



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 79

(2004–2005)

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

(ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulukker m.m.)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5	3.6.2	Forslag frå Sjølovkomiteen	27
			3.6.3	Høyringsinstansane sitt syn	28
2	Forslag om å seie opp London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav og oppheve sjølova kapittel 9 avsnitt III	6	3.6.4	Departementet sitt syn	29
2.1	Innleiing	6	3.7	Særskilt om handlemåte som hindrar ansvarsavgrensing	29
2.2	Bakgrunn	6	3.7.1	Gjeldande rett	29
2.3	Forslaget i høyringsbrevet	8	3.7.2	Forslaget frå Sjølovkomiteen	30
2.4	Høyringa	9	3.7.3	Høyringsinstansane sitt syn	32
2.5	Departementet sine vurderingar	11	3.7.4	Departementet sitt syn	33
2.6	Økonomiske og administrative konsekvensar	12	3.8	Gjennomføringa av ansvarsavgrensinga	34
3	Gjennomføring av forslaga i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddings-tiltak etter sjøulykker	13	3.8.1	Gjeldande rett	34
3.1	Innleiing	13	3.8.2	Framlegget frå Sjølovkomiteen	35
3.2	Bakgrunn	13	3.8.3	Høyringsinstansane sitt syn	35
3.2.1	Samansetjinga av og mandatet til Sjølovkomiteen	13	3.8.4	Departementet sitt syn	35
3.2.2	Det norske atterhaldet til konvensjonen	14	3.9	Økonomiske og administrative konsekvensar	36
3.2.3	NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddings-tiltak etter sjøulykker	15	4	Auking av ansvarsgrensene for skader på passasjerar i sjølova § 422 og auka ansvarsgrænse for boreriggjar i sjølova § 507	37
3.2.4	Høyringa	15	4.1	Auking av ansvarsgrensene for skader på passasjerar i sjølova § 422	37
3.3	Oversikt over gjeldande rett	16	4.1.1	Bakgrunn og gjeldande rett	37
3.4	Rettstilstanden i andre land	17	4.1.2	Forslaget i høyringsbrevet 23. mai 2003	37
3.5	Nærmare om reguleringa av ansvaret for krava som er omfatta av det norske atterhaldet	18	4.1.3	Høyringa	38
3.5.1	Forslaget frå Sjølovkomiteen	18	4.1.4	Departementet sitt syn	39
3.5.2	Høyringsinstansane sitt syn	21	4.1.5	Økonomiske og administrative konsekvensar	40
3.5.3	Departementet sitt syn	23	4.2	Auka ansvarsgrænse for boreriggjar i sjølova § 507	40
3.6	Særskilt om reiarens kostnader til egne oppryddingstiltak	26	5	Merknader til dei einskilde paragrafene i lovforslaget	41
3.6.1	Gjeldande rett	26		Forslag til lov om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)	44



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 79

(2004–2005)

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

(ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulukker m.m.)

*Tilråding frå Justis- og politidepartementet av 22. april 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Proposisjonen her gjeld sjørettsleg ansvar og endringar i sjølova.

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

For det andre foreslår departementet endringar

i reglane i sjølova kapittel 9, som gjennomfører Sjølovkomiteens framlegg i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker. Endringane går i hovudsak ut på å innføre særskilde (høgare) ansvarsgrenser for krav som gjeld heving, fjerning m.m. av skip, last og bunkersolje etter sjøulukker, jf. sjølova § 172 første ledd nr. 4 og nr. 5. Dette gjeld krav som er omfatta av eit atterhald som Noreg har gjort etter artikkel 18 nr. 1 i 1996-avgrensingskonvensjonen. Sjå proposisjonen kapittel 3.

For det tredje foreslår departementet i kapittel 4 i proposisjonen at avgrensingsbeløpet for skadar på passasjerar i sjølova § 422 første ledd skal aukast frå 175 000 SDR for kvar passasjer (ca. 1 750 000 kr) til 400 000 SDR (ca. 4 millionar kr) for kvar passasjer.

I kapittel 4 gjer departementet også framlegg om å auke avgrensingsbeløpet for boreriggar i sjølova § 507, som har vore uendra sidan 1983.

2 Forslag om å seie opp London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav og oppheve sjølova kapittel 9 avsnitt III

2.1 Innleiing

Noreg er tilslutta London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav (1976-konvensjonen). Den 2. mai 1996 vedtok sjøfartsorganisasjonen til FN, International Maritime Organization (IMO), ein endringsprotokoll til 1976-konvensjonen (1996-protokollen), som aukar avgrensingsbeløpa i konvensjonen. Protokollen, som Noreg har ratifisert, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998–99), tok til å gjelde 13. mai 2004. Noreg har gjennomført reglane i 1996-protokollen i sjølova kapittel 9 avsnitt II, i høve til ansvarlege frå Noreg og andre statar som ikkje er bundne av 1976-konvensjonen, jf. sjølova § 170.

Noreg har likevel så langt ikkje sagt opp dei gamle reglane i 1976-konvensjonen, og er framleis bunden av ansvarsgrensene i den i høve til ansvarlege frå statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen. I høve til slike ansvarlege er det framleis dei gamle ansvarsgrensene frå 1976 som gjeld, jf. sjølova § 170 og avsnitt III i sjølova kapittel 9.

I kapitlet her gjer departementet framlegg om å seie opp 1976-konvensjonen og oppheve sjølova kapittel 9 avsnitt III, slik at dei nye og høgare ansvarsgrensene i 1996-avgrensingskonvensjonen etter norsk rett vil gjelde i alle tilfelle som er omfatta av sjølova kapittel 9. Dette betyr at dei skadelidne får betre moglegheiter til å få full dekning av tap etter sjøulukker i høve til ansvarlege frå statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen. I høve til andre ansvarlege, inklusive norske reiarar, betyr ikkje endringa nokon forskjell, fordi det i slike høve allereie er reglane etter 1996-avgrensingskonvensjonen i avsnitt II i sjølova kapittel 9 som gjeld, jf. sjølova § 170. Dersom ein vedtek å oppheve sjøloven kapittel 9 avsnitt III, vil Regjeringa seie opp 1976-konvensjonen.

2.2 Bakgrunn

I Ot.prp. nr. 90 (1998–99) Om lov om endringer i lov 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, vart 1976-konvensjonen og 1996-protokollen skildra slik i punkt 2.1 på side 3:

«Norge er tilsluttet London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Konvensjonen gir regler om at redere og visse andre kan begrense sitt samlede erstatningsansvar etter ulykker mv. til sjøs. Reglene er gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 9. Norge gjennomførte konvensjonen i norsk rett ved lov 27 mai 1983 nr 30, jf Ot prp nr 32 (1982 – 83). FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) vedtok 2 mai 1996 en endringsprotokoll til 1976-konvensjonen. 1996-protokollen ble undertegnet av Norge 25 september 1997 med forbehold om ratifikasjon. Bakgrunnen for 1996-protokollen er at verdien av begrensningsbeløpene i 1976-konvensjonen har minsket betydelig siden 1976 på grunn av inflasjon. Endringene i 1996-protokollen består først og fremst i en betydelig økning av beløpsgrensene for ansvaret (begrensningsbeløpene), og gjennomføring av 1996-protokollen i norsk rett betyr derfor at skadelidtes erstatningsrettslige vern blir forbedret. Begrensningsbeløpene i konvensjonen beregnes i Special Drawing Rights («SDR»). 1 SDR tilsvarer ca kr 10,50. Hvor stor økningen av ansvaret er, vil avhenge delvis av hva slags type krav det er tale om, og delvis hva slags skip det er tale om. Generelt kan man imidlertid si at begrensningsbeløpene økes nominelt til minst det dobbelte eller det tredobbelte, mens prisstigningen i Norge i perioden 1976 – 1998 har vært på ca 240 %. Grovt sett kan man derfor si at økningen av begrensningsbeløpene i 1996-protokollen minst tilsvarer denne reduksjonen i pengeverdien siden 1976. I tillegg til å øke begrensningsbeløpene, etablerer imidlertid 1996-protokollen nye og enklere prosedyrer for behandlingen i IMO av senere endringer av beløpene, slik at man ikke i fremtiden skal la det gå like lang tid før beløpene økes for å holde tritt med inflasjonen.»

Noreg ratifiserte 1996-protokollen i 2000, og gjennomførte protokollen i sjølova kapittel 9 ved lov 7. januar 2000 nr. 2, jf. også endringslova 19. januar 2001 nr. 4.

Fordi Noreg ikkje sa opp dei gamle reglane i 1976-konvensjonen samstundes med gjennomføringa av dei nye reglane i 1996-protokollen, vart reglane i avsnitt II i sjølova kapittel 9 (1996-protokollen)

gjort gjeldande berre for norske ansvarlege og ansvarlege frå framande statar som ikkje er bundne av 1976-konvensjonen, jf. sjølova § 170. For ansvarlege frå framande statar som er bundne av 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen, er det framleis dei gamle reglane i 1976-konvensjonen som gjeld, jf. § 170 i sjølova og avsnitt III i sjølova kapittel 9.

Grunnen til dette var at ein tok sikte på at Noreg skulle gjennomføre ein gradvis overgang frå 1976-konvensjonen til 1996-protokollen, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998–99), der departementet uttalte (side 1):

«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. Det foreslås derfor at Norge i en overgangsperiode opprettholder sin tilslutning til den opprinnelige 1976-konvensjonen inntil videre, slik at denne gjelder parallelt med det nye regimet i 1976-konvensjonen som endret ved protokollen fra 1996. I denne overgangsperioden vil det måtte gjelde to ulike regelsett for ansvarsbegrensningen, ett sett med regler basert på den opprinnelige 1976-konvensjonen, og ett sett med regler basert på konvensjonen som endret ved 1996-protokollen. I proposisjonen foreslås derfor særlige overgangsregler for å regulere når henholdsvis det gamle og det nye regelverket skal komme til anvendelse, og for å regulere forholdet mellom de ulike reglene forøvrig. Teknisk foreslås dette gjennomført ved at 1976-konvensjonen som endret ved 1996-protokollen inntas i et eget avsnitt i sjøloven kapittel 9 og at regelverket i den opprinnelige 1976-konvensjonen (dagens regler) beholdes i et eget avsnitt i samme kapittel. Fremgangsmåten er den samme som ved endring av sjølovens regler om oljesølsansvar ved lov 17 mars 1995 nr 13, jf lov 15 mai 1998 nr 26.»

Grunnen til at departementet foreslo ein slik gradvis overgang, var omsynet til norsk skipsfart, jf. punkt 6.1.1 på side 11 i Ot.prp. nr. 90 (1998–99), der departementet uttalte:

«Som det fremgår over under punkt 4.5 er det anledning til å fortsette å være tilsluttet 1976-konvensjonens regler også parallelt med at man slutter seg til 1996-protokollens regler, slik at det da vil gjelde ulike regler i forhold til ulike ansvarlige, avhengig av hvilke konvensjonsforpliktelser Norge har i forhold til den staten der den ansvarlige er hjemmehørende. Det er Justisdepartementets målsetting at Norge etterhvert skal si opp 1976-konvensjonen, slik at 1996-protokollens regler skal anvendes i alle saker for norske domstoler. Dette er viktig, fordi

1996-konvensjonens regler gir betydelig bedre dekning til de skadelidte enn dagens regler. Likevel foreslår Justisdepartementet at man beholder 1976-konvensjonens regler i en overgangsperiode etter at 1996-protokollen trer i kraft internasjonalt. Grunnen til at det kan være ønskelig å beholde 1976-konvensjonens regler på denne måten i en overgangsperiode, er hensynet til norsk internasjonal skipsfart. Hvis man sier opp 1976-konvensjonens regler før 1996-protokollens utbredelse internasjonalt er bred nok, kan Norge bli stående uten noe konvensjonsforhold om ansvarsbegrensning i forhold til et stort antall viktige stater som ikke er like raskt ute med å ratifisere 1996-protokollen som Norge. Dette kunne få uheldige virkninger.

På denne bakgrunn foreslo departementet i høringsbrevet 16 desember 1997 at Norge i en overgangsperiode beholder 1976-konvensjonen parallelt med 1996-protokollens regler. Departementet uttalte i den forbindelse at:

«Spørsmålet om når 1976-begrensningskonvensjonen skal sies opp, må vurderes løpende og ut fra hvilke stater som etterhvert slutter seg til 1996-protokollen.»

Det Norske Rederiforbund, Sjøassurandørenes Centralforening, Gjensidige Skibsassuransforeningers Komité, Nærings- og handelsdepartementet, Utenriksdepartementet, Den Norske Advokatforening og Fiskeridepartementet er enig i at man bør ha en slik overgangsperiode hvor de nye og de gamle reglene gjelder parallelt slik Justisdepartementet foreslår. Ingen høringsinstanser gir uttrykk for det motsatte syn. Gjensidige Skibsassuransforeningers Komité uttaler:

«...vi er enige i at 1996-protokollen ratifiseres, men at 1976-konvensjonen ikke sies opp på det nåværende tidspunkt. Prinsipielt er det selvsagt uheldig at man således i en kanskje forholdsvis lang overgangsperiode må operere med to sett av begrensningsbeløp, men denne ulempe vurderes som liten i forhold til fordelene ved inntil videre å opprettholde bindingen til 1976-konvensjonen. Næringen er forøvrig vel kjent med og vant til slike overgangsproblemer ved fornyelser og endringer i andre konvensjoner på sjørettens område».

Departementets vurdering er etter dette at Norge bør beholde 1976-konvensjonens regler i en overgangsperiode parallelt med at man er tilsluttet reglene i konvensjonen som endret ved 1996-protokollens regler, også etter at 1996-protokollen er trådt i kraft internasjonalt. Begrensningsreglene er et vesentlig trekk ved sjøretten, og det ville være uheldig hvis Norge skulle si opp 1976-konvensjonen med den konsekvens at Norge i en lengre periode blir stående uten kon-

vensjonsbestemte ansvarsbegrensningsregler 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 enn ved 1976-konvensjonens regler. Hvis vi i Norge for eksempel skulle få et større utslipp av bunkersolje, som ikke er dekket av oljesølskonvensjonene, kan det skje at begrensningsbeløpene i 1976-konvensjonen medfører at dekningen er utilfredstillende. Tilsvarende gjelder større ulykker med passasjerskip. Det er derfor viktig at en slik overgangsperiode hvor man beholder 1976-konvensjonens regler etter at 1996-protokollen trer i kraft ikke blir for lang, og at man i overgangsperioden begrenser anvendelsesområdet for 1976-konvensjonen til tilfelle som omfattes av Norges forpliktelser som 1976-stat. Etter ikrafttreddelsen av 1996-protokollen vil departementet løpende vurdere når 1976-reglene kan sies opp av Norge. Forhåpentligvis vil det ikke være tale om en overgangsperiode på mer enn 3–4 år fra 1996-protokollen trer i kraft internasjonalt til den har fått slik utbredelse at 1976-reglene kan sies opp av Norge. Hvis det viser seg å ta særlig lengre tid, bør oppsigelse av 1976-konvensjonen vurderes uansett hvilken utbredelse 1996-reglane har fått til da.»

Det skulle gå åtte år fra 1996-protokollen vart vedteken til den fekk dei naudsynte 10 ratifikasjonane, og til slutt tok til å gjelde 13. mai 2004. Det er så langt 15 statar som har slutta seg til 1996-protokollen (Albania, Australia, Danmark, Finland, Malta, Noreg, Samoa, Sierra Leone, Spania, St. Lucia, Storbritannia, Tonga, Tyskland, Russland og Sverige).

I Ot.prp. nr. 90 (1998–99) la departementet til grunn at Noreg burde la 1976-reglane gjelde i tre til fire år til etter at 1996-protokollen tok til å gjelde, jf. sitatet over. Departementet rekna då ikkje med at det skulle gå så mykje som åtte år frå 1996-protokollen vart vedteken til den tok til å gjelde.

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

2.3 Forslaget i høyringsbrevet

Departementet foreslo i eit høyringsbrev 9. mars 2004 at Noreg skulle seie opp 1976-konvensjonen. I høyringsbrevet uttala departementet:

«Dessverre viste det seg at det skulle gå hele fem år frem til ikrafttreddelsen av 1996-protokollen, som – som nevnt – vil tre i kraft 13. mai i år. Skal begrensningsbeløpene i 1976-konvensjo-

nen gjelde i ytterligere tre til fire år, vil de være langt mer utdaterte enn det man forutsatte når man i Ot. prp. nr. 90 (1998–99) uttalte at beløpene skulle gjelde i noen år etter ikrafttreddelsen av 1996-protokollen.

Av hensyn til de skadelidte, som vil måtte bære tapene ved utdaterte og utilstrekkelige begrensningsbeløp, foreslår departementet på denne bakgrunn at Norge nå sier opp 1976-konvensjonen slik at 1996-protokollens regler blir enerådende i sjøloven.

Danmark og Finland er blant de ti statene som har ratifisert 1996-protokollen, jf. listen over stater foran. Sverige tar som nevnt sikte på å ratifisere i løpet av året. Finland har allerede sagt opp 1976-konvensjonen med virkning fra ikrafttreddelsen av 1996-protokollen. Sverige tar sikte på å si opp 1976-konvensjonen samtidig med ratifikasjonen av 1996-protokollen. Danmark, som også har ratifisert 1996-protokollen, tar sikte på å si opp 1976-konvensjonen så snart som mulig. Hensynet til den nordiske rettsenheten tilsier derfor at også Norge sier opp 1976-konvensjonen slik at 1996-protokollens regler blir enerådende. (Nevnes her skal også at Tyskland og Storbritannia har sagt opp 1976-konvensjonen med virkning fra 1996-protokollens ikrafttreddelse.)

Oppsigelse av 1976-konvensjonens regler vil innebære at Norge blir uten konvensjonsbestemt regulering av det sjørettslige ansvaret i forhold til stater som ikke har ratifisert 1996-protokollen. Som det fremgår i punkt 1 er det pr. 1. mars 2004 ikke mange av de viktigste skipsfartsnasjonene som har ratifisert 1996-protokollen. Å si opp 1976-konvensjonen nå, før flere stater har ratifisert 1996-protokollen, kan teoretisk sett medføre at norske redere kan risikere å bli pålagt ubegrenset ansvar ved domstolene i stater som er tilsluttet 1976-konvensjonen uten 1996-protokollen. Departementet ser det imidlertid som lite trolig at dette vil skje. Det er etter det departementet kjenner til ingen stater som i sin lovgivning opererer med ubegrenset ansvar i forhold til ansvarlige fra stater som ikke er tilsluttet 1976-konvensjonen. Departementets syn er derfor at hensynet til den nordiske rettsenheten og hensynet til de skadelidte i Norge, som har behov for de ansvarsbeløpene som 1996-protokollen gir, her bør gå foran hensynet til å opprettholde konvensjonsbåndene innenfor 1976-konvensjonen.

Departementet vil i denne forbindelse nevne at dette ikke minst er av sentral betydning i forbindelse med Sjølovkomiteens forslag i NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker, som vil bli fulgt opp av Justisdepartementet. Sjølovkomiteens forslag der om å fravike de konvensjonsbestemte ansvarsgrensene, lar seg for Norges del bare gjøre innenfor 1996-

protokollens regler, men ikke innenfor 1976-konvensjonen..»

Norges Rederiforbund
Rederienes Landsforening

2.4 Høyringa

Justisdepartementet sendte framlegget på høyring til desse instansane:

Finansdepartementet
Fiskeridepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdsledepartementet
Utanriksdepartementet
Forbrukarombodet
Kredittilsynet
Sjøfartsdirektoratet
Assuranceforeningen Skuld
CEFOR
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Den norske stats oljeselskap AS
Esso Norge AS
Fiskebåtrederne Forbund
Fraktefartøyenes Landsforening
Gard Services AS
Greenpeace Noreg
Intertanko
Logistikk og Transportindustriens Landsforening
Miljøstiftelsen Bellona
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skipsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverendører
Oljeindustriens Landsforening
Rederienes Landsforening
Sjøtrygdgruppen
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høyringsfristen var 23. april 2004. Desse uttalte seg om framlegget:

Fiskeridepartementet
Miljøverndepartementet
CEFOR (også på vegne av Gard, Nordisk Skipsrederforening og Skuld)
De Sjøkyndiges Forbund
Den Norske Advokatforening

Desse uttala at dei ikkje hadde merknader til framlegget:

Finansdepartementet
Olje- og energidepartementet
Samferdsledepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Utanriksdepartementet
Kredittilsynet

Fiskeridepartementet, Miljøverndepartementet, Den Norske Advokatforening og Norges Rederiforbund seier at dei støtter framlegget frå departementet om å seie opp 1976-konvensjonen.

Den Norske Advokatforening uttaler:

«Norge er i dag tilsluttet både 1976-konvensjonen og 1996-protokollen. Begge disse regelsettene er gjennomført i sjøloven kapittel 9. I sjøloven kapittel 9 gjelder derfor et dobbeltsporet system. 1996-protokollens regler er gjennomført i kapittel 9 avsnitt II, mens 1976-konvensjonens opprinnelige regler er gjennomført i kapittel 9 avsnitt III. Sjøloven kapittel 9 avsnitt III kommer bare til anvendelse i forhold til ansvarlige fra fremmed stat som er tilsluttet 1976-konvensjonen uten 1996-protokollen, jfr. sjøloven § 170. Norske redere er således bundet av de høyere ansvarsbeløpene i 1996-protokollen, til tross for at denne protokollen ikke trer i kraft før 13. mai 2004. Norges oppsigelse av 1976-konvensjonen vil således få selvstendig betydning i forhold til de stater som ikke har ratifisert 1996-protokollen. Utvalget har merket seg at det kan medføre at norske redere risikerer å bli pålagt ubegrenset ansvar ved domstoler i stater som er tilsluttet 1976-konvensjonen uten 1996-protokollen. Ved å opprettholde 1976-konvensjonen, vil norske redere ha bedre sikkerhet for at risikoen for ubegrenset ansvar ikke oppstår. Utvalget har imidlertid merket seg at Det Kongelige justis- og politidepartement ikke kjenner til noen stater som i sin lovgivning opererer med ubegrenset ansvar i forhold til ansvarlige fra stater som ikke er tilsluttet 1976-konvensjonen. Av hensyn til norske redere kan det, etter utvalgets syn, være hensiktsmessig å undersøke grundigere hvorvidt det er stater som i sin lovgivning opererer med ubegrenset ansvar i forhold til ansvarssubjekter fra stater som ikke er tilsluttet 1976-konvensjonen.

