dag en forutsetning for global handel. I en situasjon med stadig økende kravutbetalinger og konkurranse om kapital, er det viktig at tilliten til sjøforsikringsmarkedet opprettholdes og at den samlede belastning ikke bidrar til å svekke sjøtransporten i konkurranse med mer forurensende transportformer eller i sin ytterste konsekvens gjør det umulig å forsikre ansvaret.

Det er derfor viktig at systemet med an-

svarsbegrensning for skipsfarten opprettholdes både nasjonalt og internasjonalt og at norske myndigheter fremmer dette synspunktet med styrke i internasjonale organer.»

Norges Rederiforbund uttaler:

«Norges Rederiforbund støtter de foreslåtte justeringer i sjølovens § 175 a).

Vi ønsker imidlertid å peke på at Norge nå har betydelig høyere ansvarsgrensener 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.

Når det gjelder de forsikringsmessige konsekvenser av forslaget viser vi til høringsuttalelsen fra Sjøassurandørenes Centralforening (*CEFOR*) som vi slutter oss til.

Vi er i likhet med *CEFOR* meget opptatt av at systemet med ansvarsbegrensning innenfor skipsfarten opprettholdes. Systemet har åpnebare fordeler for alle involverte parter, og ikke minst for skadelidte som sikres rask og effektiv erstatning. Vi kan konstatere at det særlig innenfor EU er et visst press mot systemet. Vi vil derfor oppfordre norske myndigheter til fortsatt å arbeide for å opprettholde og videreutvikle de internasjonale ansvars- og erstatningsregler som gjelder for skipsfarten.»

Når det gjeld spørsmålet i høringsbrevet om røyenslene med dei nye reglane i §§ 172 a og 175 a, uttaler *CEFOR*:

«Premieøkning

Departementet etterlyser i sitt høringsbrev erfaringer fra ulike deler av rederinæringen om hvordan reglene i §§ 172 a og 175 a eventuelt har påvirket forsikringskostnadene. Ved premiefastsettelse er det summen av en rekke ulike faktorer som vurderes, og det er vanskelig å trekke ut en enkelt årsak for å se på effekten av denne isolert.

P&I-klubbene har opplevd en sterk økning i store krav de siste årene. 2006 markerer seg med gjennomsnittlige ansvarskrav på mer enn 24 millioner USD for International Groups ansvars-pool, hvilket er mer enn fordobling av det inflasjonsjusterte gjennomsnittet for hele den foregående 25-årsperioden. Gjennomsnittskravet viser en klar økning over de siste årene og det er intet som tyder på at trenden avtar. Dette fremkommer klart ved å sammenligne Poolens tall for femårsperiodene 1997-2001 inflasjonsjustert og 2002 – 2006 hvor det viser seg at gjennomsnittskravet er 67 % høyere i sistnevnte periode.

Den sterke økningen i kravutbetalingene fører til at klubbene må øke sine premier. Tall viser at klubbenes premieinntekter ventes å bli

ca 2,8 milliarder USD i perioden 2008 – 2009 mot 2,4 milliarder USD i 2007 – 2008. Premieøkningen i de enkelte klubber varierer fra 7,5 til 23,8%, og klubbene opplevde fornyelsen for inneværende periode som den vanskeligste på mange år.

Årsaker

Ser vi på årsakene til økningen, skyldes ikke det en enkeltfaktor men en kombinasjon av flere. Dagens markedsforhold innen skipsfart har medført økninger i alle kravsrelaterte kostnader; herunder økning i verdien av transporterte varer, utstyr til bekjempelse av forurensning, reparasjoner ved verft, stålpriser, reservedeler, tidstap osv. I tillegg kommer faktorer som større skip, økt fart, stor etterspørsel og derved økende skipstrafikk.

Kombinasjonen store skip og økt miljøansvar medfører mer komplekse og kostbare rednings- og vrakfjerningsoperasjoner. Teknologiske fremskritt har gjort at vi i dag kan utføre operasjoner som tidligere ikke var mulig – til store ekstra kostnader. Dette har også medført et politisk press om å eliminere potensiell forurensningsrisiko.

Som en konsekvens har ansvars grensene under flere konvensjoner økt de siste årene og flere og flere stater slutter seg til økningene. Vi nevner i den forbindelse:

- tonnasjegransen for ansvar under LLMC 1996-protokollen er ca 2,4 ganger så høy for de fleste skipsstørrelser som under LLMC 1976. Per 1.1.2008 har 28 land ratifisert 1996-protokollen,
- tonnasjegransen for ansvar under CLC 1992 ble økt med 50% fra november 2003.