Utvalget har merket seg at kun 10 stater har ratifisert 1996-protokollen. Disse er: Australia, Danmark, Finland, Tyskland, Malta, Norge, Russland, Sierra Leone, Storbritannia og Tonga. Sverige forventes å ratifisere i løpet av 2004. Et-

ter utvalgets syn kan det gi en viktig signaleffekt om Norge og de øvrige nordiske land sier opp 1976-konvensjonen.

Ut fra hensynet til større grad av nordisk rettsenhet og ønsket om å øke ansvarsgrensen, slutter utvalget seg til forslaget om at Norge sier opp 1976-konvensjonen.»

Fiskeridepartementet uttaler:

«Fiskeridepartementet er den øverste nasjonale myndighet med ansvar for å hindre og begrense akutt forurensning fra blant annet skip. Kystverket, som er Fiskeridepartementets fagorgan på området, gjennomfører statens aksjoner for å hindre og begrense akutt forurensning. I denne forbindelse vil staten ofte pådra seg utgifter som senere kan kreves refundert av den ansvarlige for forurensningen. Der skip har forårsaket forurensning vil skipets refusjonsansvar være underlagt reglene om begrensning av sjørettslige krav, jf. sjøloven § 172 nr. 4 og 5. I tilfeller der skipets flaggstat ikke har tilsluttet seg 1996-protokollen, vil de lavere begrensningsbeløpene i sjølovens § 184 komme til anvendelse dersom de påberopes.

Erfaringer med aksjoner for å hindre eller begrense forurensning fra skip tilsier at disse begrensningsbeløpene i mange tilfeller ikke tilsvarer de tap og utgifter som staten og andre eventuelle deltakere i aksjonene pådrar seg. Fiskeridepartementet anser dette som uheldig, og støtter derfor JDs forslag om å si opp 1976-konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Fiskeridepartementet ser også at hensynet til skadelidte generelt, samt hensynet til nordisk rettsenhet, tilsier at de høyere begrensningsbeløpene som følger av 1996-protokollen skal gjøres enerådende i norsk rett.»

Norges Rederiforbund uttaler:

«Norges Rederiforbund har tidligere støttet både norsk ratifikasjon av 1996-protokollen samt den nasjonale ikrafttreddelsen av 1996-beløpene før konvensjonen trådte i kraft internasjonalt. I forhold til begge disse spørsmål har hovedbegrunnelsen vært at det både av hensyn til beskyttelse av begrensningsretten som system samt av hensyn til skadelidte, er meget viktig at det er forsvarlig høye begrensningsbeløp.

Det er etter vårt syn et stort paradoks at det i de senere år har vært stort press i retning av økning av begrensningsbeløpene ved oljesøl fra skip som frakter olje som last, og som blant annet har medført at 1992-beløpene ble vedtatt økt med ca. 50 % i 2002 – og som vi også har støttet. Dette samtidig som det internasjonalt har vært langt mindre interesse for økning av begrensningsbeløpene for andre sjørettslige krav gjennom tiltredelse av 1996-protokollen.

Det er imidlertid meget positivt at 1996-protokollen nå omsider vil tre i kraft, og vi håper at norsk oppsigelse av 1976-konvensjonen vil bidra til at flere stater nå snarlig vil tiltre 1996-protokollen.»

I eit seinare tilleggsbrev uttaler Norges Rederiforbund:

«I høringsbrevet sier departementet at det rent teoretisk kan tenkes at norske rederier vil kunne få ubegrenset ansvar i forhold til 1976-stater som ikke har noen konvensjonsforpliktelse i forhold til stater som kun er omfattet av 1996-protokollen. Departementet sier imidlertid at det ikke er kjent med at det er noen eksempler på slike 1976-stater. Vi vil med dette anmode om at departementet foretar en nærmere gjennomgang av dette spørsmålet, slik at det bringes på det rene at det ikke vil oppstå en situasjon som nevnt.»

CEFOR, som også uttaler seg på vegne av *Gard Services AS*, *Nordisk Skibsrederforening*, *Rederienes Landsforening* og *Skuld*, ber om at departementet, før ein seier opp 1976-konvensjonen, undersøker situasjonen i høve til statar som er tilslutta 1976-konvensjonen utan 1996-protokollen. *CEFOR* uttaler:

«Vi har merket oss det faktum at om Norge sier opp 1976-konvensjonen for å tiltre 1996-protokollen til den samme konvensjonen, vil det muligens kunne hevdes av domstolene i stater som er tilsluttet 1976-konvensjonen at Norge ikke er et konvensjonsland og at skip og personer derfra følgelig skal ha et ubegrenset ansvar. Selv om de beste grunner taler imot en slik fortolkning av 1976-konvensjonen i relasjon til stater som har sagt opp konvensjonen for å tiltre dens protokoll, kan den allikevel ikke utelukkes.

Vi ber derfor om at departementet, før konvensjonen med 1976-begrensningene sies opp, vurderer nærmere situasjonen i relasjon til de «1976-stater» som Norge i snever mening vil være uten konvensjonsforhold til og som ikke har ansvarsbegrensning i sin lokale lovgivning overfor land som ikke er tilsluttet 1976-konvensjonen.»

De Sjøkyndiges Forbund uttaler seg i same lei om dette:

«Departementet har på side 3 nederst en vurdering hvor det sies at: «Å si opp 1976-konvensjonen nå, før flere stater har ratifisert 1996-protokollen, kan teoretisk sett medføre at norske redere kan risikere å bli pålagt ubegrenset ansvar ved domstolene i stater som er tilsluttet 1976-konvensjonen uten 1996-protokollen.

DSF deler denne vurderingen og er av den

oppfatning at, selv om sannsynligheten antas å være liten, vil muligheten likevel være til stede. Etter DSF mening bør man derfor etablere ordninger som sikrer at en slik situasjon ikke kan oppstå. En mulighet kan være at man fortsatt lar 1976 konvensjonen gjelde overfor stater som ikke slutter seg til 1996-protokollen.»

2.5 Departementet sine vurderingar

Departementet meiner at Noreg, på grunn av omsynet til dei skadelidne og til den nordiske rettseinskapen, bør seie opp 1976-konvensjonen, slik at reglane i 1996-protokollen etter norsk rett skal gjelde i alle saker som er omfatta av sjølova kapittel 9, utan omsyn til kor den ansvarlege høyrer heime.

Avgrensningsbeløpa i 1976-konvensjonen er no så låge, mellom anna på grunn av endringar i pengeverdien sidan 1976, at dei etter departementet sitt syn ikkje lenger gjev eit tilfredsstillande erstatningsrettsleg vern for dei skadelidne. Til dømes er avgrensningsbeløpet for passasjerar berre 46 666 SDR (ca. 466 000 kr) multiplisert med det talet passasjerar som skipet har sertifikat til å føre, jf. sjølova § 184 nr. 1. I 1996-konvensjonen er til samanlikning avgrensningsbeløpet for passasjerar 175 000 SDR (ca. 1 750 000 kr) multiplisert med det talet passasjerar som skipet har sertifikat til å føre, jf. sjølova § 175 nr. 1. For krav som gjeld oppreinsking etter forureiningsskade på grunn av bunkersoljesøl og vrakfjerning m.m. etter ei sjøulukke, er det totale taket på ansvaret etter reglane i 1976-konvensjonen så lågt at ein må rekne med at det ofte ikkje vil vere full dekning for til dømes statens kostnader til oppryddingsaksjonar eller skade på kystnæringar som lir tap på grunn av forureining. I kapittel 4 i proposisjonen er det gjort framlegg om å auke ansvarsgrensene for krav etter vrakfjerning m.m., for å sikre at det er dekning for det fulle tapet innanfor avgrensningsbeløpa, slik som ein til dømes opplevde at ikkje var tilfellet i saka med "Green Ålesund". I den saka var tapa langt høgare enn ansvaret etter 1976-konvensjonen. Ein slik auke i avgrensningsbeløpa som det er gjort framlegg om i kapittel 4 i proposisjonen her, kan ein ikkje gjere på same måten i høve til alle ansvarlege, utan at Noreg seier opp 1976-konvensjonen.

Departementet meiner at Noreg bør seia opp 1976-konvensjonen jamvel om det er teoretisk mogleg at det kan vere statar som er tilslutta 1976-konvensjonen, som vil bruke reglar om uavgrensa ansvar på reiarar frå statar som ikkje er tilslutta 1976-konvensjonen. Departementet har merka seg

spørsmålet frå nokre av høyringsinstansane om dette, som dei ynskjer undersøkt nærare.

Departementet vil peike på at det vanlege er at statane som er tilslutta 1976-konvensjonen, lar den generelle retten til avgrensing av ansvaret etter konvensjonen gjelde i høve til alle ansvarlege, utan omsyn til kor den ansvarlege høyrer heime. 1996-konvensjonen har nå vore i kraft sidan 13. mai 2004, og Sverige, Finland og Storbritannia har frå det tidspunktet ikkje vore tilslutta 1976-konvensjonen. Departementet er ikkje kjent med noko tilfelle der reiarar frå dei statane har vorte haldne ansvarlege utan ansvarsgrenser i statar som er tilslutta 1976-konvensjonen. Departementet vil vidare peike på at det i nokre land også innanfor 1976-konvensjonen og i høve til partane til den har vore uavgrensa ansvar for slike krav som er omhandla i kapittel 3 i proposisjonen her i fleire år (vrakfjerning m.m.), sjå punkt 3.4 om dette, utan at dette ser ut til å ha vore noko problem for norske reiarar.

Omsynet til dei norske skadelidne må etter departementet sitt syn her i alle høve gå føre og vere avgjerande. Dei norske skadelidne vil ha mykje lettare for å få full dekning for tapa sine etter ei ulukke med ein ansvarleg som høyrer heime i ein stat som er bunden av den gamle 1976-konvensjonen, dersom Noreg nå seier opp 1976-konvensjonen. Moglegheita for at norske reiarar kan verte ansvarlege etter framand rett utan ansvarsgrenser er til stades inntil fleire statar sluttar seg til 1996-protokollen, men fåren er liten. Som nemnt over er dette også ei moglegheit innanfor 1976-konvensjonen. Departementet viser også til at dei andre nordiske landa har vurdert det slik at fåren er liten. Det som etter departementet sitt syn er viktig no, er at 1996-protokollen får så stor tilslutning som mogleg.

Når Noreg seier opp 1976-konvensjonen, må ein oppheve alle reglane i sjølova kapittel 9 som gjeld etter denne konvensjonen. Dette gjeld for det første alle reglane i avsnitt III i kapittel 9 i sjølova. Ein må i tillegg oppheve alle referansane til reglane i avsnitt III som finst i avsnitt II i sjølova kapittel 9 og i sjølova kapittel 12. § 170 vert også oppheve.

Ei oppseiing av London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av sjørettslege krav skjer ved at Noreg deponerar hos generalsekretæren i IMO eit dokument der ein erklærer oppseiing av konvensjonen, jf. artikkel 19 i 1976-konvensjonen nr. 1 og nr. 2. Oppseiinga får verknad «den første dag i den måned som følger etter utløpet av ett år etter dagen for deponering av dokumentet», jf. 1976-konvensjonen artikkel 19 nr. 3. Oppseiing av 1976-konvensjonen inneber at Noreg framleis vil verte part i 1976-konvensjonen slik den er endra ved 1996-protokollen, jf. 1996-protokollen artikkel 9

nr. 2, som seier at: «En stat som er part i denne protokoll men ikke part i konvensjonen, er bundet av bestemmelsene i konvensjonen, slik den er endret ved denne protokoll, i forhold til andre parter i protokollen, men er ikke bundet av bestemmelsene i konvensjonen i forhold til stater som bare er part i konvensjonen.» Dette inneber at ein stat kan vere part til 1996-protokollen utan å vere part i 1976-konvensjonen, slik Noreg vil verte når 1976-konvensjonen vert sagt opp.

2.6 Økonomiske og administrative konsekvensar

Ansaret til norske reiarar er etter gjeldande rett regulert av reglane i 1996-protokollen, jf. sjølova § 170 og avsnitt II i sjølova kapittel 9. Det betyr derfor ingen endringar for ansaret til norske reiarar

etter norsk rett at Noreg seier opp 1976-reglane og opphevar reglane i sjølova kapittel 9 avsnitt III.

Forslaget har heller ingen konsekvensar for ansaret til reiarar frå ein framand stat som er tilslutta 1996-avgrenskingskonvensjonen.

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

Forslaget har ingen administrative konsekvensar for det offentlege, og vil ikkje føre til kostnader for det offentlege. Om det offentlege er skadelidt, til dømes fordi det er brukt offentlege midlar til opprydding av bunkersoljesøl etter ei sjøulukke, betyr forslaget at det blir større moglegheiter for dekning av tapet i tilfelle der den ansvarlege høyrer heime i ein stat som ikkje er tilslutta 1996-avgrenskingskonvensjonen.

3 Gjennomføring av forslaga i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

3.1 Innleiing

Som nemnd i kapittel 2 er Noreg tilslutta London-konvensjonen 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, slik den er endra ved 1996-protokollen (1996-avgrensningskonvensjonen). Reglane i konvensjonen er gjennomførde i norsk rett i sjølova kapittel 9. Konvensjonen gjev reglar om ansvarsgrenser, avgrensningsfond, fordeling av avgrensningsfondet m.m.

Statar som er tilslutta 1996-avgrensningskonvensjonen, kan etter artikkel 18 nr. 1 i konvensjonen ta eit atterhald som gjer at ein kan halde visse krav unna frå konvensjonsbindinga. Dette gjeld for det første krav som er nemnde i konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d, som er gjennomført i sjølova § 172 første ledd nr. 4 om «krav i anledning av ... hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet». For det andre gjeld dette krav som nemnt i konvensjonen artikkel 2 nr.1 bokstav e, jf. sjølova § 172 første ledd nr. 5 om «krav i anledning av ... fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last».

Noreg tok 28. juni 2002 eit slikt atterhald etter 1996-konvensjonen artikkel 18 nr. 1, etter tilråding om dette frå Sjølovkomiteen, jf. punkt 3.2 nedanfor.

I kapitlet her foreslår departementet at Noreg nyttar dette atterhaldet og gjer unntak frå dei konvensjonsbestemte reglane om avgrensing av ansvaret i sjølova kapittel 9 for slike typar av krav som i dag er nemnde i sjølova § 172 første ledd nr. 4 og 5.

Forslaget gjennomfører utgreiinga frå Sjølovkomiteen i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker.

3.2 Bakgrunn

3.2.1 Samansetjinga av og mandatet til Sjølovkomiteen

I brev frå Justisdepartementet 11. juli 2001 fekk Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere norsk atterhald etter 1996-avgrensningskonvensjonen artikkel 18 nr. 1 og gjennomføringa av eit slikt atterhald i norsk rett.

Sjølovkomiteen fekk for oppdraget denne samansetjinga:

Professor dr. juris Erling Selvig
Høgsterettsdommar Karin M. Bruzelius
Advokatfullmektig Karoline L. Bøhler
Førstekonsulent Andreas Mæland
Advokat Jan-Fredrik Rafen
Høgsterettsadvokat Haakon Stang Lund
Lovrådgevar Aud Slettemoen

Førstekonsulent Ole Christian Hyggen var sekretær for Sjølovkomiteen. Sjølovkomiteen fekk følgjande mandat:

1. Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 9 gjennomfører Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976 («1976-begrensningskonvensjonen»). Norge har ratifisert 1996-endringsprotokollen til denne konvensjonen, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998–99).

Etter denne protokollens artikkel 7 skal 1976-konvensjonen artikkel 18 nr. 1 lyde:

«Enhver stat kan ved undertegningen, ratifikasjon, vedtagelsen, godkjennelsen, eller tiltredelsen, eller på et hvilket som helst senere tidspunkt, forbeholde seg rett til:

(a) å utelukke anvendelsen av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e);»

I artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e) omhandles følgende krav:

«(d) krav i anledning hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, blitt vrak, strandet eller forlatt, innbefattet alt som er eller har vært om bord i slikt skip;

(e) krav i anledning av fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last»

Da man gjennomførte 1976-konvensjonen i norsk rett, ble det ikke tatt noe slikt forbehold etter artikkel 18. Grunnen til dette var at man ikke så noen grunn til å sette slike krav i noen særstilling, jf. Ot.prp. nr. 32 (1982–83) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten m.m. side 21.

Endringsprotokollen 1996 fastsetter ansvarsgrenser som nominelt er vesentlig høyere enn i 1976-konvensjonen. I mange tilfelle (avhengig av skipets størrelse) innebærer de nye ansvarsgrense-

ne likevel bare en nødvendig oppjustering i lys av prisutviklingen. Det er til tross for dette ikke realistisk å regne med at man i den nærmeste fremtid kan få til ytterligere en økning av de alminnelige begrensningsbeløpene i 1976-begrensningskonvensjonen.

Utviklingen har vist at sjøulykker i kystområdene og de nære havområder kan føre til forurensningsskader og utgifter ved tiltak for å forebygge og begrense forurensning som vil overstige begrensningsbeløpene til dels betydelig. Erstatningen kan også reduseres som følge av at det oppstår andre krav ved samme ulykke. Kostnader som overstiger rederiets ansvar vil vanligvis måtte dekkes av det offentlige når tiltak for å fjerne og uskadeliggjøre skip og last, eller andre forebyggende tiltak, settes i verk.

Begrensningskonvensjonen har en viktig rolle innenfor sjøretten, særlig i forhold til rederienes forsikringsdekning. Det er imidlertid ønskelig at begrensningsbeløpene skal være tilstrekkelige til å dekke utgifter og tap som følge av skader som inntrer ved norskekysten, herunder forurensning eller forurensningsrisiko ved sjøulykker. Det synes rimelig at skipsfartsnæringen må ta en større del av slike utgifter enn det som er tilfellet med dagens ansvarsgrenser, hvor staten – som i saken om «Green Ålesund» – i visse tilfelle må bære store deler av utgiftene til opprensing mv. På denne bakgrunn er tiden inne til å vurdere om Norge skal gjøre et slikt forbehold som artikkel 18 nr. 1 gir anledning til, særlig ut fra det forhold at det gjelder tiltak av en art som typisk er nødvendige for å hindre forurensningsskade.

På denne bakgrunn ble det i et høringsbrev fra Miljøverndepartementet 27. februar 2001 foreslått at Norge skal ta forbehold under artikkel 18 paragraf 1, for å unnta fra begrensning slike tap og skader som omfattes av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e). Et flertall av de høringsinstansene som er direkte involvert i skipsfart, ga i høringen uttrykk for at man ikke er avvisende til at Norge tar et slikt forbehold, men at dette er en endring av så vesentlig betydning, og med slike konsekvenser når det gjelder forsikringen m.v., at man ba om at Sjølovkomiteen gis i oppdrag å utrede de nærmere detaljer ved et slikt forslag nærmere.

2. Justisdepartementet gir på denne bakgrunn Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør gjøre et slikt forbehold etter artikkel 18 nr. 1 som unntar krav som nevnt i artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e) fra begrensning. Sjølovkomiteen skal fremlegge minst ett lovforslag som legger til rette for gjennomføring av et slikt forbehold i norsk rett, og skal i den forbindelse utrede de økonomiske, miljømessige og administrative konsekvensene av forslaget.

Komiteen bes særlig om å vurdere om de krav som ved et slikt forbehold blir unntatt fra 1976-begrensningskonvensjonens virkeområde, bør gjøres til gjenstand for nasjonale regler om beløpsbegrensning (med beløp som er høye nok), eller om ansvaret bør gjøres ubegrenset. Komiteen skal vurdere om det er behov for å gi nasjonale regler som i større eller mindre grad tilsvare 1976-begrensningskonvensjonens regler om begrensningsfond og begrensningssøksmål, fordeling av ansvarsbeløpene, mv., for slike tap som ved forbeholdet blir unntatt fra begrensning under 1976-begrensningskonvensjonen. Komiteen skal også vurdere om det er behov for regler som samordner håndteringen av krav som omfattes av konvensjonen og krav som ved forbeholdet unntas fra konvensjonen.

3. Komiteen bes redegjøre for og analysere de forsikringsmessige konsekvensene av forslaget, både når det gjelder hvordan forsikringsdekningen fungerer, og når det gjelder kostnadene knyttet til forsikringen.

4. Komiteen bes særlig om å vurdere og drøfte tolkningen av 1976-begrensningskonvensjonen når det gjelder den nærmere sonderingen mellom slike krav som blir unntatt ved forbeholdet, og krav som vil falle utenfor et slikt forbehold, for eksempel hva som er et vrak, hva som er last, når et skip er forlatt osv. Subsumsjonen her vil være avgjørende for begrensningen av kravet, og derfor av meget stor økonomisk betydning, og disse spørsmålene bør derfor så langt som mulig avklares. Et særlig spørsmål som komiteen bes vurdere her er hvor langt krav knyttet til opprydding etter et utslipp av forurensende stoffer fra skip, for eksempel bunkersolje, vil omfattes av forbeholdet.