For å opprettholde systemet med CLC og begrensingsfondene har tankrederne med støtte fra P&I-klubbene undertegnet de såkalte STOPIA og TOPIA ordningene hvoretter visse krav som følge av oljeforurensning som er oljeselskapenes ansvar å dekke, blir dekket av P&I-klubbene. STOPIA ordningen sikrer at den enkelte P&I-klubb alltid er i stand til å betale de første 30 millioner USD av alle oljeforurensningskrav forårsaket av små tankskip. TOPIA sikrer en 50/50-delning av ansvaret i International Groups ansvarslag for Tilleggsfondet 2003. Maksimalansvaret under TOPIA er mer enn 400 millioner USD.

Videre har P&I-klubbene siden 1999 finansiert en langt høyere del av bergnings- og vrakfjerningsomkostninger gjennom SCOPIC-avtalen som partene i en bergningsoperasjon kan gjøre til en del av Lloyd's Open Form. Flere SCOPIC-krav har kommet opp i mer enn 10 mil-

lioner USD. Retten til ansvarsbegrensning gjelder ikke for krav under SCOPIC-avtalen.»

2.4 Departementet sine vurderinger

Departementet foreslår å auke grensebeløpa i sjøloven § 175 a for skip på over 2000 tonn, slik det vart gjort framlegg om i høyringsbrevet. Med dei nye beløpa som departementet gjer framlegg om, vert grensebeløpa om lag dobla. Departementet viser her til vurderinga i høyringsbrevet av kor høge grensebeløpa bør vere.

I høyringsbrevet vart det som nemnt reist spørsmål om røynslene med dei nye reglane i §§ 172 a og 175 a i sjøloven og korleis desse reglane eventuelt har påverka forsikringskostnadene. På bakgrunn av høyringsfråsegna frå CEFOR forstår departementet det slik at det framleis er slik som Sjølovkomiteen vurderte i NOU 2002: 15, at ein kan rekne med at ein auke i ansvars grensene ikkje vil gje nokon klår auke i forsikringskostnadene i P&I-systemet, jamvel om det nok på sikt kan føre til høgare forsikringskostnader. Vidare har departementet merka seg at CEFOR peiker på at det er fleire forhold som har ført til den auken i forsikringskostnadene som ein har sett dei siste åra, og at ein ikkje kan trekkje ut eit enkelt forhold for å sjå effekten av dette isolert. Når det gjeld kystnæringa knytta til mindre skip, som ofte har ansvarsforsikring utanfor P&I-systemet, la Sjølovkomiteen til grunn i NOU 2002: 15 at ein auke i ansvars grensene kan gje ein merkbar auke i forsikringskostnadene. Som det går fram av sitatet frå høyringsbrevet i punkt 2.2, er det grunnen til at departementet ikkje gjer framlegg om at ansvars grensene for skip opp til 2000 tonn skal auke.

I lys av merknadene frå CEFOR om at ein vanskeleg kan vurdere verknaden av ein enkelt faktor isolert, er det uråd å gjere ei slik konkret berekning av kva for konsekvensar framlegget kan få for staten når den kjøper sjøtransporttjenester, som Samferdselsdepartementet ber om i sine merknader i høyringa, sjå punkt 2.3. Andre faktorar kan ha vel så stor, om ikkje større, verknad for forsikringa. Eit viktig element er sannsynlegvis kva for ulukker som skjer.

Fiskeri- og kystdepartementet viser i høyringa til Kystverket sin merknad om at «det kan stilles spørsmål ved om det beløpsforslaget som er fremmet i høyringsbrevet er tilstrekkelig høyt i forhold til tenkelige situasjoner som kan oppstå ved ulykker av denne karakter», og uttaler at «dette tilsier en løpende vurdering av begrensingsbeløpenes størrelse». Departementet er enig i at det er naud-

synt med ei slik «løpende vurdering» av om ansvarsgrensene er høge nok til ein kvar tid, men meiner at ei dobling av beløpa bør vere nok framover. Ei dobling av grensebeløpa er ein svært stor auke.

Departementet ser grunn til å kommentere særskilt merknadene frå *Kystverket* som er inntatt i høyringssvaret frå Fiskeri- og kystdepartementet, der *Kystverket* «viser til at gjeldende ansvarsgrense i praksis gjør det vanskelig å få ansvarlig forurenser til å iverksette tiltak dersom det er risiko for at de totale kostnadene i forbindelse med et havari vil overskride det beløp som er fastsatt som ansvarsgrense», sjå om dette over i punkt 2.3. Justisdepartementet forstår det slik at årsaka til desse vanskane i praksis er at den ansvarlege ventar med eigne tiltak for å unngå å pådra seg kostnader som er høgare enn grensebeløpa.