Komiteen bør redegjøre for forholdet mellom de lovbestemmelser som foreslås, og sjølovens ulike regler om ansvar for oljesølskader.

5. Komiteen bør om mulig søke å koordinere arbeidet med de andre nordiske land, slik at den nordiske rettsenheten innen sjøretten blir opprettholdt så langt som mulig.

6. Komiteen bes redegjøre for rettsstilstanden på området i land som har tatt et slikt forbehold etter artikkel 18 nr. 1 (bl.a. Frankrike, Belgia, Nederland og Tyskland), og på hvilken måte dette forbeholdet antas å ha innvirket på forhold knyttet til forsikringsdekningen der.»

3.2.2 Det norske atterhaldet til konvensjonen

Alt før Sjølovkomiteen leverte utgreiinga bad komiteen Justisdepartementet om at Noreg så snart som mogleg skulle ta eit slikt atterhald som nemnt. I

brev 16. november 2001 til Justisdepartementet skreiv Sjølovkomiteen:

«Sjølovkomiteen viser til mandatet der komiteen er gitt i oppdrag å vurdere om Norge bør gjøre forbehold etter artikkel 18 nr. 1 i Konvensjon om ansvaret for sjørettslige krav, 1976, slik denne er endret ved 1996-protokollen, for å unnta fra begrensning slike tap og skader som omfattes av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e). Sjølovkomiteen vil allerede nå enstemmig anbefale at Norge gjør et slikt forbehold som nevnt.

Etter foreløpige drøftinger erkjenner Sjølovkomiteen at dagens regler ikke fungerer tilfredsstillende, og at den vil gå inn for å endre reglene på dette området. Uavhengig av hva som blir komiteens endelige anbefalinger, vil et forbehold være nødvendig for å kunne gjennomføre de lovendringer som foreslås. Det kan også påpekes at et forbehold i seg selv ikke forplikter Norge til å vedta regler som avviker fra konvensjonen. For å sikre at eventuelle nye regler kan settes i kraft så snart som mulig, er det imidlertid viktig at arbeidet med å ta forbehold settes i verk nå. Sjølovkomiteen anmoder derfor Justisdepartementet om at det tas forbehold etter artikkel 18 nr. 1 i Konvensjon om ansvaret for sjørettslige krav, 1976, slik denne er endret ved 1996-protokollen, for å unnta fra begrensning slike tap og skader som omfattes av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e).»

I tråd med Sjølovkomiteens tilråding vart det ved kongeleg resolusjon 27. mai 2002 bestemt at Noreg skulle ta eit atterhald som nemnt. I foredraget heiter det:

«I de fleste «normaltilfelle» er de gjeldende ansvarsgrensene i dag tilstrekkelige til å dekke hele ansvaret. Men ved mer usedvanlige ulykker, medfører dagens ansvarsbegrensningsregler at betydelige utgifter som ellers kunne vært krevet dekket av rederen eller skipets eier, må bæres av staten (jf. for eksempel «Green Ålesund» havariet i januar 2000). Det antas å være behov for en økning av ansvarsgrensene, særlig i forbindelse med ansvar for utgifter til å hindre og begrense forurensning fra skip, og i forbindelse med ansvar for utgiftene til vrakfjerning. I dag må staten i enkelte tilfelle – som i tilfellet «Green Ålesund» – selv bære en vesentlig del av utgiftene til opprensning mv. Med høyere ansvarsgrenser i disse sakene vil en større del av statens utgifter dekkes av den ansvarlige og dennes forsikringssselskap.

Det foreslås derfor at Norge tar forbehold etter 1976-konvensjonens artikkel 18 paragraf 1 (a). Det nevnes at Australia, Belgia, Frankrike, Irland, Japan, Nederland, Storbritannia og Tyskland har tatt tilsvarende forbehold.

Formålet med et forbehold er å gi Norge folkerettslig handlefrihet til å øke ansvarsgrensene for de tapene som omfattes. Artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e) omfatter de fleste typer av tap og skader som typisk oppstår i forbindelse med at et skip går på grunn med fare for utslipp fra drivstofftanker som følge, slik at skipet må tømmes for olje, eventuelt strender renses mv. for oljesøl, og vraket deretter fjernes etter reglene i forurensningsloven. I forbindelse med denne type oljesøl vil et forbehold være av betydning.

Oljesøl fra oljetankere derimot, som det foreløpig ikke har vært noen større ulykker med i norske farvann, er regulert av særlige internasjonale konvensjoner som er gjennomført i norsk rett i sjøloven kapittel 12. Slike ulykker berøres derfor ikke av 1976-konvensjonens regler og forbehold under denne.

Høyere ansvarsgrenser øker mulighetene for å få tapene dekket fullt ut av den ansvarlige. Dette garanterer likevel ikke i seg selv at det er dekning, da dette vil avhenge av den ansvarliges økonomiske bæreevne og tilgjengelige forsikringer.»

Noreg tok den 28. juni 2002 atterhald i medhald av 1996-avgrensingskonvensjonen artikkel 18 nr. 1, slik at krava i konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d og e, jf. sjølova § 172 første ledd nr. 4 og 5, vart unntekne frå konvensjonsbindinga.

3.2.3 NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Sjølovkomiteen leverte utgreiinga trykt i NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker, i august 2002. I utgreiinga gjer Sjølovkomiteen framlegg om at Noreg skal nytte seg av atterhaldet ved å gjere unntak frå dei alminnelege ansvarsgrensene i sjølova og innføre høgare ansvarsgrenser for slike krav som atterhaldet skal gjelde for.

I tillegg gjer Sjølovkomiteen framlegg om reglar om prosedyrane når det gjeld handsaminga av krav som slike høgare ansvarsgrenser skal gjelde for.

3.2.4 Høyringa

Justisdepartementet sendte NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker på høyring 20. september 2002 til desse instansane:

Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Fiskeridepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Utanriksdepartementet

Forbrukarombodet
 Kredittilsynet
 Assuranceforeningen Skuld
 CEFOR
 De sjøkyndiges forbund
 Den Norske Advokatforening
 Fiskebåtrederne Forbund
 Fraktefartøyenes Landsforening
 Gard Services AS
 Greenpeace Noreg
 Intertanko
 Logistikk og Transportindustriens Landsforening
 Miljøstiftelsen Bellona
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordisk Skipsrederforening
 Nordland Fylkes Fiskarlag
 Norges Fiskarlag
 Norges Miljøvernforbund
 Norges Naturvernforbund
 Norges Rederiforbund
 Norsk Petroleumsinstitutt
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norske Maritime Leverendører
 Oljeindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening
 Sjøtrygdgruppen
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høyringsfristen var 1. januar 2003. Disse instansane uttalte seg:

Finansdepartementet
 Fiskeridepartementet
 Miljøverndepartementet
 Næringsdepartementet
 Assuranceforeningen Skuld
 CEFOR
 Den Norske Advokatforening
 De Sjøkyndiges Forbund
 Fiskebåtrederne Forbund
 Gard Services
 Miljøstiftelsen Bellona
 Nordisk Skipsrederforening
 Norges Fiskarlag
 Norges Rederiforbund
 Norsk Havneforbund
 Oljeindustriens Landsforening
 Rederienes Landsforening
 Sysselmannen på Svalbard

Desse uttalte at dei ikkje hadde merknader til framlegget:

Barne- og familiedepartementet
 Forbrukarombodet
 Kredittilsynet
 Norske Maritime Leverendører

Det er ingen høyringsinstansar som går i mot forslaget om at Noreg skal nytte atterhaldet ved å halde unna dei krava dette gjeld frå konvensjonens ansvarsgrenser, slik Sjølovkomiteen har gjort framlegg om. *Fiskebåtrederne Forbund* og *Norges Fiskarlag* har nokre innvendingar mot at ansvarsgrensene for små fiskefartøy vert auka, jf. nedanfor om dette.

3.3 Oversikt over gjeldande rett

I punkt 2.2 på side 13 – 14 i NOU 2002: 15 gjev Sjølovkomiteen ei oversikt over gjeldande rett om avgrensing av sjørettslege krav i sjølova kapittel 9:

«Regelverket om ansvarsbegrensning av sjørettslige krav i sjølovens kap. 9 II omfatter følgende hovedspørsmål:

- hvilke personer har rett til ansvarsbegrensning,
- hvilke sjørettslige krav er undergitt ansvarsbegrensning,
- de beløpsmessige grenser for ansvaret for krav som er undergitt ansvarsbegrensning,
- gjennomføring av ansvarsbegrensning i enkelttilfelle,
- tap av rett til ansvarsbegrensning.

Hovedregelen er at dette regelverket skal anvendes i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar kreves i søksmål ved norsk domstol, sjøl. § 182, jf. § 170 som er omtalt foran under 2.1.1. Når det gjelder enkelthetene vises til fremstillingen hos Thor Falkanger/Hans Jacob Bull, *Innføring i Sjørett*, 5. utg. 1999, side 158 flg. Her skal bare enkelte forhold omtales.

De personer som har rett til ansvarsbegrensning, er oppregnet i sjøl. § 171. Foruten skipets reder og eier kan også dets befrakter og disponent, samt noen som disse personer hefter for, kreve ansvaret begrenset for krav som oppstår i forbindelse med driften av skipet. Om noen av disse personer kan holdes ansvarlig for tap eller skade som voldes i forbindelse med driften av skipet, må i det enkelte tilfelle avgjøres etter ellers gjeldende erstatningsregler.

Retten til ansvarsbegrensning gjelder bare de sjørettslige krav som er oppregnet i sjøl. § 172, og som ikke omfattes av noen av unntakene i sjøl. § 173, se foran under 2.1. Det fremgår av § 172 at retten til ansvarsbegrensning gjelder uansett selve grunnlaget for ansvaret, og det har således ikke betydning om ansvaret bygger på regler om f. eks. arbeidsgiverensvar, objektivt ansvar eller ansvar etter offentligrettslige pålegg. De særlige spørsmål som knytter seg til krav i anledning av fjerning av skip og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker, jf. sjøl.

§ 172 første ledd nr. 4, 5 og 6, behandles nedenfor under 2.3. Ansvar for andre sjørettslige krav bestemmes fullt ut av ellers gjeldende regler, og slike krav har heller ikke noen innvirkning på gjennomføringen av ansvarsbegrensningen for de krav som er undergitt ansvarsbegrensning.

Ansvarsgrensene fremgår av sjøloven § 175 hvor det angis særskilte begrensningsbeløp for henholdsvis personskadekrav (nr. 1 og 2) og tingsskadekrav og øvrige krav undergitt begrensning (nr. 3). I denne sammenheng er det ansvarsgrensen etter § 175 nr. 3 som er av interesse. Ansvarsgrensen er 1 millioner SDR for alle skip inntil 2000 tonn, og øker deretter med skipets størrelse etter en fastsatt tonnaseskala, se Ot.prp. nr. 90 (1998–99) side 64. Eksempler på ansvarsgrensen for et utvalg av skipsstørrelser (basert på 1 SDR = NOK 10,-) er følgende:

2000 tonn	SDR 1 mill. (NOK ca. 10 mill.)
3000 tonn	SDR 1 400 000 (NOK ca. 14 mill.)
6000 tonn	SDR 2 600 000 (NOK ca. 26 mill.)
20 000 tonn	SDR 8 200 000 (NOK ca. 82 mill.)
30 000 tonn	SDR 12 200 000 (NOK ca. 122 mill.)
70 000 tonn	SDR 24 200 000 (NOK ca. 242 mill.)

Ansvarsgrensen gjelder summen av alle krav undergitt ansvarsbegrensningen som oppstår ved en og samme hendelse mot rederen og alle andre som har rett til ansvarsbegrensning for de krav det gjelder (§ 175 nr. 4). Dette prinsippet kan i kortform uttrykkes slik at det for hvert skip skal gjelde en ansvarsgrense for samtlige krav undergitt ansvarsbegrensning som oppstår ved en sjøulykke. Ansvarsgrensen er således ikke knyttet til hvert enkelt krav eller til den enkelte ansvarlige, og den påvirkes derfor heller ikke av at det er flere ansvarlige på skipets side. Overstiger de samlede krav ansvarsgrensen, skal beløpet fordeles forholdsmessig etter størrelsen på kravene etter en slags konkurslignende prosedyre (§ 176, jf. også sjøloven kap. 12). Virkningen av ansvarsbegrensningen er at ansvaret for udekket del av et krav faller bort, jf. sjøl. §§ 180 og 245.

Den som selv har voldt et tap ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse for at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, kan likevel ikke kreve begrensning av dette ansvaret, se sjøloven § 174. Kravet skal likevel tas med ved begrensningen av ansvaret for andre ansvarlige som ikke har utvist slik grov egenfeil.»

Sjølova § 172 første ledd nr. 4 og 5 omfatter typisk krav som staten har mot ein reiar etter at staten har hatt kostnader med heving av eit skip som

er gått ned, fjerning av eit skipsvrak, tømning av drivstofftankane for å hindra utslepp av bunkersolje, fjerning av lasta for å hindra utslepp av andre farlege stoff og kostnader med oppreining etter eit utslepp av bunkersolje etter ei sjøulukke. Også kostnader som private har med slike tiltak, til dømes til å fjerne bunkersolje, er omfatta. Departementet viser elles til spesialmerknaden til ny § 172 a i lovforslaget.

Slike tiltak frå det offentlege vil ofte gjelde krav etter § 32 i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v., som gjeld kostnader til vrakfjerning som styresmaktene har gjort med heimel i havne- og farvannslova § 20 jf. § 18 tredje ledd andre punktum, eller refusjonskrav etter § 76 i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall, som gjeld kostnader som styresmaktene har hatt til tiltak etter § 74 jf. § 7 fjerde ledd. I kapittel 3 i NOU 2002: 15 er det gjort nærmare greie for desse reglane i forureiningslova og hamne- og farvannslova, og departementet viser til det som er sagt der.

Sjølova kapittel 9 omfattar ikkje forureining som skriv seg frå oljesøl frå oljetankarar, fordi dette ikkje er regulert i 1996-avgrensingskonvensjonen. For oljesøl frå oljetankarar gjeld det eigne konvensjonar om ansvaret, som er gjennomførte i sjølova kapittel 10. Desse reglane er ikkje omhandla i denne proposisjonen.

3.4 Rettstilstanden i andre land

Sjølovkomiteen greier ut om rettstilstanden i andre land i kapittel 6 på side 30–31 i NOU 2002: 15, som følger:

«6.1 Oversikt

Det er i alt 11 land som har tatt forbehold etter 1976-konvensjonen artikkel 18 nr. 1 (a) i konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som utelukker krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) fra retten til ansvarsbegrensning. De som har tatt slikt forbehold er Australia, Bahamas, Belgia, Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Hong Kong, Irland, Japan, Kroatia og Nederland. I disse landene er ansvar for fjerning av skipsvrak og last enten gjort ubegrenset, eller det er innført særskilte ansvarsgrenser som er høyere enn beløpene i konvensjonen. Tyskland har i tillegg gitt krav i anledning av skade på havneanlegg, bassenger, vannveier og navigasjonshjelpemidler prioritet innen begrensningssummen, se konvensjonen artikkel 6 nr. 3. Comité Maritime International (CMI) undersøkte i 2000 hvordan 1976-konvensjonen var blitt gjennomført i nasjonal rett. For

nærmere omtale av undersøkelsen, se CMIs årbok 2000 side 435 flg.

Hittil er det syv land som har tiltrådt eller ratifisert 1996-konvensjonen, deriblant Tyskland og Storbritannia. Disse to landene har opprettholdt sine forbehold. Det er naturlig å anta at også de øvrige forbeholdene som er tatt etter 1976-konvensjonen vil bli videreført etter 1996-konvensjonen. Se nærmere om forholdet mellom konvensjonene ovenfor i avsnitt 2.1.1.

6.2 Land med særskilte ansvarsgrenser

I Belgia er hele konvensjonen inkorporert i original tekst, med unntak av artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). For disse kravene har Belgia innført egne høyere ansvarsgrenser enn hva som følger av 1976-konvensjonen. Beløpene er likevel lavere enn de som følger av 1996-konvensjonen. For skip opp til 500 bruttotonn er ansvaret begrenset til 370 000 Euro (ca. 275 000 SDR...), deretter 445 Euro (ca. 330 SDR) i tillegg for hvert tonn fra 501 til 6000, 175 Euro (ca. 130 SDR) i tillegg for hvert tonn fra 6001 til 70 000, og 125 Euro (ca. 93 SDR) i tillegg for hvert tonn over 70 000. Dette gir ca. 2,1 millioner SDR for skip på 6000 bruttotonn og ca. 10,4 millioner SDR for skip på 70 000 bruttotonn.

Til sammenligning er laveste begrensningsbeløp etter 1996-konvensjonen 1 million SDR (skip opp til 2000 bruttotonn). For skip på 6000 bruttotonn er beløpet 2,6 millioner SDR, og for skip på 70 000 bruttotonn er ansvaret begrenset til 24,2 millioner SDR.

Også Nederland har innført en særskilt ansvarsgrense med høyere beløp enn de som følger av 1976-konvensjonen, se artikkel 8:752 (1) (d) i Dutch Civil Code. Begrensningsbeløpene angitt i artikkel 8:755 (1) (c) er 262 000 SDR for skip opp til 500 tonn, deretter 333 SDR i tillegg for hvert tonn fra 501 til 6000, 125 SDR i tillegg for hvert tonn fra 6001 til 70 000, og 83 SDR i tillegg for hvert tonn over 70 000. Dette gir ca. 2,1 millioner SDR for skip på 6000 bruttotonn og ca. 10,1 millioner SDR for skip på 70 000 bruttotonn.

Tyskland har særskilte regler i HGB § 487 om begrensning av ansvaret for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Ansvaret for disse kravene kan begrenses med de beløpsgrensene som følger av konvensjonen artikkel 6 nr. 1 (b), altså de samme beløpene som gjelder i stater som ikke har tatt forbehold. Begrensningsbeløpet er imidlertid utelukkende forbeholdt kravene som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Andre skadelidte vil derfor først kunne kreve dekning i begrensningsbeløpet når kravene som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) er gitt full dekning.

6.3 Ubegrenset ansvar

Australia, Frankrike, Irland, Japan, Kroatia og Hong Kong har ubegrenset ansvar for krav som nevnt i 1976-konvensjonen artikkel 2 nr. 1 (d) og (e).

Storbritannia har også tatt forbehold for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Etter nasjonal lovgivning er det imidlertid kun innført ubegrenset ansvar for krav som artikkel 2 nr. 1 (d) – dvs. krav i anledning av hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipet og alt som er eller har vært om bord i skipet. Det følger av Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II, nr. 3 at ansvarsbegrensning likevel kan påberopes dersom statsråden har bestemt at det skal opprettes et fond til å dekke den delen av kravene som overstiger begrensningsbeløpene.»

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

3.5.1 Forslaget frå Sjølovkomiteen

Sjølovkomiteen viser til at det i dei siste åra har vist seg at ansvarsgrensene i sjølova i nokre tilfelle ikkje har vore høge nok til å gje full dekning etter opprydding etter sjøulukker, jf. NOU 2002: 15 punkt 8.1 på side 36, og meiner at ansvarsgrensene derfor bør aukast for dei krava som er omfatta av det norske atterhaldet. Komiteen presiserer at det er viktig at reglane om ansvarsavgrensning er utforma slik at kostnadene ved oppryddingstiltak vert dekkja av den ansvarlege, jf. NOU 2002: 15 punkt 8.1 på 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 prinsipper 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.»

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 grunngjev 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 ansvarsbeløp.

Om storleiken på ansvarsbeløpa, uttaler Sjølovkomiteen i punkt 8.4 på side 39– 40 i NOU 2002: 15:

«Sjølovkomiteen viser til at ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold normalt skjer på grunnlag av beløpsmessige ansvarsgrenser som varierer med skipenes størrelse, se sjøloven §§ 175 og 194. Dette innebærer at ansvarsbeløpet øker med skipets tonnasje – og dermed gjennomgående med investert kapital og inntjeningsgrunnlaget. Det er imidlertid ikke like klar sammenheng mellom et skips skadepotensiale og dets størrelse, i hvert fall ikke når det gjelder de mindre og de helt store skip. Dette har ført til at ansvarsgrensen for det enkelte skip beregnes ut fra dets bruttotonnasje, med et minste ansvarsbeløp for alle skip på inntil 2000 tonn og, for større skip, med tillegg for hvert tonn ut over 2000 tonn beregnet etter en gradert skala med fallende beløp, se sjøl. §175 nr. 3.

Sjølovkomiteen antar at det vil være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i en tilsvarende modell ved utformingen av en særskilt ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. En kan likevel ikke uten videre legge til grunn de tonnbeløp og tonnasjebegrensninger som reglene i sjøloven § 175 nr. 3 bygger på dersom den særskilte ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak skal kunne gi tilfredsstillende kostnadsdekning ved de fleste ulykkestilfellene. Omfanget av oppryddingstiltakene etter sjøulykker og dermed de samlede kostnader beror gjennomgående i like stor grad på omstendighetene ved den enkelte sjøulykke som på skipets størrelse. Det har derfor vært et alminnelig syn at ansvarsgrensen for mindre og mellomstore skip er av spesielt stor betydning. For større skip vil en særlig ansvarsgrense

knyttet til skipet bruttotonnasje i alle tilfelle bli meget rommelig.

Utgangspunktet bør etter Sjølovkomiteens syn være at den særskilte ansvarsgrensen normalt bør være tilstrekkelig til å gi tilfredsstillende dekning av kostnadene ved slike oppryddingstiltak uavhengig av om det ved samme ulykke også oppstår andre krav. Tiltakene vil vanligvis gjelde fjerning av skip, last og annet fra skipet, samt tiltak for å avverge eller begrense forurensningskader, iverksatt etter sjøulykken i samsvar med reglene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven, se redegjørelsen i kapittel 3 foran. Viktig i denne sammenheng er forurensningsskader og ulemper som kan ramme allmenne interesser i kystområdene som følge av skipets last og drivstoff, særlig forurensningsskade som følge av utslipp av drivstoff eller andre ikke-bestandige oljeprodukter fra skipet. En minner om at oljeforurensningsskade som skyldes ikke-bestandig olje, ikke er omfattet av det internasjonale ansvars- og erstatningsregimet for oljesølsskader. Selv ved sjøulykker som gjelder mindre og mellomstore skip kan det vise seg nødvendig med omfattende oppryddingstiltak og således oppstå meget betydelige kostnader. Dette tilsier etter Sjølovkomiteens mening at behovet for en vesentlig økning av ansvaret for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker gjør seg sterkest gjeldende for disse grupper av skip.

Sjølovkomiteen har etter dette samlet seg om en pakkeløsning basert på følgende ansvarsgrenser for de krav det her gjelder:

- den særlige ansvarsgrensen for skip på inntil 1000 bruttotonn settes til 3 millioner SDR, dvs. ca. NOK 30 millioner (Ansvarsgrensen gjøres ikke gjeldende for skip på 300 tonn eller mindre),
- for hvert tonn av skipets bruttotonnasje i intervallet 1001 til 10 000 tonn økes ansvarsgrensen med 1000 SDR,
- for hvert tonn av skipets bruttotonnasje fra 10 001 tonn økes ansvarsgrensen med 500 SDR.

Erfaringene har vist at lovfastsatte ansvarsgrenser over tid kan reduseres vesentlig i reell verdi som følge av utviklingen i pengeverdien. Komiteen forutsetter derfor at det i forhold til de ansvarsgrensene som foreslås vil være behov etter noen år for å vurdere disse på nytt. I 1996-konvensjonen forutsettes en oppjustering fem år etter ikrafttreddelsen («Tacit amendment procedure»). De særskilte ansvarsgrensene som komiteen foreslår bør etter komiteens oppfatning i det minste endres med tilsvarende intervaller som endringene i de konvensjonsfastsatte beløpsgrensene. Sammenlignet med ansvarsbeløpet etter de alminnelige regler om begrensnings av ansvaret for sjørettslige krav i sjøloven § 175 nr. 3, blir forholdet følgende, se tabell 8.1.

Tabell 8.1

Skipets tonnasje	1996-konvensjonen (SDR)	Lovutkastet (SDR)
301	1 millioner	3 millioner
1 000	1 millioner	3 millioner
2 000	1 millioner	4 millioner
3 000	1 400 000	5 millioner
6 000	2 600 000	8 millioner
10 000	4 200 000	12 millioner
20 000	8 200 000	17 millioner
30 000	12 200 000	22 millioner
70 000	24 200 000	42 millioner

Sjølovkomiteen forutsetter at den særlege ansvarsgrensen skal gjelde alle krav i anledning av oppryddingstiltak som oppstår ved en og samme hendelse, se lovutkastet § 182c. Det forutsettes vidare at ansvarsbeløpet skal fordeles forholdsmessig dersom de samlede krav skulle overstige ansvarsgrensen, se lovutkastet § 182d første ledd.

De ansvarsgrenser som forslaget fra Sjølovkomiteen inneholder, vil – som det fremgår av tabellen ovenfor – bety en forholdsvis betydelig økning av ansvaret for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. Prosentvis er økningen størst for skip på opp til 10 000 brutto-tonn.»

Sjølovkomiteen foreslår at skip med tonnasje på 300 tonn eller mindre ikkje skal vere omfatta av dei nye og høgare ansvarsgrensene, men skal følgje dei same ansvarsgrensene som i dag, jf. forslaget til § 182 a andre punktum frå Sjølovkomiteen. Sjølovkomiteen uttaler om dette på side 38 – 39 i punkt 8.3 i NOU 2002: 15:

«Sjølovkomiteen har i kapittel 5 foran gitt en oversikt over de typer av skip som har vært involvert i sjøulykker og statlige oppryddingsaksjoner i løpet av de siste 20 år, se også vedlegg 2. Det fremgår der at et meget stort antall tilfeller gjelder skip av meget beskjeden tonnasje, bl.a. fiske- og fangstfartøyer og andre mindre kystfartøyer. Opplysning fra forsikringsselskapene vedrørende forsikringspraksis tyder på begrenset utbredelse av ansvarsforsikringsordninger for denne del av flåten, selv under gjeldende ansvarsregler. Dette har nok sammenheng med at slike skip gjennomgående har en presset økonomi. Det må følgelig antas å være lite vunnet ved å innføre strengere ansvarsregler for den gruppen av mindre skip. Sjølovkomiteen foreslår etter dette at en ved innføringen av nye lovregler om særskilt ansvarsbegrensning gjør unntak for skip under 300 bruttotonn.»

For dei reiarane som har ansvarsforsikringa si hos andre enn P&I-klubbane, typisk skip som har relativt liten tonnasje og som går i kystfart eller regional fart, legg Sjølovkomiteen til grunn at ei auke i ansvarsgrensene vil føre til ei auke i forsikringskostnadene. Sjølovkomiteen uttaler om dette på side 44 i kapittel 9 i utgreiinga:

«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 Skadeforsikrings-selskap 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 ...»

Når det gjeld verknaden for forsikringa for den havgåande flåten, som vanlegvis har ansvarsforsikring i ein P&I-klubb, legg Sjølovkomiteen til grunn at ei auke i ansvarsgrensene ikkje fører til ei klår auke i forsikringskostnadene, men at dette likevel på sikt fører til høgare forsikringskostnader. Sjølovkomiteen uttaler om dette på side 44 i kapittel 9 i NOU 2002: 15:

«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 vrakfjeringsansvaret er ubegrenset eller har særlege 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).»

I kapittel 7 gjer Sjølovkomiteen greie for korleis forsikringa verkar generelt innanfor skipsfarten.

3.5.2 Høyringsinstansane sitt syn

I høyringa var det ingen som uttalte seg mot behovet for å auke avgrensingsbeløpa, men det var litt ulike meininger om kor høge beløpa bør vere. Dei fleste av høyringsinstansane, medrekna alle frå skipsfartsnæringa som uttaler seg om dette, stør framlegget frå Sjølovkomiteen om ansvarsgrenser. Eit par høyringsinstansar tvilar på om grensene er høge nok. Ein høyringsinstans (*Bellona*) tek til orde for å innføre uavgrensa ansvar. Høyringsinstansar frå fiskerinæringa går i mot å auke ansvaret for fiskebåtar på under 2000 tonn.

Fiskeridepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Utanriksdepartementet uttaler at dei stør framlegget frå Sjølovkomiteen om ansvarsgrenser. Det same gjeld *Sjøassurandørenes Centralforening, Gard Services AS, De Sjøkyndiges Forbund, Den Norske Advokatforening, Norges Rederiforbund, Nordisk Skibsrederforening, Oljeindustriens Landsforening og Rederienes Landsforening*.

Fiskeridepartementet uttaler:

«Opprydding etter sjøulykker kan få vidtrek-kende økonomiske konsekvenser. Det offentli-ge kan bli påført både direkte og indirekte kost-nader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker. Fra Fiskeridepartementets side er det ønskelig at sjølovens regler om beløpsmessig begrens-ning av reders og skipets ansvar ikke er til hin-der for dekning av utgifter og tap som følge av skader som inntreffer ved norskekysten, herun-der forurensning eller forurensningsrisiko ved sjøulykker.

Det er etter Fiskeridepartementets mening rimelig at skipsfartsnæringen må ta en større del av slike utgifter enn det som er tilfelle med dagens ansvarsgrenser.

Forslagene i NOU 2002: 15 synes etter Fiske-ridepartementets vurdering å bidra i en slik retning. Denne skjerpingen av ansvaret for opp-rydding etter sjøulykker vil også være i bedre samsvar med prinsippet i forurensningsloven om at forurenseren betaler.

En skjerping av ansvarsbegrensningen for oppryddingstiltak etter sjøulykker som foreslås i utredningen, kan over tid forventes å øke forsikringspremiene for bl.a. fiske- og fangstfartøy. Fiskeridirektoratet reiser spørsmål om endringsforslaget er i tråd med den politiske målsetningen om å gi gode rammevilkår for sjøfar-ten.

Fiskeridepartementet er inneforstått med denne problemstillingen. Det skal imidlertid be-merkes at forslaget til regler for ansvaret for opprydding etter sjøulykker omfatter skip på mer enn 300 bruttotonn. Når det gjelder fiske- og fangstfartøy er det et mindre antall (307 av to-

talt 10.856) av fiske- og fangstfartøyene som er registrert i fartøyregisteret som er på mer enn 300 bruttotonn.

Når det gjelder ansvarsregelen for skip un-der 300 bruttotonn er det et spørsmål om det ik-ke burde vært innført strengere ansvarsregler også for denne gruppen. Et stort antall tilfeller av statlige oppryddingsaksjoner de siste 20 år, jf. NOU 2002: 15 vedlegg 1, gjelder skip med lav tonnasje. Sjølovkomiteen anfører bl.a. på bak-grunn av forsikringspraksis for denne del av flå-ten, at det vil være lite å vinne ved strengere an-svarsregler for skip under 300 bruttotonn.

Norsk havneforbund påpeker i sitt vedlagte brev av 12. desember 2002 til Fiskerideparte-mentet at «mindre mulighet til fraskrivelse av økonomisk ansvar kan få skipets eier/operatør mv til å opptre mer ansvarsbevisst og på den måten redusere muligheten for ulykke». Fiske-ridepartementet er enig i dette og bemerker at økte forsikringspremier i seg selv kan bidra til skjerping av bevisstgjøringen av sikkerhetstil-tak for å redusere skader/havari. En slik be-visstgjøring må etter Fiskeridepartementets syn også være i sjøfartsnæringens egen interesse, fordi det kan føre til færre sjøulykker og samti-dig øke tilliten i befolkningen til at sjøfartsnæ-ringen tar sjøsikkerhetsarbeidet alvorlig.

...

Selv om enkelte næringsmessige hensyn ta-ler i mot de foreslåtte endringene, mener Fiske-ridepartementet at hensynene til sjøsikkerhet og en rimelig fordeling av ansvaret for oppryd-dingskostnader etter sjøulykker i dette tilfellet må tillegges større vekt.

Fiskeridepartementet støtter derfor de fore-slåtte endringsforslagene.»

Norges Rederiforbund uttaler:

«Forslaget innebærer at Norge innfører sær-krav med hensyn til nivået på ansvarsbegrens-ningen for nevnte type krav, men at man opp-rettholder det grunnleggende prinsippet om ad-gang til ansvarsbegrensning innenfor sjøretten. Sistnevnte forhold har vært av avgjørende be-tydning for forbundets støtte til forslaget. Be-grensningsretten er en av bærebjelkene innen-for sjøretten, og av avgjørende betydning for re-derinæringen. Den er av helt fundamental be-tydning for hvorledes rederiene kan forsikre seg mot slikt ansvar (gjennom P&I-systemet) og dermed også for skadelidtes muligheter til å få erstatning.»

Finansdepartementet og Miljøverndepartementet meiner ansvarsgrensene bør vere høgare i nokre tilfelle. *Finansdepartementet* uttaler:

«Etter vår vurdering bør det forutsettes at øk-ningen i ansvarsbeløpene i praksis medfører at

staten bare unntaksvis, i helt spesielle tilfeller, vil måtte dekke kostnader knyttet til opprydding etter sjøulykker. Departementet mener det er noe uklart om komiteens forslag til økte ansvarsbeløp faktisk vil sikre dette. Utredningen redegjør etter vår mening ikke i tilstrekkelig grad for det ovennevnte.»

Miljøverndepartementet uttaler:

«Retten til ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold gir skipsfarten et særlig erstatningsrettslig privilegium i forhold til hva som gjelder for landbasert virksomhet. Etter Miljøverndepartementets mening må den særskilte ansvarsgrensen heves betydelig, og fastsettes så høyt at summen av krav dekkes fullt ut av den ansvarlige for praktisk talt alle sjøulykker, jf. også hensynet til prinsippet om at forurensere skal betale. Tiltak og kostnader ved ulykker vil i stor grad variere fra hendelse til hendelse. Den særskilte beløpsgrensen må derfor ta hensyn til at det knyttet til en ulykke kan påløpe kostnader knyttet til både nødlossing, oljevernaksjon inkludert slutt disponering av forurensede masser, fjerning av forurensende last og eventuell fjerning av skipsvrak.

Departementet er enig med komiteen i at behovet for en vesentlig økning av begrensingsbeløpene gjør seg sterkest gjeldende for små og mellomstore skip. Dette viste seg blant annet som nevnt over i Green Ålesund-saken, hvor kostnadsomfanget kunne blitt vesentlig større ved mer ugunstige vindforhold med tilhørende større spredning av bunkersoljen som lakk ut. Ut fra erfaringene til Statens Forurensningstilsyn (SFT) vil sjøulykker som omfatter utslipp av tyngre bunkersoljer generelt medføre høyere aksjonskostnader enn ved utslipp av marin diesel. SFT opplyser at skillet mellom fartøyer som bruker marin diesel og fartøyer som anvender tyngre bunkersoljer normalt går ved ca 3000 bruttotonn (bt). Dette taler for at det bør være et forholdsmessig høyere ansvarsbeløp for fartøyer over 3000 bt enn fartøyer under denne størrelsen. Erfaringsmessig vil også kostnadene ved vrakfjerning stige vesentlig med fartøyenes størrelse.

Miljøverndepartementet mener det er svært positivt at Sjølovkomiteen foreslår en betydelig økning i ansvarsbeløpene. Departementet er likevel usikker på om denne økningen vil være tilstrekkelig til å dekke nødvendige oppryddingstiltak etter sjøulykker for skip av alle størrelser, og da særlig skip i størrelsesorden 3 000 – 20 000 bt. Dette gjelder særlig sjøulykker hvor det blir nødvendig med både nødlossing, oljevernaksjon under ugunstige værforhold, fjerning av forurensende last og fjerning av skipsvrak. Miljøverndepartementet mener derfor at

beløpsgrensen bør heves ytterligere noe utover komiteens forslag for skip i størrelsesordenen 3 000 til 20 000 bt.»

Miljøverndepartementet peikar også på at det vil vere naudsynt å oppjustere avgrensingsbeløpa med jamne mellomrom for å følgje utviklinga i pengeverdien.

Miljøstiftelsen Bellona meiner at framlegget frå Sjølovkomiteen om ansvarsgrenser ikkje er i tråd med prinsippet om at forureinaren skal betale, og går derfor primært inn for at ansvaret bør vere uavgrensa, også for dei minste skipa på under 300 tonn. Vidare ber Bellona om at ein gjev konkrete reglar om at ansvarsbeløpa skal aukast i takt med den generelle prisstiginga og inflasjonen, og som regulerer korleis justeringa skal skje. For det tilfellet at ansvaret ikkje vert gjort uavgrensa, uttaler Bellona:

«Dersom ikke ansvaret for oppryddingstiltak gjøres ubegrenset, anbefaler Bellona at begrensingsbeløpene settes så høyt at de dekker kostnadene til forsvarlig opprydding. Ansvarsbegrensningen bør settes så høyt at det bare er i ekstreme unntakstilfelle at kostnadene overstiger begrensingsbeløpet. Således må det ved utformingen av reglene søkes å legge inn en betydelig «sikkerhetsmargin» for på den måten å sikre dekningen også i tilfeller der oppryddingskostnadene blir større enn hva som er normalt.

Sjølovkomiteen går inn for en ordning der ansvarsbeløpet øker med skipets størrelse. Dette er i og for seg et fornuftig utgangspunkt, men det er meget viktig å være klar over at skadepotensialet ikke nødvendigvis er knyttet til skipets størrelse. Omkostningene ved oppryddingstiltak beror vel så mye på de konkrete omstendighetene omkring ulykken, så som hvor denne skjer, værforhold, type av ulykke og hva slags last skipet har. Av den grunn er det viktig å sette minimumsbeløpet forholdsvis høyt for å sikre dekning i situasjoner der oppryddingstiltakene blir kostbare.

Sjølovkomiteen går inn for at det settes en ansvarsgrense på 3 millioner SDR (ca. 30 millioner NOK) for skip av størrelse 1000 bruttotonn. Dette er antakelig tilstrekkelig i "normal" – tilfellene, men vil ikke være tilstrekkelig der det oppstår alvorlige forurensningsskader som følge av sjøulykken, eller der oppryddingstiltakene er kompliserte. Bellona mener derfor at minimumsbeløpet må økes i forhold til det som er foreslått i NOU 2002: 15. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at det som oftest er ved ulykker med små fartøyer at ansvarsgrensen overskrides. Det er derfor særlig viktig å sette minimumsgrensen tilstrekkelig høyt.»

*Fiskebåtrederne*s Forbund og *Norges Fiskarlag* går begge i mot at forslaget skal gjelde også for fiskefartøy på mellom 300 og 2000 tonn, og grunngjev dette med at eit auka ansvar for desse vil føre til ei tung økonomisk belastning, samstundes som fiskefartøy ikkje utgjør nokon miljörisiko.

*Fiskebåtrederne*s Forbund uttaler:

«287 fiskefartøy i havfiskeflåten er på mellom 300 og 2000 tonn og 20 fartøy er over 2000 tonn og forslaget betyr sannsynligvis en vesentlig økning i assuransekostnadene for den havgående fiskeflåten.

Forliste fiskefartøy utgjør i liten grad en miljörisiko siden de kun går på dieselolje og dessuten ikke fører farlig last. I vedlegg 2 i ovennevnte NOU er det listet opp forlis de siste årene, type fartøy og risiko for forurensing. Av denne oversikten går det frem at samtlige forliste fiskefartøy vurderes å representere ingen eller lav risiko for forurensning. Ingen av de forlisene som nevnes av Sjølovutvalget hvor staten har blitt påført store opprydningskostnader, har vært med fiskefartøy og forbundet mener derfor at det ikke er riktig å påføre denne flåten økte kostnader.

Fiskebåtrederne Forbund viser til at de fleste fiskebåtrederier kun har et fartøy og at lønnsomheten i flåten gjennomgående er lav. Inntektene til fiskeflåten fremkommer dessuten som en følge av internasjonal markedspris for tilgjengelige fiskekvoter og det er derfor urealistisk at en heving av forsikringspremien kan belastes markedet.

Fiskebåtrederne Forbund kan på bakgrunn av ovennevnte ikke akseptere forslaget fra Sjølovutvalget og foreslår at ansvarsgrensen i henhold til 1996-konvensjonen (1 mill SDR under 2000 tonn) videreføres for fiskefartøy.»

Norges Fiskarlag uttaler:

«Norges Fiskarlag vil således både av økonomiske og av miljörisikohensyn gå i mot forslaget hva angår at kun fartøy under 300 tonn skal unntas fra dagens begrensingsregler.

...

Sjølovkomiteen erkjenner således at økningen i begrensingsbeløpene for de mindre rederiene vil kunne medføre en ytterligere økning av forsikringskostnadene som kan utgjøre en økonomisk belastning. Norges Fiskarlag er tilfreds med at komiteen erkjenner dette, men stiller seg svært undrende til hvordan de har kommet fram til den konklusjon at «de mindre rederiene» kun er de med en tonnasje på under 300 tonn. Det vises her til at 287 fiskefartøy er på mellom 300 og 2000 tonn og at de fleste fiskebåtrederier kun har ett fartøy. Fiskeflåten er i utgangspunktet underlagt et meget kostnadsdri-

vende regelverk, noe som medfører at marginene i denne delen av fiskerinæringen er meget små.

...

Forliste fiskefartøy utgjør i liten grad en miljörisiko siden de kun går på dieselolje og dessuten ikke fører farlig last.»

3.5.3 Departementet sitt syn

Departementet er samd med Sjølovkomiteen i at det bør gjelde ansvarsgrenser for krav som i dag er omhandla i sjølova § 172 første ledd nr. 4 og 5, av omsyn til forsikringa. Departementet gjer framlegg om ansvarsgrenser for desse krava etter det same systemet som i Sjølovkomiteen sitt forslag, men med litt andre avgrensingsbeløp enn dei Sjølovkomiteen foreslår. I lovforslaget er desse krava tekne ut av § 172 og flytta til ein ny § 172 a. Ansvarsgrensene er tekne inn i ein ny § 175 a. Formålet med dette er å markere at desse krava vert tekne unna frå 1996-avgrensingskonvensjonen, og at det gjeld egne reglar om avgrensing av ansvaret.

Bellona uttaler i høyringa at prinsippet om at forureinaren skal betale, taler 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 ansvarsgrenser, 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.)