Departementet vil her presisere at skyldnaden til å settje i verk tiltak etter forurensningsloven gjeld fullt ut, utan omsyn til om kostnadene ved tiltaka kan bli større enn grensebeløpet etter sjøloven. Grensebeløpet etter sjøloven har med andre ord ikkje verknad for omfanget av plikten for dei ansvarlege til å settje i verk tiltak etter forurensningsloven. På side 15 i punkt 2.3 i NOU 2002: 15, som det er vist til i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) side 27 i punkt 3.6, uttaler Sjølovkomiteen om dette:

«Sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 omfatter bare krav fra tredjemenn, herunder offentlige myndigheter, som har pådratt seg utgifter ved fjernings- og oppryddingstiltak, og som kan kreve erstatning av rederen til dekning av kravene. Tilsvarende omfatter også bestemmelsen i § 172 første ledd nr. 6 bare krav fra tredjemenn i anledning av andre typer av tiltak for å avverge eller begrense skade og tap som ansvaret vil være begrenset for.

Kostnader som rederen har dersom rederen selv setter i verk fjernings- og oppryddingstiltak eller andre skadebegrensende tiltak som nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 til 6, er således ikke undergitt ansvarsbegrensning. Rederens og andre begrensingsberettigedes kostnader ved slike tiltak omfattes ganske enkelt ikke av oppregningen i § 172 av krav undergitt ansvarsbegrensning og tas heller ikke i betraktning på annen måte ved anvendelsen av reglene om ansvarsbegrensning. Slike kostnader må rederen i tilfelle selv dekke i tillegg til de krav som tredjemann har som følge av sjøulykken.

Riktig tolket omfatter altså § 172 første ledd nr. 6 – på samme måte som de øvrige underpostene i § 172 første ledd – bare erstatningskrav mot rederen eller annen person med rett til ansvarsbegrensning, se NOU 1980:55 s. 18. I den

tilsvarende bestemmelse i konvensjonen art. 2 bokstav f) sies dette uttrykkelig. Etter konvensjonsteksten omfattes bare «claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert...». Dette innebærer at rederens egne kostnader ved tiltak for å avverge skade ikke er undergitt ansvarsbegrensning, og rederen kan derfor heller ikke kreve slike krav tatt i betraktning ved fordeling av begrensingsbeløpet.

Forslag om at rederen skulle gis rett til refusjon i ansvarsbegrensingsfondet av egne utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense tap som ansvaret er begrenset for, ble fremsatt på diplomatkonferansen i London i 1976, men fikk ikke nødvendig flertall. Begrunnelsen var at rederen har en plikt til å redusere virkningen av egne skadegjørende handlinger, og at det derfor ville være umoralsk om han fikk dekket utgiftene til slike tiltak i konkurranse med de skadelidtes krav (se NOU 1980:55 side 18). Rederen må derfor selv dekke slike kostnader i tillegg til begrensingsbeløpet i de tilfelle hvor summen av krav i anledning av en sjøulykke overstiger ansvarsgrensen slik at de skadelidte kun mottar forholdsmessig dekning av sine krav.

Om rederen etter en sjøulykke har plikt til å treffe tiltak for å avverge eller begrense skade og tap, må imidlertid avgjøres etter ellers gjeldende rettsregler. Dette redegjøres det for under kapittel 3.»

2.5 Økonomiske og administrative konsekvensar

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», jf. § 172 a. 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 tar med framlegget sikte på at ansvarsgrensene for krava i sjøloven § 172 a jf. § 175 a skal vere så høge at ansvaret fullt ut vil dekke tap i alle dei tilfella som ein kan tenkje seg.

Framlegget har ikkje noko å seie for krav som ikkje er omfatta av dei særlege reglane i sjøloven § 172 a jf. § 175 a, som til dømes tap av inntekt som fiskarar eller verksemder i havbruksnæringa og turistnæringa får på grunn av eit bunkersoljesøl. (For krav som ikkje er omfatta av sjøloven § 172 a, er

Noreg etter London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, slik konvensjonen er endra ved 1996-protokolen, forplikta til å bruke grensebeløpa i sjøloven § 175.)

Departementet reknar med at ein auke i ansvarsgrensene 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 mogeleg 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. Sjå om dette punkt 2.4.

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), sjå Ot.prp. nr. 77 (2006-2007). Reglane trådte i kraft 21. november 2008. Ordlyden i den nye § 183 tredje ledd gjennomfører definisjonen av «skip» i artikkel 1 nr. 1 i bunkerskonvensjonen. Departementet har vorte merksam på at ordlyden i § 183 tredje ledd er utforma på ein slik måte at skyldnaden etter § 186 til å ha sertifikat vert snevrare enn det som følgjer av bunkerskonvensjonen artikkel 7, slik denne artikkelen til vanleg vert tolka internasjonalt.