Ved vurderinga av kor høge ansvarsbeløpa bør vere, finn departementet det naturleg å ta utgangspunkt i dei røynsene vi har i Noreg med statlege aksjonar som gjeld fjerning av skip, last, bunkersolje m.m. Vedlegg 1 til NOU 2002: 15 «Oversikt over statlige aksjoner etter 1981 mot akutt forurensning og fjerning av skipsvrak» viser at det frå 1981 til 2001 har vore i alt 19 statlege aksjonar som gjeld vrakfjerning, oljevernaksjonar og anna opprydding m.m. etter skipsulukker. Av desse 19 sakene har

det i tre tilfelle ikkje vore full dekning for kravet etter statlege aksjonar, fordi avgrensingsbeløpa i sjølova var for låge. Informasjon som departementet har innhenta frå Kystverket i februar 2005, viser at det frå 2001 til februar 2005 har vore fem slike statlege aksjonar. Ein av desse sakene er avslutta med full dekning ("Murman"). Saka om "Apollo Tiger" er ikkje avslutta, men kravet er på berre 200 000 kr så langt. I saka "Skude Jura" vart kravet på 300 000 kr ikkje dekkja fordi reieriet var konkurs. I saka "Gudrun Gisladdottir", som gjaldt naudlossing og utslepp av diesel frå eit fiskefartøy, ser kravet så langt ut til å verte på ca. 36 millionar kr, mens avgrensingsbeløpet er oppgitt å vere på 12,5 millionar kr. (Saka er ikkje avslutta.) I saka om "Rocknes", som heller ikkje er avslutta, ser kravet frå staten så langt ut til å bli på ca. 110 millionar kr. Departementet har fått opplyst at "Rocknes" var på 17 765 bruttotonn. Etter sjølova § 175 nr. 3 vil avgrensingsbeløpet for eit skip på 17 765 bruttotonn vere på 7 306 000 SDR, eller ca. 73 millionar kroner. Det inneber at det i saka med "Rocknes" ikkje vil vere full dekning for eit tap på 110 millionar kr etter reglane i sjølova § 175 nr. 3. (Departementet har ikkje undersøkt om saka med Rocknes vil følgje norsk rett eller ikkje, og om det i så fall vil vere sjølova § 175 eller dei lågare beløpa i sjølova § 184 nr. 3 i avsnitt III i sjølova kapittel 9 som gjeld i den saka.)

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

Den første saka galdt utslepp av bunkersolje frå «Mercantil Marica» i 1989. Her var kravet frå staten på 38 millionar kr, mens dekninga berre var på 17,7 millionar kr, jf. vedlegg 1 til NOU 2002: 15. Det er ikkje kjend kva for bruttotonnasje «Mercantil Marica» hadde, men om ein legg det oppgitte avgrensingsbeløpet på 17,7 millionar kr til grunn, skulle avgrensingsreglane som galdt i 1981, tyde på at skipet var på minst 10 000 bruttotonn. (Departementet kjenner ikkje til om det også var andre krav i saka, og det er derfor mogleg at den totale bruttotonnasjen til skipet var høgare.) For eit skip på 10 000 bruttotonn ville det med framlegget frå Sjølovkomiteen ha vore 12 millionar SDR, eller ca. 120 millionar kr, i dekning for kravet frå staten, jf. tabellen i punkt 3.5.1 ovanfor. Dei nye ansvarsgrensene som er foreslått av Sjølovkomiteen, ville derfor ha vore meir enn nok i den saka.

Den andre saka der det ikkje var full dekning innanfor avgrensingsbeløpa i sjølova for kravet frå

staten, var «Solhav» på 462 bruttotonn, som sank ved kai i 1999. Her var kravet frå staten på 2,3 millionar kr, men ein fekk berre 684 500 kr i dekning etter reglane i sjølova, jf. vedlegg 1 til NOU 2002: 15. Med framlegget frå Sjølovkomiteen ville det i saka «Solhav» ha vore 30 millionar kr i dekning for krav som gjaldt oppryddingstiltak m.m.

Desse to sakene kan tyde på at dei avgrensingsbeløpa som Sjølovkomiteen har gjort framlegg om, er meir enn høge nok, men den tredje saka, «Green Ålesund», viser at det ikkje er så sikkert. «Green Ålesund» var på 6 182 bruttotonn. Avgrensingsbeløpet etter London-konvensjonen 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav for eit slikt skip var på ca. 1,2 millionar SDR, eller ca. 12 millionar kr. (Avgrensingsbeløpet etter 1996-avgrenskonvensjonen ville ha vore på 2 672 800 SDR, eller ca. 27 millionar kr.) Kravet i saka var på ca. 86 millionar kr. Med framlegget frå Sjølovkomiteen ville det i saka "Green Ålesund" ha vore ca. 8 182 000 SDR, eller ca. 82 millionar kr, i dekning med ein kurs på 10 kr. (I februar 2005 svara 1 SDR til ca. kr 9,50, og 8 182 000 SDR utgjer då berre 77 684 000 kr.) Dette kan tyde på at avgrensingsbeløpa bør vere noko høgare enn Sjølovkomiteen har gjort framlegg om for skip med ein slik storleik, jf. også merknadene frå Miljøverndepartementet i høyringa om at ansvarsgrensene som Sjølovkomiteen foreslår, kan vere for låge for skip mellom 3 000 og 20 000 bruttotonn.

Fiskefartøyet «Gudrun Gisladdottir», som grunnstøtte og sank i 2003, var på 2 626 bruttotonn. Staten hadde kostnader på 36 millionar kr til naudlossing av bunkersolje og opprydding av ca 300 m³ diesel. For dette skipet ville avgrensingsbeløpet etter forslaget frå Sjølovkomiteen ha vore på 4 626 000 SDR, eller ca. 46 millionar kr, som ville ha vore meir enn nok til å dekkje kravet på 36 millionar kr frå staten.

I saka om «Rocknes» ville avgrensingsbeløpet etter forslaget frå Sjølovkomiteen ha vore på 14 882 500 SDR, eller ca. 150 millionar kr, og dette ville ha vore meir enn nok til å dekkje eit krav på 110 millionar kr.

Sjølv om det i dei fleste av desse sakene ville ha vore full dekning for krava som gjaldt statlege aksjonar innanfor dei ansvarsgrensene som Sjølovkomiteen foreslår, meiner departementet det er grunn til å vurdere om det bør gjelde høgare beløp enn i forslaget i NOU 2002: 15. Avgrensingsbeløpa bør vere så høge at ein er sikra at dei strekk til også i heilt spesielle saker, som til dømes saka om «Green Ålesund».

Departementet har merka seg at det ikkje er for dei aller minste skipa at behovet for høgare avgren-

singsbeløp ser ut til å vere størst. Røynslene frå saker sidan 1981 til 2005 støttar opp om høyringsfråsegna frå Miljøverndepartementet om at det er for dei mellomstore skipa på mellom 3 000 og 20 000 bruttotonn det er størst behov for å auke avgrensingsbeløpa. Av dei fem sakene der det ikkje har vore full dekning innanfor avgrensingsbeløpa sidan 1981, er tre saker («Mercantil Marica», «Green Ålesund» og «Rocknes») i denne gruppa. «Gudrun Gisladdottir» er i gruppa mellom 2 000 og 3 000 bruttotonn. Berre «Solhav» var på under 1 000 bruttotonn.

Departementet viser også til at Miljøverndepartementet har opplyst i høyringa at skip under 3 000 bruttotonn normalt ikkje går på dei tunge bunkersoljene, men brukar dieselolje, som ikkje medfører like høge oppryddingskostnader. Vidare uttaler Miljøverndepartementet at kostnadene til vrakfjerning erfaringsvis aukar jo større skipet er, og at det derfor etter Miljøverndepartementet sitt syn «bør vere et forholdsmessig høgere ansvarsbeløp for fartøyer over 3 000 bt enn fartøyer under denne størrelsen».

Miljøverndepartementet uttalte også i høyringa at ein er usikker på om dei ansvarsbeløpa som Sjølovkomiteen foreslår, vil strekkje til for å dekkje oppryddingstiltak for skip på mellom 3 000 og 20 000 bruttotonn. Saka «Green Ålesund», der forslaget frå Sjølovkomiteen ikkje ville ha gjeve full dekning, kan tyde på at det for denne gruppa av skip er naudsynt med høgare beløp.

Departementet har også vurdert merknadene frå *Fiskebåtredernes Forbund* og *Norges Fiskarlag* om at små fiskefartøy på mellom 300 og 2 000 tonn (ca. 300 fartøy i alt etter opplysningane frå *Fiskeridepartementet* i høyringa) i liten grad utgjør ein miljørisiko, samstundes som aukinga av ansvarsbeløpa kan føre til ein vesentleg auke av forsikringskostnadene for desse skipa. Departementet ser det ikkje som formålstenleg å gje særlege reglar i sjølova for fiskefartøy. Også andre mindre fartøy kan hevde at dei på same måte ikkje utgjør ein stor miljørisiko og vil få auka forsikringsbeløp med auka ansvar. I tillegg viser departementet til saka med "Gudrun Gisladdottir" på 2 626 bruttotonn, jf. ovanfor, som syner at også ulukker med relativt små fiskebåtar kan føre med seg høge kostnader til oljevernaksjonar. Sjølv om auka ansvarsgrenser for skip som har ansvarsforsikringa si utanfor P&I-klubbane, kan gje ei klår auke i forsikringskostnadene, jf. ovanfor i punkt 3.5.1 om dette, er det ut frå prinsippet om at forureinaren skal betala, etter departementet sitt syn naudsynt å auke ansvarsgrensa jamvel for slike skip. Ansvarsgrensa etter § 175 nr. 3 i sjølova i dag for skip på under 2 000 tonn er lav, berre på 1 millionar SDR (ca. 10 millionar kr). Departementet

legg til grunn at også små fartøy på mellom 300 og 2 000 tonn kan ha ulukker som fører til oljevernaksjonar (utslepp av dieselolje), vrakfjerning m.m. som i heilt spesielle tilfelle kan kome opp i langt høgare beløp enn dette. Sett ut frå prinsippet om at forureinaren skal betale, meiner departementet at det derfor ikkje er urimeleg å auke ansvarsbeløpet vesentleg også for skip på under 2 000 tonn. Departementet ser det likevel som lite sannsynleg at kostnadene vil kome opp i så mykje som 30 millionar kr for skip på under 1 000 bruttotonn, som er det avgrensingsbeløpet som Sjølovkomiteen foreslår for desse skipa. Det er berre i sju av dei 24 statlege aksjonane sidan 1981 at kostnadene har vore på meir enn 20 millionar kr. Ingen av desse sakene galdt skip på under 2 000 bruttotonn. Seks av desse sju sakane gjaldt skip som var vesentleg større enn 2 000 bruttotonn («Deifovos», «Mercantil Marica», «Azalea», «Arisan», «Green Ålesund» og «Rocknes»). Ei sak, «Gudrun Gisladdottir», galdt eit skip på mellom 2 000 og 3 000 bruttotonn.

Av omsyn til forsikringskostnadene til dei små skipa på opp til 2 000 bruttotonn, meiner departementet at ein ikkje bør auke avgrensingsbeløpa meir enn det som er naudsynt i denne klassa. Som Fiskeridepartementet gav uttrykk for i høyringa, kan auka forsikringspremiar i seg sjølv føre til skjerping av bevisstgjeringa av tiltak for å auke tryggleiken med sikte på å redusere skader og havari. Departementet meiner likevel at ein bør unngå å setje ansvarsgrensene høgare enn det som er naudsynt, særleg der dette kan ha store verknader på forsikringskostnadene for denne kystnæringa.

Departementet foreslår, i tråd med høyringsfråsegna frå Miljøverndepartementet, at ansvarsgrensa vert auka mest for gruppa av skip frå 3 000 til 20 000 bruttotonn. For denne gruppa ligg ansvarsgrensene i lovforslaget § 175 a eit godt stykkje over framlegget frå Sjølovkomiteen. For dei små skipa på opp til 2 000 bruttotonn foreslår departementet ei noko lågare auke av ansvaret enn i forslaget frå Sjølovkomiteen, særleg for skipa som er på under 1 500 tonn. For skipa på over 20 000 bruttotonn foreslår departementet ei viss auke i høve til forslaget frå Sjølovkomiteen, som ein konsekvens av at ansvaret er satt høgare for dei mellomstore skipa, og at "skalaen" derfor vert flytta oppover. Sett i høve til tonnasjen er likevel auken her mindre enn for dei mellomstore skipa. Etter opplysningane frå Sjølovkomiteen om at den førre auken i avgrensingsbeløpa ikkje førte til ei påviseleg auke i premien for den havgåande flåten som har forsikringa si i P&I-klubbane, jf. punkt 3.5.1 ovanfor, legg departementet til grunn at det ikkje vil ha vesentlege verknader for forsikringskostnadene til denne flåten om ansvars-

grensa vert satt ein del høgare enn i framlegget frå Sjølovkomiteen. Det same gjeld også i høve til dei mellomstore skipa, som også vanlegvis vil vere forsikra i P&I-klubbane.

Departementet er samd med Sjølovkomiteen i at det ikkje er naudsynt med høgare ansvarsgrenser for dei aller minste skipa på under 300 tonn, og at ansvarsgrensa på 1 millionar SDR (ca. 10 millionar kr) som gjeld i dag, framleis bør regulere desse skipa. Dette er gjennomført i lovforslaget i eit nytt tredje ledd i § 172, som inneber at det framleis vil vere ansvarsgrensene i § 175 som gjeld for skip på 300 tonn eller mindre. Dette følgjer også av at framlegget til § 172 a første ledd berre gjeld for skip på over 300 tonn.

I forslaget frå departementet til ein ny § 175 a er

etter dette ansvarsgrensa for krav som nemnt i forslaget til § 172 a (slike krav som er omfatta av det norske atterhaldet), auka frå 1 million SDR (ca. 10 millionar kr) til 2 millionar SDR (ca. 20 millionar kr) for skip opp til 1 000 bruttotonn. Frå 1 001 til 10 000 bruttotonn vert ansvaret auka med 2 000 SDR pr. tonn. Frå 10 001 bruttotonn vert ansvaret auka med 500 SDR pr. tonn.

Med dette forslaget er den største auken i ansvaret, jamført med tonnasjen, gjort for dei mellomstore skipa på mellom 3 000 og 20 000 bruttotonn.

Desse ansvarsgrensene inneber endringar i avgrensingsbeløpa jamført med ansvaret etter gjeldande rett og jamført med framlegget til Sjølovkomiteen, slik som det går fram i tabell 3.1:

Tabell 3.1

Bruttotonn	Sjølova § 175 nr. 3 (SDR)	Framlegget frå Sjølovkomiteen (SDR)	Framlegget frå departementet (SDR)
300	1 million	1 million	1 million
301	1 million	3 million	2 millionar
1000	1 million	3 millionar	2 millionar
1500	1 million	3,5 millionar	3 millionar
2000	1 millionar	4 millionar	4 millionar
3000	1 400 000	5 millionar	6 millionar
6000	2 600 000	8 millionar	12 millionar
10 000	4 200 000	12 millionar	20 millionar
20 000	8 200 000	17 millionar	25 millionar
30 000	12 200 000	22 millionar	30 millionar
70 000	24 200 000	42 millionar	50 millionar

Departementet er samd i merknadene frå *Bellona* og *Miljøverndepartementet* i høyringa om at det er naudsynt at beløpa med jamne mellomrom vert justerte opp i takt med prisstiging og inflasjonen. Departementet ser det likevel ikkje som formålstenleg å regulere i sjølova kor ofte og på kva for måte ei slik oppjustering skal skje. Departementet meiner som eit utgangspunkt at ein bør vurdere å auke ansvarsgrensene i § 175 a kvar gong ein aukar ansvarsgrensene i 1996-avgrensingskonvensjonen, jf. sjølova § 175, men likevel ut i frå ei vurdering av behovet.

3.6 Særskilt om reiarens kostnader til egne oppryddingstiltak

3.6.1 Gjeldande rett

Ein reiar som sjølv set i verk oppryddingstiltak etter ei ulukke med skipet sitt, har ikkje nokon rett

til å krevje at kostnadene til dette kjem til frådrag i avgrensingsbeløpet etter sjølova kapittel 9. Sjølovkomiteen gjer greie for dette i punkt 2.3 i NOU 2002: 15 på side 15–16:

«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 opp-

regningen 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 begrensningsbeløpet.

Forslag om at rederen skulle gis rett til refusjon i ansvarsbegrensningsfondet 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 begrensningsbeløpet 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.»

Etter kapittel 10 i sjølova, som gjennomfører ansvarsreglane i dei internasjonale oljesølskonvensjonane, gjeld ein annan regel. Etter sjølova § 195 tredje ledd skal krav «som gjelder rimelige utgifter til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense forurensingsskade» vere likestilte med andre krav ved fordelinga av det avgrensingsfondet som er regulert i paragrafen. Dette vil seie at den ansvarlege (den som er registrert som eigaren av skipet, jf. sjølova § 191) kan melde inn egne kostnader i avgrensingsfondet, og at dei blir dekte innanfor fondsbeløpet på lik linje med andre krav. Det vil i praksis få følgjer der dei samla krava er høgare enn avgrensingsbeløpet. Då vil det beløpet som vert utbetalt til dei skadelidne, bli redusert med ein sum som svarar til den delen

av fondet som eigarens kostnader utgjær. Verknaden vert den same for dei andre skadelidne som om tiltaka hadde vore utførte av styresmaktene, og utgiftene til dette hadde vore meldte inn i fondet.

3.6.2 Forslag frå Sjølovkomiteen

Ein slik regel som gjeld i sjølova § 195 tredje ledd i saker om oljesøl frå oljetankarar, er ikkje i samsvar med 1996-avgrensingskonvensjonen. For dei tilfella som er omfatta av atterhaldet som Noreg har gjort, er det likevel mogleg å innføre ein tilsvarende regel.

Sjølovkomiteen foreslår ein regel som svarar til § 195 tredje ledd i sjølova, slik at utgifter som reieren har hatt til tiltak, skal kunne kome til frådrag, i høve til sin del, i avgrensingsbeløpet som skal betalt ut til dei andre skadelidne. Sjå § 182 d andre ledd i lovforslaget i utgreiinga. Sjølovkomiteen grunnjev dette med at dagens reglar kan verke lite motiverande for reieren si interesse i sjølv å setje i verk oppryddingstiltak. Sjølovkomiteen meiner at ein bør sjå på kostnadene ved oppryddingstiltak på same vis utan omsyn til kven som utfører tiltaka, om det er reieren sjølv eller styresmaktene. Sjølovkomiteen skriv om dette i punkt 8.5 på side 40 i NOU 2002: 15:

«De alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav gjelder bare krav mot rederen og andre ansvarlige, se sjøl. § 172. Dette innebærer at en reder som etter en sjøulykke setter i verk oppryddingstiltak selv må stå for kostnadene uten noen rett til å kreve dekning ved fordelingen av ansvarsbeløpet. Dette er det redegjort for i avsnitt 2.3 foran.

Sjølovkomiteen viser til at en skadevolder både etter lovgivningen og alminnelige rettsregler som regel vil ha plikt til så vidt mulig å avverge og begrense skade og ulempe som følge av skadevoldende handlemåte. Dette gjelder også i forhold til oppryddingstiltak etter sjøulykker, se redegjørelsen for reglene i havne- og farvannsloven og forurensningsloven i kapittel 3 foran. Den økonomiske virkning av en slik tiltaksplikt vil imidlertid generelt sett kunne bero på om ansvaret er undergitt ansvarsbegrensning eller ikke. Dette er det redegjort for i avsnitt 4.2 foran. Ved større ulykker hvor ansvarsbegrensning etter sjøloven §§ 171 flg. blir aktuelt, vil således virkningen ofte kunne bli at rederen reelt må dekke disse kostnadene i tillegg til å dekke krav fra tredjemenn innenfor rammen av ansvarsgrensen. Etter Sjølovkomiteens mening er dette av flere grunner neppe noen god løsning.

For det første vil en slik regel kunne virke demotiverende i forhold til rederens interesse

av selv å sette i verk oppryddingstiltak etter en sjøulykke. Gjennomføres oppryddingen i regi av det offentlige, vil rederens kostnadsansvar være et krav undergitt ansvarsbegrensning. I utgangspunktet burde kostnadene ved oppryddingstiltakene behandles på samme måte i forhold til begrensningsretten uavhengig av hvem som utfører oppryddingen. Det er ikke grunn til å anta at de samlede kostnader ved en sjøulykke vil påvirkes vesentlig av om det er rederen eller det offentlige som sørger for å få arbeidet utført.

For det annet vil en løsning som åpner for at rederen vil måtte dekke egne oppryddingskostnader fullt ut i tillegg til ansvarsbeløpet, innebære en betydelig økonomisk usikkerhet som er egnet til å komplisere vurderingen av hva som generelt sett vil være et akseptabelt nivå for en særskilt ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. Dette gjelder særlig i forhold til kostnader ved oppryddingstiltak som rederen, i henhold til regler eller pålegg gitt etter en ulykke i eller i medhold av forurensningsloven og havne- og farvannsloven, vil ha en offentligrettslig plikt til å sette i verk. Det offentliges utførelse av slike pålegg vil etter sjøulykken fremtre som et alternativ til oppryddingstiltak i offentlig regi. Sett både ut fra rederens og det offentliges situasjon bør valg av fremgangsmåte her i første rekke bero på praktiske overveielser i den aktuelle situasjon og ikke bli bestemt av at fordelingen av det samlede kostnadsansvar vil kunne bli forskjellig alt etter hvilken fremgangsmåte som velges. En regel som gir rederen adgang til å kreve egne oppryddingskostnader dekket på lik linje med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet, vil gi et sikrere grunnlag for fastlegging av nivået på den særskilte ansvarsgrensen for krav i anledning av oppryddingstiltak og dermed også for de ansvarsforsikringsordninger som vil bli benyttet i praksis. Forslaget til ansvarsgrenser i lovutkastet § 182c er utformet ut fra slike synspunkter.

Sjølovkomiteen mener etter dette at rederen bør gis rett til å kreve egne oppryddingskostnader dekket ved fordelingen av ansvarsbeløpet, og viser til at dette også er regelen i sjøloven § 195 tredje ledd, se avsnitt 2.4 foran. En tilsvarende regel foreslås derfor i lovutkastet § 182d annet ledd.»