Slik § 183 tredje ledd er utforma, vil dei nye reglane om ansvaret for bunkersoljesøl i avsnitt I i kapittel 10 i sjøloven ikkje gjelde for skip som fell inn under verkeområdet til sjøloven § 191 tredje ledd, det vil seie skip som er omfatta av den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992 (1992-ansvarskonvensjonen). Dette er i tråd med prinsippet i bunkerskonvensjonen artikkel 4 nr. 1, som gjer unntak frå virkeområdet til bunkerskonvensjonen for forureining som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen. Etter artikkel 4 nr. 1 vil bunkerskonvensjonen ikkje gjelde for *ut-slepp* av bunkersolje frå slike skip. Likevel er det ikkje gjort unntak for slike skip i definisjonen av «skip» i bunkerskonvensjonen artikkel 1 nr. 1. Etter definisjonen der er skip «ethvert sjøgående fartøy eller annan flytende innretning på sjøen». Etter bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 2 jf. nr. 5 må alle skip ha eit sertifikat etter bunkerskonvensjonen. Denne skyldnaden til å ha sertifikat etter bunker-

skonvensjonen gjeld også for skip som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen.

Utforminga av § 183 tredje ledd, slik det er vedteke, fører difor til at sertifikatplikta etter § 186 er for snevert avgrensa. (Ein kan spørje om det har noko formål å krevje at også skip som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen, til kvar tid må ha sertifikat etter bunkerskonvensjonen. I den problemstillinga inngår mellom anna spørsmål om korleis ein skal tolke definisjonen av «skip» i artikkel 1 nr. 1 i 1992-ansvarskonvensjonen, men det spørsmålet vert ikkje drøfta nærmare her.) Det er i alle høve naudsynt å oppfylle kravet i bunkerskonvensjonen artikkel 7. Andre statar som har gjennomført bunkerskonvensjonen (til dømes Danmark), krev at skip som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen, må ha sertifikat etter bunkerskonvensjonen artikkel 7. Det kan vere at spørsmålet vil bli drøfta nærmare internasjonalt etter kvart, men inntil vidare må alle skip utan unntak ha sertifikat etter bunkerskonvensjonen.

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 1. oktober 2008 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) punkt 8.

4 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovforslaget

Til endringa i sjøloven § 175 a

Endringa i sjøloven § 175 a gjeld grensebeløpa, sjå punkt 2 og eksemplane i punkt 2.2 over om kva framlegget kan ha å seie for grensebeløpa for skip med ulik tonnasje.

Til endringane i sjøloven § 183

I tredje ledd er unntaket for skip som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen, jf. tredje ledd i sjøloven § 191, teke ut. I tiande ledd er det i staden teke inn eit unntak for skade som er omfatta av 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 191 andre ledd. Sjå punkt 3 over om bakgrunnen for desse endrin-

gane. Fordi endringane i § 183 er naudsynte for at Noreg skal oppfylle skyldnadene sine etter bunker-skonvensjonen, føreslår departementet at desse endringane skal tre i kraft straks.

Til endringa i tvangsfullbyrdsloven § 1-8

Departementet føreslår ei endring av tvangsfullbyrdsloven § 1-8 femte ledd for å rette opp ein feil som oppstod då lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) tok til å gjelde. Tvangsfullbyrdsloven § 1-8 femte ledd regulerer kva ein skal rekne som den saksøkte sitt alminnelege verneting i tvangsfullføringssaker.

Då tvisteloven tok til å gjelde, opphørte samstundes reguleringa av vernetinget for saksøkte som i samband med ei tvangsfullføringssak ikkje har kjent bustad. Det er ikkje kommentert i førearbeida til tvisteloven kvifor § 1-8 ikkje lenger regulerer vernetinget der den saksøkte er utan kjent bustad. Slik departementet ser det, har det ikkje vore meininga å endre rettstilstanden. Departementet

føreslår difor ei endring der formålet er å vidareføre det som gjaldt om verneting i tvangsfullføringssaker for personar som ikkje har kjent bustad, før tvisteloven tok til å gjelde. Departementet har på den bakgrunn ikkje sett det som naudsynt med ei høyring av framlegget.

Departementet meiner det er best å regulere spørsmålet i tvangsfullbyrdsloven § 1-8 femte ledd og føreslår eit nytt tredje og fjerde punktum i paragrafen.

Justis- og politidepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv. i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

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.





Trykke: A/S O. Fredr. Arnesen, Desember 2008