3.6.3 Høyringsinstansane sitt syn

Det er få av høyringsinstansane som har merknader til dette punktet. *Miljøverndepartementet*, *Nærings- og handelsdepartementet* og *Miljøstiftelsen Bellona* gjev sin støtte til framlegget til § 182 d andre ledd.

Miljøverndepartementet uttaler:

«Som redegjort for av komiteen, ble forslag om at rederen skulle gis rett til refusjon i ansvarsbegrensningsfondet av egne utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense tap som ansvaret er begrenset for, framsatt på diplomatkonferansen i 1976, men fikk ikke nødvendig flertall. Begrunnelsen var at rederen har en plikt til å redusere virkningene 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 begrensningsbeløpet i de tilfellene hvor summen av krav i anledning av en sjøulykke overstiger ansvarsgrensen slik at de skadelidte kun mottar forholdsmessig dekning av sine krav.

Etter departementets mening er denne begrunnelsen fortsatt relevant. Vi påpeker videre at rederen i henhold til forurensningsloven i stor utstrekning er rettslig forpliktet til å gjennomføre egne tiltak, og at han kan bli holdt strafferettslig ansvarlig for manglende gjennomføring. Det er likevel mulig at forslaget til ny § 182 d annet ledd i sjøloven i enda større grad vil motivere rederen til å gjennomføre egne tiltak, noe som vil være positivt for miljøet i den utstrekningen dette reduserer eventuell forurensningsskade. Selv om departementet ser prinsipielle betenkeligheter ved forslaget, kan det likevel aksepteres ut fra et sterkt ønske om i større utstrekning å motivere rederen selv til å gjennomføre tiltak i forbindelse med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Det er særlig viktig at forebyggende og avbøtende tiltak kommer i gang så raskt som mulig i slike situasjoner.»

Miljøstiftelsen Bellona uttaler:

«Dagens regler om begrensning gjelder bare i forhold til krav rettet mot rederen og andre ansvarlige. Dette innebærer at utgifter en reder har i forbindelse med oppryddingstiltak m.m. må betales fullt ut av rederen selv, uten mulighet til å kreve dekning ved deling av ansvarsbeløpet. Slik sjøloven er utformet i dag, gir den ikke rederen incentiver til selv å foreta oppryddingstiltak. For rederen vil det isteden kunne lønne seg å forholde seg passiv og vente på at myndighetene o.a. iverksetter tiltak. Rederens ansvar for disse utgiftene vil dermed være underlagt begrensning, i motsetning til hva som hadde vært tilfellet om rederen selv foretok de samme tiltak.

Mot dette kan selvsagt innvendes at redere uansett har en generell plikt til å avverge og begrense forurensningsskader som følger av virksomheten. Det kan hevdes at det ikke er rimelig

at rederens utgifter til slike tiltak skal inngå i ansvarsbegrensningsbeløpet, i og med at han uansett har plikt til å foreta handlingene. Et slikt resonnement slår imidlertid ikke til i praksis. Den utformingen regelverket har i dag, medfører at det kan lønne seg for rederen å «sitte på gjerdet» i påvente av at andre foretar de nødvendige tiltak. Dette er en meget uheldig løsning for miljøet, idet skadeforebyggingen og oppryddingen ikke kommer i gang umiddelbart, noe som kan medføre større skader og høyere kostnader forbundet med oppryddingen. En slik handlemåte er også samfunnsøkonomisk uheldig, idet oppryddingen krever større ressurser.

Det er derfor meget viktig at reglene utformes på en måte som motiverer rederen til selv å foreta oppryddingstiltak, uten å vente på at andre skal gjøre det. Bellona ser komiteens forslag som positivt i dette henseende, idet rederens utgifter i forbindelse med oppryddingstiltak etter forslaget skal kunne kreves dekket under begrensningsbeløpet, jf. utkastets § 182 d.»

3.6.4 Departementet sitt syn

Departementet er samd i forslaget fra Sjølovkomiteen, og er også samd i merknadene fra Miljøverndepartementet og Bellona om dette. I lovforslaget er framlegget fra Sjølovkomiteen til § 182 d andre ledd gjennomført i § 179. Ordlyden i forslaget til § 179 er lagt nærmare sjølova § 195 enn i Sjølovkomiteen sitt framlegg, men innhaldet er det same som i Sjølovkomiteen sitt forslag til § 182 d andre ledd.

Etter sjølova § 195 tredje ledd gjeld retten for den ansvarlege til å melde sine egne utgifter inn i fondet, berre om tiltaket vart gjort «frivillig». Sjølovkomiteen foreslår ikkje eit tilsvarende krav, men kommenterer ikkje dette nærmare. Vilkåret «frivillig» i sjølova § 195 tredje ledd kjem frå ordet «voluntarily» i artikkel V nr. 8 i den internasjonale konvensjonen 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade. Når vilkåret «frivillig» ikkje er med i forslaget til § 179, vil det vere klart at reieren kan gjere frådrag i avgrensningsbeløpet for sine egne utgifter, sjølv om det offentlege har gjeve reieren pålegg om å utføre tiltaka. Departementet meiner det er god grunn til at regelen bør gjelde jamvel i slike høve. Dei omsyna som ligg bak lovforslaget § 179, dreier seg om å motivere den ansvarlege til å utføre tiltak, og dette gjeld utan omsyn til om det er gjeve pålegg eller ikkje.

3.7 Særskilt om handlemåte som hindrar ansvarsavgrensning

3.7.1 Gjeldande rett

Etter sjølova § 174 kan ein ansvarleg ikkje avgrense ansvaret sitt etter kapittel 9 i sjølova dersom «det godtgjøres at den ansvarlige selv har voldt tapet med forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at slik tap sannsynligvis ville oppstå». Regelen er omhandla i NOU 1980: 55 Begrensning av rederansvaret på side 20–21.

I «den ansvarlige selv» ligg at det må vere reieren eller reieriet sjølv (dei styrande organa i reieriet og visse overordna tilsette i leinga av reieriet, sjå NOU 2002: 15 punkt 4.1 på side 24) som har gjort feilen.

Når det gjeld skyldkravet, uttaler Sjølovkomiteen i NOU 2002: 15 i punkt 4.1 på side 24 – 25:

«Et annet spørsmål gjelder hvilke krav til skyld som følger av at tapet må være voldt «grovt uaktsomt og med forståelse av at slik tap sannsynligvis ville oppstå». En side av dette spørsmålet er hva som her skal regnes som grov uaktsomhet. I rettspraksis legges det til grunn at begrepet må forstås som i alminnelig erstatningsrett, bl.a. slik at både feil og forsømmelse omfattes (NOU 1980: 55 s. 20). I Rt. 1989 s. 1318, på s. 1322, uttales det at grov uaktsomhet vil omfatte «et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.» Denne uttalelse er senere fulgt opp i Rt. 1995 s. 486, som gjaldt ubegrenset ansvar etter veifraktloven § 38. Vurderingen av hvor markert avviket må være, vil imidlertid kunne variere i en viss utstrekning med den særlige rettsvirkning som er knyttet til begrepet i de ulike sammenhenger. I forhold til ansvarsbegrensning vil således hovedspørsmålet være om avviket fra forsvarlig handlemåte er så markert og klanderverdig at full erstatning bør utgå. Det er da ikke til å unngå at den alminnelige holdning til anvendelsen av regelverket om ansvarsbegrensning i det enkelte tilfelle også vil kunne innvirke på vurderingen.

Selv om et tap er voldt ved en forsettlig eller grovt uaktsom feil eller forsømmelse fra den ansvarliges side, vil ansvaret for tapet ikke alltid være unntatt fra ansvarsbegrensning. Det kreves i tillegg at den ansvarlige også hadde forståelse av at slik tap sannsynligvis ville oppstå. I tilfelle av forsettlig handlemåte vil dette vilkåret normalt være oppfylt. Derimot innebærer tilleggsvilkåret at det bare vil være krav i anledning av tap voldt ved grov form for bevisst uakt-

somhet som er unntatt fra ansvarsbegrensning. Det er ikke tilstrekkelig at den ansvarlige burde ha innsett at tapet ville oppstå, jf. *Thor Falkanger/Hans Jacob Bull* l.c.s. 165. Heller ikke er det nok at den ansvarlige måtte innse at andre typer av tap kunne oppstå som følge av sin handlemåte. Bestemmelsen krever således både at det må foreligge årsakssammenheng mellom den grove egenfeil og tapet, og at det tap som faktisk oppsto, fremsto som en sannsynlig følge av den klanderverdige handlemåten.»

Eit spørsmål som er særskilt aktuelt her, er kva som vert konsekvensane av § 174 i tilfelle der den ansvarlege etter ei sjøulukke har ei plikt til å gjere skadeavgrensande tiltak, til dømes etter pålegg frå styresmaktene, men forsømer å oppfylle pålegget, og denne forsøminga oppfyller dei subjektive skyldvilkåra i § 174. Spørsmålet er om den ansvarlege mistar retten til avgrensing av ansvaret etter § 174, for dei skadefølgjene som er ein konsekvens av denne forsøminga. I NOU 1980: 55 på side 21 uttalte Sjølovkomiteen om dette at: «[g]rensen for erstatningsansvaret vil her bestemmes av den vanlige erstatningsrettslige adekvansgrense».

Sjølovkomiteen viser i NOU 2002: 15 til at dei årsaksspørsmåla som § 174 reiser i slike høve, kan verte temmeleg komplekse. Sjølovkomiteen drøftar dette i punkt 4.3 på side 26–27 i NOU 2002: 15 og uttaler der:

«Kravet om årsakssammenheng i sjøl. § 174 må som hovedregel medføre at det bare er krav i anledning av tap som kunne ha vært unngått ved oppfyllelse av tiltakspliktene fra rederens side, som vil være unntatt fra ansvarsbegrensning. I forhold til fjernings- og oppryddingspliktene etter havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd, jf. § 20 (se avsnitt 3.2), og forurensningslovens § 28, jf. § 37 (se avsnitt 3.3) er det nettopp de fremtidige skader og ulemper for miljøet og sjøtrafikken som følge av unnlatt fjerning og opprydding som skal avverges ved de tiltak pålegget omfatter. Det er imidlertid også mulig å hevde at slike skader reelt er inntrådt i og med selve sjøulykken, og at tiltakspliktene i virkeligheten gjelder gjenoppretting av den situasjon som forelå før sjøulykken. I så fall vil en måtte trekke et skille mellom disse forhold og en videreutvikling av skadene og ulempene som følge av at tiltaksplikten ble forsømt. Det ubegrensede ansvar vil da kun gjelde merkostnadene ved forsømt opprydding, med mindre selve sjøulykken er forårsaket ved grov egenfeil som nevnt i sjøl. § 174.

I forhold til forurensningsskade (se avsnitt 3.4) vil forholdet bli noenlunde tilsvarende, f. eks. i tilfelle hvor sjøulykken fører til både utslipp av bunkersolje og fare for ytterligere ut-

slipp. Når det gjelder den forurensning som har skjedd i og med selve sjøulykken, vil en kunne skille mellom den forurensningsskade som inntrådte ved ulykken og den utbredelse av forurensningen som ville vært unngått hvis oppryddingstiltakene var satt i verk i tide. I tillegg kommer ny forurensning som følge av ytterligere utslipp av bunkersolje. Dessuten kan det tenkes at kostnadene ved opprydding også av andre grunner blir større som følge av at oppryddingen utskytes i tid.

Dersom verken rederen selv eller myndighetene gjennomfører de tiltak et myndighetspålegg omfatter, og miljøskade, ekstra kostnader eller annen skade oppstår som følge av at rederen ikke etterkommer pålegget, vil vilkårene i § 174 for at rederen skal miste rett til ansvarsbegrensning for slike krav som regel være oppfylt. Rederen vil her ha den nødvendige kunnskap slik at valget om å ikke utføre tiltakene i utgangspunktet normalt må ses på som en forsettlig unnlattelse av å avverge eller begrense skaden. Dette må imidlertid forutsette at vedtaket er gyldig. Dersom rederen klager på vedtaket, og myndighetene iverksetter tiltak før klagesaken er avgjort, er det som regel neppe slik at retten til å begrense ansvaret vil gå tapt. Unntakstilfelle kan likevel tenkes, særlig når klagen er åpenbart ubegrunnet og fremstår som en trenering av tiltaksplikten i en situasjon hvor det er påkrevet å handle raskt. Prinsipielt er det faren for forurensning – ikke pålegget – som utløser tiltaksplikten.

Drøftelsen ovenfor viser at det er en betydelig grad av usikkerhet knyttet til i hvilken utstrekning rederen etter gjeldende lovgivning vil ha ubegrenset ansvar i tilfelle av forsømmelse av fjernings- og oppryddingstiltak og andre skadeforebyggende tiltak i henhold til regler eller pålegg gitt i eller i medhold av lov. Dette innebærer også at det praktisk sett vil foreligge atskillig usikkerhet med hensyn til i hvilken utstrekning en reder allerede etter sjøl. § 174 vil kunne få et ubegrenset ansvar for krav som nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 og 5.»

3.7.2 Forslaget frå Sjølovkomiteen

Sjølovkomiteen foreslår i sitt forslag til § 182 e ei særskilt regulering av "krav i anledning av at offentlig myndighet etter en sjøulykke har satt i verk oppryddingstiltak som nevnt i § 182b for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken, herunder forurensningsskade ". Etter denne føresegna kan den ansvarlege avgrense ansvaret sitt for slike krav. Det gjeld også om den ansvarlege sjølv har hatt plikt til – eller er gjeve pålegg om – å treffe slike tiltak. Etter andre ledd i føresegna kan

den ansvarlege likevel ikkje avgrense ansvaret dersom den ansvarlege sjølv har vore årsak til ulukka med forsett eller grov aktløyse. Dette inneber at slik skuld hos den ansvarlege som gjeld forsøming av å oppfylle ei plikt til å utføre tiltak etter sjøulukka som er naudsynte for å hindre eller avgrense skadar, til dømes å tømme bunkerstankane, ikkje skal føre til at retten til å avgrense ansvaret fell bort i høve til krav frå det offentlege som gjeld slike tiltak. Det er berre når forsettet eller den grove aktløysa gjeld sjølve sjøulukka, at retten til å avgrense ansvaret kan falle bort, jf. forslaget frå Sjølovkomiteen § 182 e andre ledd.

For andre krav foreslår Sjølovkomiteen at prinsippet i § 174 skal gjelde på vanleg måte, jf. forslaget til § 182 e tredje ledd frå Sjølovkomiteen.

Sjølovkomiteen seier at formålet med denne regelen først og fremst er å unngå at eit pålegg om tiltaksplikt frå styresmaktene skal vere avgjerande for om den ansvarlege kan avgrense ansvaret sitt eller ikkje, jf. side 46 i kapittel 10 i NOU 2002: 15:

«Etter første ledd annet punktum vil manglende overholdelse av plikt til å utføre oppryddingstiltak som nevnt i § 182b, eller manglende utføring av pålegg om tiltak, ikke medføre at den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret. Om den ansvarlige for eksempel unnlater å overholde plikt etter forurensningsloven § 7 annet ledd til å treffe tiltak for å hindre at forurensning inntreffer, eller for å stanse, fjerne eller begrense skadevirkningene av forurensning som allerede har inntrefft, innebærer ikke dette at retten til å begrense ansvaret går tapt. Heller ikke manglende utføring av pålegg gitt med hjemmel for eksempel i forurensningsloven § 7 fjerde ledd eller havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd vil i seg selv medføre at den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret. For en nærmere beskrivelse av de sentrale reglene om tiltaksplikter og regler som gir hjemmel for pålegg om oppryddingstiltak i henhold til gjeldende lovgivning, vises det til avsnitt 3.2 til 3.4.

Forslaget til første ledd annet punktum innebærer at det for krav som nevnt i lovutkastet § 182b gjøres unntak fra § 174 for de tilfellene der forsømmelse av den ansvarliges handleplikt etter en sjøulykke ville føre til at retten til å begrense ansvaret for følgeskadene ellers ville gått tapt. Se nærmere om denne problemstillingen i forhold til gjeldende rett ovenfor i kapittel 4, særlig avsnitt 4.3. Bakgrunnen for at komiteen foreslår en slik regel er først og fremst at den ser det som uheldig at utferdigelse av myndighetspålegg i så stor grad skal være bestemmende for om rederen får ubegrenset ansvar eller ikke. Dette henger sammen med at manglende utføring av pålagte tiltak etter gjeldende

rett normalt vil utgjøre en forsettlig egenfeil etter § 174, se avsnitt 4.3. Se også komiteens overveielser i avsnitt 8.6 ovenfor.

Om den ansvarlige ikke utfører pålagte tiltak, vil det imidlertid fortsatt kunne utløse strafferettslige reaksjoner, jf. særlig forurensningsloven § 78.»

Sjølovkomiteen meiner det er behov for å klargjere rettsreglene om dette, og peikar også på at reglane som gjeld i dag, kan føre til at forsikringa fell bort der den ansvarlege mistar retten til å avgrense ansvaret på grunn av eiga forsett m.m. Sjø NOU 2002: 15 avsnitt 8.6 på side 42, der Sjølovkomiteen uttaler:

«En regel som sjøloven § 174 vil således kunne medføre betydelig usikkerhet når det gjelder retten til å begrense ansvaret for krav i anledning av det offentliges kostnader ved oppryddingstiltak i tilfelle hvor rederen ikke oppfyller på riktig måte de tiltaksplikter som følger av pålegg etter forurensningsloven og havne- og farvannsloven, se avsnitt 4.4 foran. Det kan anføres at tilsidesettelse av tiltaksplikt utgjør forsettlig handlemåte fra rederen selv i forhold til det offentliges krav i anledning av nødvendige oppryddingstiltak satt i verk av den offentlige myndighet som har gitt pålegget. Det følger videre av vanlig vilkår for P&I- og annen ansvarsforsikring at rederens forsikringsdekning som regel også faller bort dersom sjøl. § 174 kommer til anvendelse, noe som reelt vil redusere utsiktene til at det offentlige får refundert sine oppryddingskostnader vesentlig. Usikkerhet når det gjelder forholdet mellom den særskilte ansvarsgrænse i lovutkastet § 182c og kostnadsansvaret grunnet på regler og pålegg om offentligrettslige tiltaksplikter, antas i det hele å ha negativ innvirkning på forsikringsordningene for krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker.

Sjølovkomiteen er etter dette kommet til at det er behov for en særlig regel som klargjør at rederen normalt har rett til å begrense sitt ansvar i forhold til offentlig myndighet for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker, og at dette også gjelder i tilfelle hvor rederen etter pålegg fra offentlig myndighet har hatt plikt til selv å sette i verk de tiltak det gjelder, se lovutkastet § 182e første ledd. Bestemmelsen må vurderes på bakgrunn av det ansvarsnivå som ligger til grunn for de ansvarsgrænser som følger av lovutkastet § 182c. Retten til ansvarsbegrensning overfor det offentlige skal imidlertid ikke gjelde dersom selve sjøulykken er forårsaket ved grov egenfeil fra rederens side, se lovutkastet § 182e annet ledd.

Sjølovkomiteen legger til grunn at de særlige hensyn som knytter seg til det offentliges krav på kostnadsdekning i tilfelle av opprydd-

dingstiltak etter sjøulykker, ikke gjør seg gjeldende på samme måte i forhold til private parter som er påført skade som følge av at nødvendige oppryddingstiltak ikke er satt i verk. I forhold til slike krav forutsettes således regelen i sjøl. § 174 lagt til grunn.»

Om dei krava som etter framlegget frå Sjølovkomiteen til § 182 e tredje ledd framleis skal følgje den alminnelege regelen i § 174, uttaler Sjølovkomiteen på side 46–47 i kapittel 10 i NOU 2002: 15:

«Henvisningen til § 174 i tredje ledd innebærer at spørsmålet om den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret for andre krav enn de som knytter seg til krav i anledning av at offentlig myndighet etter sjøulykken har satt i verk oppryddingstiltak for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken, fortsatt vil løses med grunnlag i § 174. Det kan dreie seg om følgeskader på eiendom – enten denne er i privat eller offentlig eie – som er forårsaket av at rederen ikke har truffet de nødvendige tiltak for å forhindre slik skade. Et eksempel på slikt krav kan være tapte inntekter for et hotell som får tilgriset strendene på eiendommen som følge av at rederen ikke har iverksatt nødvendige tiltak for å begrense skadeomfanget etter sjøulykken. Dersom vilkårene i § 174 er oppfylt vil rederen kunne få ubegrenset ansvar for slike følgeskader, selv om rederen etter lovutkastet § 182e første og annet ledd har rett til å begrense ansvar for kostnadene som offentlig myndighet har hatt ved oppryddingstiltak m.v. Se også avsnitt 8.6.»

3.7.3 Høyringsinstansane sitt syn

Det er berre *Miljøverndepartementet* og *Assuranceforeningen Skuld* som har kommentarar til forslaget til § 182 e frå Sjølovkomiteen.

Miljøverndepartementet, som går i mot framlegget, uttaler:

«Sjølovkomiteen påpeker i utredningen spenningsforholdet mellom tiltakspliktene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven og pålegg gitt i medhold av disse lovene, og ansvarsbegrensningsreglene i sjøloven. Omfanget av den ansvarliges tiltaksplikt begrenses ikke av ansvarsbegrensningsreglene i sjøloven. Dersom staten, i stedet for rederen, i en slik situasjon sørger for å gjennomføre nødvendige aksjoner, vil derimot statens etterfølgende refusjonskrav som hovedregel være begrenset av begrensningsreglene i sjøloven. I de tilfellene hvor det kan se ut til at kostnadene vil overstige begrensningsbeløpet, kan dette skape et uheldig incentiv for rederen til å la det offentlige ak-

sjonere, i stedet for straks å sette i gang egne tiltak.

Retten til ansvarsbegrensning gjelder likevel ikke dersom rederen har handlet på en måte som hindrer begrensning, jf. sjøloven § 174. Komiteen mener at det offentliges adgang til å pålegge rederen tiltaksplikter når det gjelder oppryddingstiltak for å avverge og begrense ytterligere tap, skade og ulempe etter en sjøulykke, fører til rettslig usikkerhet i forhold til spørsmålet om rederens handlemåte vil hindre ansvarsbegrensning, dvs. at tapet er forårsaket ved grov egenfeil når offentlig pålegg ikke etterkommes. Komiteen foreslår på bakgrunn av denne usikkerheten og den negative innvirkningen dette antas å ha på forsikringsordningene, en særlig regel som klargjør at rederen normalt har rett til å begrense sitt ansvar i forhold til offentlig myndighet for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker, og at dette også gjelder i tilfelle hvor rederen etter pålegg fra offentlig myndighet har hatt plikt til selv å sette i verk de tiltak det gjelder.

Departementet er enig med komiteen i at det generelt er viktig å finne frem til løsninger som fungerer i forhold til forsikringen. Vi mener likevel at man ikke bør innføre en slik særlig regel om at etterfølgende grov egenfeil knyttet til skadebegrensende og oppryddende tiltak, i forhold til det offentliges tap aldri skal ha som følge at retten til ansvarsbegrensning bortfaller. Begrunnelsen for regelen i sjøloven § 174, som er at det særlige erstatningsrettslige privilegium som retten til ansvarsbegrensning utgjør ikke bør gjelde der skaden er forsettlig fremkalt av skadevolder, bør etter vår mening tillegges betydelig vekt. At loven gir en absolutt rett til ansvarsbegrensning også i slike tilfelle vil etter departementets mening i vesentlig grad svekke den tiltaksplikten som ligger i forurensningsloven. Slik vi ser det vil forslaget, i hvert fall i praksis, til en viss grad legitimere mangelfull overholdelse av tiltaksplikten etter forurensningsloven. Etter vår mening er dette svært uheldig. Forslaget kan også føre til at rederne i større grad enn i dag lar staten gjennomføre nødvendige tiltak, og bare betaler for tiltakene i etterkant. Vi gjør oppmerksom på at en økning i antallet aksjoner mot akutt forurensning som staten må overta ansvaret for, vil innebære en vesentlig merbelastning på offentlige ressurser.

Departementet er videre i tvil om det er hensiktsmessig å innføre erstatningsrettslige regler som sonderer mellom offentlige og private skadelidte. Det vil ikke alltid være klart hvem som er å anse som «offentlig». Man kan for eksempel tenke seg at skadelidte er et selskap som er delvis eiet av det offentlige og delvis av private. Særlige spørsmål reiser seg også i forhold til kommunale skadelidte. De hensyn som knytter

seg til den offentlige instans som selv gir pålegget om tiltak, vil ikke på samme måte gjelde i forhold til andre, typisk i forhold til en kommune som har hatt tap og utgifter, for eksempel som følge av en aksjon mot akutt forurensning i henhold til forurensningsloven § 46 andre ledd.

I følge merknadene til § 182e vil manglende overholdelse av plikten til å gjennomføre tiltak etter forurensningsloven og havne- og farvannsloven fortsatt kunne utløse strafferettslige sanksjoner, jf. blant annet forurensningsloven § 78, selv om rederen etter forslaget ikke mister retten til ansvarsbegrensningen. Dette skaper etter departementets mening et motsetningsforhold mellom rederens erstatningsrettslige og strafferettslige ansvar ved brudd på tiltaksplikten etter forurensningsloven. Den økonomiske forutberegneligheten for rederen, som ligger som et vesentlig hensyn bak utformingen av forslaget til § 182 e, vil svekkes dersom et straffbart brudd på tiltaksplikten etter forurensningsloven utløser foretaksstraff hvor utbyttet inndras, jf. straffeloven §§ 34 og 48. Departementet antar at de merkostnader/utgiftene som det offentlige har hatt på grunn av at rederen ikke har gjennomført nødvendige tiltak vil kunne anses som utbytte i straffelovens § 34 forstand. I så fall skal utbyttet/den økonomiske fordelene inndras.

Departementet støtter ikke forslaget til ny § 182e. Vi mener forslaget i realiteten innebærer at tiltaksplikten etter forurensningsloven settes til side til fordel for sjølovens regler om ansvarsbegrensning. Vi er bekymret for at dette vil gi et sterkt signal om at rederen ikke trenger å gjennomføre egne tiltak i en situasjon med fare for forurensning eller hvor forurensning er inntrådt. Forslaget skaper dessuten problemer i forhold til det strafferettslige ansvaret. Etter departementets mening løser forslaget heller ikke den usikkerheten som komiteen påpeker på dette området.»

Assuranceforeningen Skuld støtter i utgangspunktet framlegget til § 182 e, men mener at framlegget der ikke går langt nok, og uttaler:

«§ 182 e nevner ikke den situasjon at den ansvarlige selv iverksetter tiltak uten at det er gitt pålegg om det slik bestemmelsen nevner, og disse tiltak utføres på en måte som kan rammes av ordlyden i 2. ledd. Er det meningen at slike tilfelle skal følge hovedregelen i § 174? Vi antar at § 182e kommer til anvendelse også her.

En situasjon er også at private interesser vil kunne bli berørt av oppryddingstiltak iverksatt av offentlig myndighet og som den ansvarlige selv har hatt plikt til osv. Vi frykter at slike interesser skal kunne tolke § 182(e) antitetisk og derved på generelt grunnlag frata den ansvarlige begrensningsrett.

Kommentarene nederst på første spalte side 42 i utredningen antyder nærmest at man anbefaler å opprettholde gjeldende retts uklarhet på dette punkt (at tilsidesettelse av tiltaksplikt utgjør forsettlig handlemåte som (muligens) ikke gir grunnlag for begrensning), hvilket må være i strid med den klargjøringstanken som i stor grad begrunner bestemmelsene i § 182 (e) (og som i utførlig grad er forklart i kommentarene på s. 41 – 42). Det er vanskelig å forstå at de samme «særlige hensyn» i en slik sammenheng ikke også bør gjelde i forhold til private interesser. Vi foreslår at 2. ledd ved klar tale kommer til anvendelse også på slike situasjoner og at 3. ledd utgår.»

3.7.4 Departementet sitt syn

Departementet foreslår ikke eit slikt unntak frå prinsippet i § 174 om forsøming av tiltaksplikt som Sjølovkomiteen går inn for i sitt framlegg til § 182 e.

Departementet er samd med Sjølovkomiteen i at manglande oppfyljing av eit pålegg frå styresmaktene om å gjere tiltak, ikkje i seg sjølv bør føre til at retten til å avgrense ansvaret fell bort, men vil peike på at det etter regelen i § 174 ikkje er slik at retten til å avgrense ansvaret fell bort utan vidare om eit pålegg ikkje vert oppfylt. Om det til dømes var umogleg for den ansvarlege å utføra tiltaka (typisk pga. veret), eller om tiltaka likevel ikkje ville vore formålstenlege for å unngå skaden, vert forsøminga ikkje ramma av § 174. Det som eventuelt kan føre til at retten til å avgrense ansvaret fell bort, er om forsøminga er gjort med forsett eller ved grov aktløyse, og at dette har vore årsak til eit tap.

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

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

mes ei forsettleg forsøming av å oppfylle ei tiltaksplikt valdar skade i form av bunkersoljesøl på eit fiskeanlegg, vil det etter framlegget frå Sjølovkomiteen gjelde andre reglar om ansvarsavgrensing om eigaren sjølv reinsar anlegget sitt for bunkersoljesøl, enn om styresmaktene gjer dette. Dette vil kunne verke vilkårleg, og kan også føre til spørsmål om kva for tiltak som er omfatta av unntaket, ikkje minst i saker der styresmaktene og andre har samarbeidd om dei tiltaka det gjeld.

På denne bakgrunnen meiner departementet at det skal sterke grunnar til dersom ein skal følgje opp framlegget frå Sjølovkomiteen om å gjere unntak frå det grunnleggjande sjørettslege prinsippet om at den som valdar skade med forsett eller grov aktløyse som nemnt i § 174, ikkje skal nyte godt av privilegiet å avgrense ansvaret. Dei omsyna som grunnleggjend forslaget frå Sjølovkomiteen, veier etter departementet sitt syn ikkje tungt nok.

Sjølovkomiteen grunnleggjend framlegget til dels med at det kan vere uvisse om tolkinga av § 172. Men også når det gjeld framlegget om ein ny § 182 e kan det vere uvisse om tolkinga. Departementet viser til dømes til at det ikkje alltid vil vere klårt kven som skal sjåast som "offentlig myndighet". Som nemnt over, vil det også kunne reisast spørsmål om tolkinga når det offentlege og private har samarbeidd om tiltaka. I tillegg vil viktige typar av tap ikkje følgje regelen, til dømes inntektstap for kystnæringar som vert ofre for bunkersoljesøl. Departementet viser til at regelen ikkje omfatter følgeskader av at tiltaka ikkje vert gjort.

Departementet kan heller ikkje sjå at omsyn som gjeld forsikringa, talar for ein slik regel som Sjølovkomiteen foreslår. Sjølovkomiteen uttaler at det følgjer av vanlege vilkår for P&I-forsikring at forsikringsdekninga i regelen fell bort dersom tilfellet er omfatta av sjølova § 174, og at dette vil redusere utsiktene til at det offentlege får erstatta kostnadene sine vesentleg. Departementet kan ikkje sjå at det å gjere unntak frå § 174, slik at forsett og grov aktløyse ikkje får verknad for avgrensinga av ansvaret, vil endre på dei vurderingane som forsikringsgjevaren gjer med omsyn til om den ansvarlege faktisk har handla med slik skuld at forsikringsdekninga fell bort. Verknaden av skuld når det gjeld forsømt tiltaksplikt i høve til retten til ansvarsavgrensing, er ei anna vurdering enn verknaden av skuld i høve til framkalling av forsikringshøvet. Om det i det førstnemnde spørsmålet vert gjort unntak frå § 174, slik Sjølovkomiteen foreslår, inneber det ikkje at slik skuld også vert utan verknad for forsikringsdekninga.

Departementet vil her også peike på at det ikkje er slik etter standardvilkåra i Norsk Sjøforsikrings-

plan (NSPL) at forsett eller grov aktløyse som gjeld forsømt tiltaksplikt har til følge at heile forsikringa fell bort. Dette har berre verknad for forsikringsdekninga av meirkostnadene ved slik forsøming. Departementet viser til NSPL §§ 3–30 og 3–31. Etter NSPL § 3–30 skal «sikrede gjøre det som med rimelighet kan ventes av ham for å avverge eller begrense tapet», dersom eit havari «truer med å inntruffe eller er inntruffet». Tiltak som er nemnde i forslaget § 172 a, er typisk slike tiltak som er omfatta av regelen i NSPL § 3–30, og dette gjeld utan omsyn til om det er gjeve eit offentleg pålegg om tiltaksplikta eller ikkje. Konsekvensen av at plikta til å gjere slike tiltak for å hindra skade etter eit havari ikkje vert oppfylt, er etter NSPL § 3–31 at forsikringsgjevaren ikkje vert ansvarleg for større tap enn han ville ha hatt plikt til å dekkje dersom tiltaksplikta var blitt oppfylt. (Etter NSPL er det berre når sjølve havariet har vore valda med forsett eller grov aktløyse av den ansvarlege, at heile kravet motforsikringsgjevaren kan falle bort, jf. NSPL §§ 3–32 og 3–33.)

Til slutt vil departementet peike på at spørsmålet om verknaden av forsett og grov aktløyse i høve til ansvarsavgrensinga, berre har rein teoretisk interesse dersom ein oppnår det som er formålet med forslaget til nye § 172 a og § 175 a i sjølova, nemlig at ansvarsgrensene vert så høge at tapa vert dekte fullt ut.

3.8 Gjennomføringa av ansvarsavgrensinga

3.8.1 Gjeldande rett

Etter sjølova kapittel 9 avsnitt II, som gjennomfører 1996-avgrensingskonvensjonen, gjeld det reglar om den nærmare gjennomføringa av eit skadeoppgjer med ansvarsavgrensing. Det gjeld til dømes reglar om kven som har rett til ansvarsavgrensing, jf. § 171, reglar om at det for nokre typar av krav ikkje gjeld rett til avgrensing, jf. § 173, reglar om handlemåtar som hindrar avgrensing, jf. § 174, reglar om fordeling av ansvarsbeløpa, jf. § 176, reglar om avgrensingsfond og avgrensingssøksmål og dei rettslege verknadene av at avgrensingsfond er oppretta, jf. §§ 177 og 178, reglar om ansvarsavgrensing når det ikkje har vore oppretta avgrensingsfond, jf. § 180, særlege reglar for krigsskip m.m., jf. § 181, og reglar om virkeområde m.m. i § 182. I tillegg gjeld det også etter sjølova kapittel 12 reglar om den tekniske gjennomføringa av eit avgrensingsoppgjer etter kapittel 9.

3.8.2 Framlegget frå Sjølovkomiteen

Sjølovkomiteen gjer framlegg om at tilsvarende reglar om fordeling av ansvarsbeløpa, avgrensningsfond og avgrensingssøksmål og dei rettslege verknadene av at avgrensningsfond er oppretta m.m., skal gjelde for dei krava som vert tatt unna frå konvensjonsbindinga ved det norske atterhaldet. I nokre tilfelle er dette gjort ved at ein tilsvarende regel er tatt opp att i lovframlegget, sjå til dømes forslaget til § 182 d første ledd, som tar opp att regelen i sjølova § 176 første ledd. I andre tilfelle skal dei same reglane om avgrensing gjelde etter ei tilvising, sjå til dømes framlegget til § 182 f første ledd som viser til at sjølova §§ 177, 180, 181 og 182 gjeld tilsvarende.

Sjølovkomiteen uttaler om dette på side 42 – 43 i punkt 8.7 i NOU 2002: 15:

«Sjølovkomiteen har i avsnitt 8.3 foran gått inn for den løysning at krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker helt unntas fra de alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav i sjøloven kap. 9 avsnitt I og i stedet undergis en særskilt ansvarsgrense. I samsvar med mandatet har komiteen derfor vurdert i hvilken utstrekning det også vil være behov for nasjonale regler vedrørende gjennomføringen av ansvarsbegrensning for slike krav «som i større eller mindre grad tilsvare 1976-begrensningskonvensjonens regler om begrensningsfond og begrensningssøksmål, fordeling av ansvarsbeløpene, m.v.» Komiteen er kommet til at de spørsmål som knytter seg til gjennomføringen av ansvarsbegrensningen, i hovedsak vil kunne løses ved at regler i sjøloven §§ 171– 82, samt i lovens kap. 12, gis tilsvarende anvendelse. I lovutkastet henvises det derfor i stor grad til disse bestemmelsene. I tillegg er det behov for enkelte lovtekniske tilpasninger i et begrenset antall bestemmelser.

Under de drøftelser Sjølovkomiteen har hatt med representanter for de andre nordiske land, er det blitt reist spørsmål om forholdet mellom ansvarsbegrensning etter de nye norske reglene for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker og ansvarsbegrensning etter gjeldende lovgivning i de øvrige nordiske land, som i motsetning til Norge ikke har tatt tilsvarende forbehold overfor 1976/1996 konvensjonen. Det har vært pekt på at begrensningsfond opprettet i et av de nordiske land også vil gi rett til forholdsmessig dekning for de typer av krav forbeholdet gjelder selv om sjøulykken inntreffer i norske farvann, og at det bør tas hensyn til dette ved utformingen av de nye norske lovreglene. Dette vil være nødvendig for å unngå at det samlede ansvar for disse typer krav for en reder hjemmehørende i et nordisk land i enkel-

te tilfelle vil tilsvare summen av den alminnelige ansvarsgrense og den særlige norske ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltakene.

Sjølovkomiteen har søkt å løse dette spørsmål slik at det ved anvendelsen av de særlige regler om ansvarsbegrensning for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker i det enkelte tilfelle skal tas hensyn til hvilken dekning disse kravene vil kunne oppnå i begrensningsfond opprettet i et annet nordisk land, se lovutkastet § 182f annet ledd. Bestemmelsen innebærer at begrensningsfond i annet nordisk land tillegges rettsvirkninger som angitt i sjøloven § 178 så langt det vil gi dekning til krav i anledning av oppryddingstiltak, forutsatt at det her i riket opprettes et tilleggsfond slik at det samlede ansvarsbeløp for slike krav tilsvare den særskilte ansvarsgrensen etter lovutkastet § 182c. Som følge av at fordelingsreglene vil være ulike for de to fond, vil en ikke – som i sjøloven § 178 nr. 7 – kunne løse problemet ved tilsvarende forhøyelse av det utenlandske begrensningsfondet.»

Sjølovkomiteen foreslår at reglane om krava som er omfatta av atterhaldet, vert sette inn i eit eiga avsnitt i sjølova kapittel 9. Sjølovkomiteen uttaler om dette:

«Lovutkastet er lovteknisk utformet som et nytt avsnitt IIa i sjølovens kapittel 9. Sjølovkomiteen legger vekt på at reglene om ansvarsbegrensning for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker fremtrer som nasjonale regler atskilt fra de alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav basert på de gjeldende internasjonale konvensjoner. Som det fremgår i avsnitt 2.1.1 foran, vil regler om særskilt ansvarsbegrensning av krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker ikke kunne gjennomføres i forhold til reglene i sjøloven kap. 9 avsnitt III som er basert på 1976-konvensjonen. Sjølovkomiteen har derfor valgt å plassere de nye norske reglene på dette området i et nytt avsnitt IIa i lovens kap. 9.»

3.8.3 Høyringsinstansane sitt syn

Det er ingen høyringsinstansar som har merknader til framlegget på dette punktet.

3.8.4 Departementet sitt syn

Departementet er samd i forslaget frå Sjølovkomiteen om å la tilsvarende reglar om fordeling av avgrensningsbeløpa, avgrensningsfond m.m. gjelde for krava som vert omfatta av atterhaldet, sidan det et-

ter forslaget skal gjelde ansvarsgrenser også for desse krava. Departementet gjer derfor framlegg om å gjennomføre reglane om dette med eit slikt innhald som Sjølovkomiteen foreslår.

Lovforslaget frå departementet har ei anna lovteknisk utforming enn forslaget frå Sjølovkomiteen. Reglane om krava som er omfatta av atterhaldet, er ikkje tekne inn i eit eige avsnitt i sjølova kapittel 9, som i forslaget frå Sjølovkomiteen. I forslaget frå departementet er det i kapittel 9 teke inn ein ny § 172 a med ei liste over dei krava det gjeld særlege ansvarsgrenser for, ein ny § 175 a med ansvarsgrensene for desse krava, ein ny § 178 a med særskilt tilpassa reglar om verknadene av at avgrensningsfond er oppretta for desse krava, og ein ny § 179 om kostnader den ansvarlege har hatt til tiltak som nemnt i § 172 a. I § 172 er første ledd nr. 4 og nr. 5 stroke, og i §§ 175 og 178 er det teke inn presiseringar av at reglane berre gjeld for krav som er omfatta av § 172. Dei andre reglane i kapittel 9 gjeld både for krava i § 172 og for krava i § 172 a. Med den lovtekniske løysinga som er valt i forslaget frå departementet, følgjer dette av seg sjølv, og det er ikkje naudsynt med særskilde tilvisingar eller presiseringar.

3.9 Økonomiske og administrative konsekvensar

Reglane som vert foreslått her for å gjennomføre det norske atterhaldet etter 1996-avgrensningskonvensjonen artikkel 18 nr. 1, vil gje betre dekning av kostnader som styresmaktene eller andre har hatt i samband med «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, samt kostnader som gjeld opprydding utanfor skipet av last eller drivstoffolje m.m. som har sloppe ut av skipet og fjerning av vraket. Som det går fram ovanfor i punkt 3.5.3, har det i fem saker sidan 1981 hendt at reglane om avgrensing av ansvaret har ført til at staten ikkje har fått full dekning av kostnadene til opprydding etter sjøulukker.

Med dei foreslåtte reglane tek departementet sikte på at det for slike krav som atterhaldet gjeld, skal gjelde så høge ansvarsgrenser at det i alle høve ein kan tenkje seg, skal vere full dekning. Sjå punkt 3.5.3.

Endringane gjeld berre for slike krav som er

omfatta av atterhaldet, jf. gjeldande § 172 første ledd nr. 4 og 5 og forslaget her til § 172 a første ledd nr. 1 og 2. For andre slags krav vil ansvarsgrensene i 1996-avgrensningskonvensjonen framleis gjelde, jf. sjølova § 175. Til dømes vil tap av innkome som fiskarar, havbruk og turistnæringa m.m. lid av di eit bunkersoljesøl hindrar utøvinga av næringa, ikkje vere omfatta av dei nye reglane. Også slike skadelidne vil likevel få fordel av endringane, fordi det er færre skadelidne som skal dele dei vanlege avgrensningsbeløpa i § 172 nr. 3, når statlege kostnader i samband med oljeverntiltak m.m. vert dekt særskilt under § 172 a jf. § 175 a.

Det kan vere andre årsaker til at det etter ei ulukke til sjøs ikkje vert utbetalt full skadebot, enn at ansvarsgrensene ikkje er høge nok. Til dømes kan det hende at den ansvarlege ikkje har forsikring og ikkje kan dekkje tapa. Sjøfartsorganisasjonen til FN, International Maritime Organization (IMO), vedtok i 2001 ein internasjonal konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljeskade med reglar om forsikringsplikt for bunkersoljesøl. Norge har underteikna konvensjonen, men har så langt ikkje ratifisert den. (Konvensjonen er ikkje i kraft.) IMO arbeider også med ein ny konvensjon om ansvar, erstatning og forsikringsplikt i høve til vrakfjerning.

For reiarane som har ansvarsforsikring i ein P&I-klubb, vil ein auke i ansvarsbeløpa nok ikkje føre til nokon tydeleg auke i forsikringskostnadene, men på sikt kan ein rekne med ein viss auke når ansvaret aukar, jf. om dette ovanfor i punkt 3.5.1. Når det gjeld reiaransvarsforsikring for skip med relativt liten tonnasje i kystfarten m.m., som ofte ikkje har ansvarsforsikring i P&I-systemet, legg departementet til grunn at auka ansvarsbeløp vil føre til ein monaleg auke i premienivået, jf. ovanfor i punkt 3.5.1.

Reiarar med skip på under 300 bruttotonn vil ikkje verte påverka av framlegget, da ansvarsgrensene for slike skip ikkje vert auka.

Framlegget vil ikkje ha nemneverdege administrative konsekvensar. Det vil ikkje føre til auka kostnader for det offentlege, men vil gje betre dekning for det offentlege sine oppryddingstiltak etter sjøulukker.

Departementet vil peike på at forslaget ikkje gjeld tilfelle av oljesøl frå oljetankskip som er omfatta av reglane i sjølova kapittel 12. For slike skip gjeld det eit eiga ansvarssystem etter dei internasjonale konvensjonane på området, der det mellom anna er eit internasjonalt erstatningsfond som frå 3. mars 2005 sikrar dekning opp til 750 millionar SDR (ca. 7,5 milliardar kr), jf. Ot.prp. nr. 28 (2003 – 2004).

4 Auking av ansvarsgrensene for skader på passasjerar i sjølova § 422 og auka ansvarsgrense for boreriggjar i sjølova § 507

4.1 Auking av ansvarsgrensene for skader på passasjerar i sjølova § 422

4.1.1 Bakgrunn og gjeldande rett

Den sjørettslege ansvarsavgrensinga følger eit tospora system. Det gjeld først eit individuelt avgrensningsbeløp, ei ansvarsgrense som gjeld for den ein-skilde skadelidne passasjerer. Den individuelle ansvarsgrensa for skade på passasjerar til sjøs er på 175 000 SDR (ca. 1 750 000 kr), jf. sjølova § 422 første ledd første punktum.

I tillegg gjeld det eit globalavgrensningsbeløp som gjev eit tak for det samla ansvaret etter ei og same hending. Globalavgrensningsbeløpet er regulert i 1996-avgrensningskonvensjonen (London-konvensjonen 19. november 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, som endra ved 1996-protokollen) som er gjennomført i norsk rett i sjølova kapittel 9. Globalgrensa etter sjølova § 175 nr. 1 set eit samla øvre tak på ansvaret for skader på passasjerar etter ei og same hending på 175 000 SDR multiplisert med det talet passasjerar skipet har sertifikat til å føre.

Ansvarsgrensa for den ein-skilde passasjerer på 175 000 SDR i sjølova § 422 første ledd første punktum ligg langt lågare enn det alminnelege erstatningsnivået i norsk erstatningsrett, der det no ikkje er uvanleg med erstatningsbeløp på 4 millionar kr og meir. (I tilfelle av livsvarig invaliditet etter trafikkulukker har ein i ein-skilde høve i norsk rett hatt erstatningssummar opp mot og over 10 millionar kr.)

Grunnen til at avgrensningsbeløpet i sjølova § 422 første ledd første punktum ikkje har vore auka tidlegare, er at ein fram til 2002 forhandla i FN sin sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization (IMO), om ein ny internasjonal konvensjon om passasjeransvar. Noreg hadde ei leiande rolle i dette arbeidet, og i ein slik situasjon kunne det vere mindre formålstenleg å gjere lovendringar på nasjonalt nivå i Noreg samstundes med forhandlingane i IMO.

Dei gjeldande låge avgrensningsbeløpa for passasjerar i sjølova § 422 første ledd første punktum har fram til no ikkje vore så problematiske, fordi sjøforsikringsselskapa i praksis har betalt ut full skade-

bot til passasjerane etter ulukker med passasjer-skip utan å nytte retten sin til å avgrense ansvaret etter lova. Den største erstatningsutbetalinga etter «Sleipner»-ulukka var til dømes på 3,6 millionar kr, som er meir enn det doble av avgrensningsbeløpet på 175 000 SDR.

Den nye Atenkonvensjonen 2002 om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs vart vedteken i IMO i 2002. Her er ansvarsgrensa for kvar einskild passasjer 400 000 SDR. I tillegg har konvensjonen nye reglar om forsikringsplikt m.m. Atenkonvensjonen 2002 er undertekna av Noreg, men arbeidet med ratifikasjon er ikkje fullført.

Til vanleg vil ein ikkje gjennomføre ei auka ansvarsgrense i ein ny sjørettsleg konvensjon i sjølova, før ein ratifiserer og gjennomfører heile konvensjonen. Grunnen til dette er mellom anna omsyn til internasjonal og nordisk rettseinskap i sjøretten. Dei andre nordiske statane tek ikkje sikte på å auke ansvarsgrensa for passasjerar nå, men ventar til ein gjennomfører Atenkonvensjonen 2002.

4.1.2 Forslaget i høyringsbrevet 23. mai 2003

I eit høyringsbrev 23. mai 2003 gjorde departementet likevel framlegg om å auke den individuelle ansvarsgrensa i sjølova § 422 første ledd første punktum frå 175 000 SDR til 400 000 SDR, men utan at ein samstundes aukar globalgrensa i sjølova § 175 nr. 1 eller gjer andre endringar i reglane i sjølova om passasjeransvaret. Det vart foreslått at lovendinga skulle ta til å gjelde straks etter at lovendinga er vedtatt. Departementet meinte at dagens låge ansvarsbeløp tilsa at ein burde auke ansvarsgrensa uavhengig av prosessen med å tiltre Atenkonvensjonen.

Når ein ikkje aukar globalgrensa i sjølova § 175 nr. 1 samstundes, vil auken i ansvarsbeløpet for kvar einskild passasjer i sjølova § 422 ikkje få full effekt dersom det samla tapet etter ei ulukke er større enn globalgrensa. Men departementet gav uttrykk for at det vil vurdere å auke også globalavgrensningsbeløpet i sjølova § 175 nr. 1 seinare, samstundes som ein gjennomfører Atenkonvensjonen 2002 i norsk rett. Departementet uttalte om dette i høyringsbrevet:

«I medhold av 1996-protokollen artikkel 6 kan statene nasjonalt velge å innføre høyere globalbegrensningsbeløp for passasjerskader. Se nærmere om dette i Ot.prp. nr. 90 (1998–99) punkt 4.1.1. Departementet ser det foreløpig slik at Norge ved gjennomføring av Atenkonvensjonen i norsk rett bør benytte den muligheten som 1996-protokollen gir til å innføre høyere globalbegrensningsbeløp i sjøloven kapittel 9. Departementet vil komme tilbake til dette i et eget høringsbrev om ratifikasjon og gjennomføring av Atenkonvensjonen 2002.»

Atenkonvensjonen 2002 gjør det mogleg å innføre ei høgare ansvarsgrense enn 400 000 SDR pr. passasjer. I høringsbrevet foreslo departementet at Noreg i første omgang ikkje innfører høgare ansvarsgrenser nasjonalt. Departementet uttalte om dette i høringsbrevet:

«I forhandlingene i IMO gikk Norge inn for en ansvarsgrense på 500.000 SDR, men fikk ikke gjennomslag for dette. 400 000 SDR kan etter omstendighetene ligge under det erstatningsnivået som man i norsk rett unntaksvis kan komme opp i, jf. ovenfor. I de fleste tilfelle vil imidlertid 400.000 SDR dekke skadelidtes fulle tap. Beløpet ville for eksempel ha dekket det høyeste kravet etter Sleipnerulykken. Etter Atenkonvensjonen 2002 artikkel 7 nr. 2 har statene anledning til å innføre en øvre grense på ansvaret som ligger høyere enn konvensjonens beløp. Hensynet til internasjonal uniformitet i de sjørettslige ansvarsbeløpene tilsier imidlertid etter departementets syn at man i norsk rett så langt som mulig søker å unngå nasjonale særordninger, så lenge de internasjonale løsningene er tilfredsstillende. Departementet foreslår derfor ikke å innføre et høyere ansvarsbeløp enn etter Atenkonvensjonen 2002. Dersom dette over tid skulle vise seg utilstrekkelig, kan man eventuelt innføre et høyere beløp senere.»

4.1.3 Høyringa

Justisdepartementet sendte høringsbrevet til disse instansane:

Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Fiskeridepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Sosialdepartementet
Utanriksdepartementet
Forbrukarombudet
Forbrukerrådet
Kredittilsynet
Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld
CEFOR
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Fiskebåtrederens Forbund
Fraktestøtøynes Landsforening
Gard Services AS
Greenpeace Norge
Intertanko
Logistikk og Transportindustriens Landsforening
Miljøstiftelsen Bellona
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skipsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverendører
Oljeindustriens Landsforening
Rederienes Landsforening
Sjøtrygdgruppen
Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Scandinavian Star (v/Jan Harsem)
Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Sleipner-ulykken
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høringsfristen var 26. august 2003. Disse gav fråsegn:

Barne- og familiedepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Forbrukerrådet
Sjøfartsdirektoratet
CEFOR
De Sjøkyndiges Forbund
Den Norske Advokatforening
Gard Services AS
Nordisk Skipsrederforening
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Desse uttala at dei ikkje hadde merknader til framlegget:

Fiskeridepartementet
Miljøverndepartementet
Utanriksdepartementet
Kredittilsynet

Alle høyringsinstansane som gav fråsegn, støtta forslaget om å auke ansvarsgrensene i sjølova § 422 første ledd første punktum. *Barne- og familiedepartementet* og *Norsk Sjøoffisersforbund* gav uttrykk for at beløpet på 400 000 SDR er for lågt. Elles støtta alle dei instansane som uttalte seg, at ansvarsgrensa skal aukast til 400 000 SDR. Ingen høyringsinstansar gjekk i mot å gje denne auken verknad straks den vert vedteken.

Barne- og familiedepartementet uttaler:

«Dersom det som i sjøloven § 422 skal innføres en endret ansvarsgrense, bør denne grensen ligge så høyt at skadelidte i realiteten har mulighet til å få full erstatning. Etter Atenkonvensjonen har statene anledning til å innføre en øvre grense på ansvaret som ligger høyere enn konvensjonens beløp. Justisdepartementets forslag om å heve begrensningen av bortfrakters ansvar i sjøloven § 422 første ledd til 400.000 kr. for død og personskade på passasjer om bord på skip, kan synes noe lavt i forhold til beskrivelsen i høringsnotatet av utmålte erstatningsbeløp ved personskader i Norge.»

Norsk Sjøoffisersforbund uttaler:

«Forbundet er av den mening at dette beløpet burde vært stipulert så høyt at det til enhver tid vil dekke et erstatningsbeløp som kan bli fastsatt gjennom norsk rettsvesen.»

Forbrukerrådet uttaler:

«Forbrukerrådet er positive til den foreslåtte endringa av sjøloven § 422 første ledd. Forbrukerrådet er enig med departementet i at det ikke er ønskelig å utsette en økning av ansvarsgrensen i § 422 første ledd til Atenkonvensjonen av 2002 eventuelt trer i kraft. Forbrukerrådet støtter således en økning av ansvarsgrensen til 400.000 SDR.»

Nærings- og handelsdepartementet uttaler:

«Nærings- og handelsdepartementet er enig i at det er rimelig å heve begrensningsbeløpet i sjølovens § 422 første ledd slik at passasjerer til sjøs kan få et erstatningsvern på linje med det som ellers gjelder i samfunnet. Videre finner departementet den foreslåtte økning til 400.000 SDR tilfredsstillende med mulighet for at man eventuelt kan øke beløpet på et senere tidspunkt hvis det viser seg utilstrekkelig.»

Nordisk Skipsrederforening peikar på at sjølova § 430 bokstav a bør endrast, dersom ikkje dei andre nordiske landa planlegger ein tilsvarende auke i ansvarsgrensa, og uttaler:

«Ifølge sjøl. § 430 vil regelen i § 422 ikke ved forhåndsavtale kunne «fravikes til skade for pas-

asjeren» i innenriksfart i Norden eller i internasjonal fart mellom de nordiske land eller hvor befordringen etter alminnelige norske lovvalgsregler er undergitt norsk rett. Vi antar at unntaket for fart innen Norden bygger på at det er sammenfallende regler i de nordiske land for transport av passasjerer og reisegods. Det fremgår ikke av høringsbrevet hvorvidt de øvrige nordiske land planlegger en tilsvarende økning av ansvarsgrensen som foreslått av departementet. Hvis det blir avvikende regler på dette punktet, antar vi at det bør vurderes om dette skal få konsekvenser for bestemmelsen i § 430 litra a. Det er neppe grunnlag for å ha preseptoriske regler for Norden hvis de øvrige Nordiske land ikke har sammenfallende regler.»

I fråsegna frå *Gard Services AS*, som *Norges Rederiforbund* sluttar seg til, heiter det mellom anna:

«Vi anser økningen av begrensningsbeløpet i sjøloven § 422 isolert sett som uproblematisk og har ingen innvendinger mot forslaget. Fra et forsikringsteknisk synspunkt er det, som nevnt nedenfor, muligheten til å påberope seg retten til en global begrensningssum med et forsikringsteknisk akseptabelt øvre tak for det samlede ansvaret som er avgjørende.»

4.1.4 Departementet sitt syn

Departementet ser det som eit problem med dei gjeldande reglane at passasjerar til sjøs har eit langt dårlegare erstatningsrettsleg vern enn det ein har etter vanleg erstatningsrett. Dette omsynet er etter departementet sitt syn viktigare enn omsynet til internasjonal og nordisk rettseinskap i ein avgrensa periode fram til Atenkonvensjonen 2002 trer i kraft. Departementet går derfor inn for å auke ansvarsgrensa i sjølova § 422 første ledd første punktum til 400 000 SDR. Avgrensingsbeløpet på 400 000 SDR for kvar einskild passasjer vil dekkje dei fleste krav på skadebot etter passasjerskadar fullt ut, men ein kan ikkje sjå bort i frå at kravet til ein passasjer kan verte større enn beløpet på 400 000 SDR i nokre høve. Likevel meiner departementet at beløpet på 400 000 SDR er tilfredsstillande. Som nemnd ovanfor var det største kravet etter ulukka med "Sleipner" på 3 600 000 kr. Departementet viser til merknadene i høyringsbrevet, jf. punkt 4.1.2 ovanfor, om at Noreg av omsyn til internasjonal og nordisk rettseinskap på sikt bør søkje å unngå nasjonale særordningar, så lenge dei internasjonale ordningane er tilfredsstillande. Om beløpet på 400 000 SDR over tid skulle vise seg å vere for lågt, kan Noreg auke beløpet seinare, då Atenkonvensjonen 2002 gjev rom for dette.

Departementet er samd i merknadene frå Nordisk Skipsrederforening om at det ikkje er grunn til å halde på ufråvikelege reglar for Norden når det gjeld ansvarsgrensa i § 422 første ledd første punktum, når det ikkje lenger gjeld nordisk rettseinskap på dette punktet, og at det derfor er naudsynt å endre sjølova § 430 første ledd. Sjå nærmare om dette nedanfor i spesialmerknadene til endringane i § 430.

Ingen av høyringsinstansane har gått i mot at auken i avgrensingsbeløpet i § 422 skal få verknad straks den vert vedteken, og departementet går inn for dette.

Når det gjeld andre element i passasjeransvaret, der behovet for endringar ikkje er like påtrengande, som til dømes reglane om ansvarsgrensene for reisegods, forsikringsplikt m.m., meiner departementet at ein bør vente med å innføre reglane i Atenkonvensjonen 2002 i sjølova til Noreg ratifiserer konvensjonen. (Atenkonvensjonen 2002 er ikkje i kraft, og før den er i kraft, kan ein til dømes vanskeleg gjennomføre reglar om forsikringsplikt.)

4.1.5 Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget har ingen administrative konsekvensar og medfører ingen kostnader for det offentlege. Skadelidne passasjerar får med forslaget eit betre erstatningsrettsleg vern etter sjølova enn i dag. Slik departementet ser det, vil forslaget heller ikkje få konsekvensar for forsikringskostnadene eller forsikringsbehovet til reiarane. I høve til forsikringa er det den globale ansvarsgrensa i sjølova § 175 som er avgjerande, fordi det er denne grensa som bestemmer den totale eksponeringa for ansvar, og ikkje den individuelle ansvarsgrensa i sjølova § 422.

4.2 Auka ansvarsgrense for boreriggjar i sjølova § 507

I sjølova § 507 andre ledd nr. 2 gjeld det ansvarsgrenser for ansvaret etter § 175 nr. 2 og nr. 3 på 12

millionar SDR og 20 millionar SDR for boreplattformer og liknande flyttbare innretningar som ikkje er å anse som skip, og som skal nyttast til «undersøking etter eller utnytting, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet». Avgrensingsbeløpa kom inn i sjølova ved endringslov 27. mai 1983 nr. 30, og har ikkje vore endra seinare.

I høyringsbrevet med forslag om å seie opp London-konvensjonen 1976 om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav, sjå om dette kapittel 2 ovanfor, gjorde departementet også framlegg om å auke ansvarsgrensa i sjølova § 507 andre ledd for boreriggjar m.m. til 36 millionar SDR og 60 millionar SDR. Forslaget vart grunngeve slik i høyringsbrevet:

«Ansvarsgrensene for tap som er forårsaket av denne type innretninger, skal ved anvendelsen av sjøloven § 175 nr. 2 og 3 være henholdsvis 12 millioner og 20 millioner SDR, jf. sjøloven § 507 annet ledd nr. 2. Beløpene kom inn i loven ved lov 27. mai 1983 nr. 30, og er ikke endret siden. Det er etter departementets syn derfor på høy tid med en oppgradering av beløpene, som i dag er betydelig mindre verdt enn da de ble innført for over tyve år siden. I Sverige og i Finland har man økt ansvarsgrensene her til henholdsvis 36 millioner SDR og 60 millioner SDR. Departementet foreslår at man innfører de samme ansvarsgrensene i den norske sjøloven § 507.»

Finansdepartementet, Miljøverndepartementet, CEFOR, Den Norske Advokatforening og Norges Redderforbund uttaler i høyringa at dei støttar forslaget frå departementet om å auke ansvarsgrensa i sjølova § 507. Ingen andre høyringsinstansar uttaler seg om spørsmålet. På denne bakgrunn foreslår departementet at ansvarsgrensa vert auka som foreslått.

Endringa har ingen administrative konsekvensar og fører ikkje med seg kostnader for det offentlege. For dei skadelidne fører endringa til eit betre erstatningsrettsleg vern.

5 Merknader til dei einskilde paragrafene i lovforslaget

Til § 170

§ 170 vert oppheva, som ein konsekvens av at avsnitt III vert oppheva, jf. kapittel 2 ovanfor.

Til § 171

I § 171 vert det gjort ei endring av tilvisinga som følgje av endringane i § 172 og ny § 172 a.

Til § 172

I § 172 er overskrifta endra for å markere at § 172 berre gjeld avgrensing etter reglane i 1996-avgrenskingskonvensjonen, til skilnad frå § 172 a, som gjeld krav som er tatt unna frå konvensjonsbindinga. Sjå nærmare kapittel 3 om bakgrunnen for forslaget.

I § 172 *første ledd* er gjeldande nr. 4 og nr. 5 stroke. Reglane om slike krav er flytta til nye § 172 a første ledd nr. 1 og 2. Noverande nr. 6 i § 172 første ledd vert ny nr. 4.

Departementet foreslår også eit nytt *tredje ledd* i § 172, som går ut på at skip med tonnasje på 300 tonn eller mindre vil vere omfatta av § 175 også når det gjeld slike tap som er nemnde i § 172 a. Dette svarar til § 172 tredje ledd i forslaget frå Sjølovkomiteen. Sjå om dette ovanfor i punkt 3.5.3.

Til § 172 a

Lovforslaget § 172 a svarar i hovudsak til § 182 b i framlegget frå Sjølovkomiteen.

I første ledd nr. 1 og 2 finn ein slike krav som er nemnde i artikkel 2 nr. 1 bokstav d og e i 1996-avgrenskingskonvensjonen, som i dag er gjennomført i sjølova § 172 første ledd nr. 4 og nr. 5. Dette er slike krav som er tatt unna frå konvensjonsbindinga ved det norske atterhaldet til 1996-avgrenskingskonvensjonen, sjå punkt 3.2.2 ovanfor.

Avgrenskingsbeløpa for krava i lovforslaget § 172 a er tekne inn i lovforslaget § 175 a, og reglane om rettsverknaden av avgrenskingsfond m.m. er tekne inn i lovforslaget § 178 a. Ein særregel om reieren sine eigne tiltak er gjeve i § 179 i lovforslaget, sjå punkt 3.6 ovanfor. Elles gjeld dei generelle reglane i kapittel 9 også for krava som er omfatta av § 172 a,

om ikkje anna er sagt, sjå om dette punkt 3.8.4 ovanfor.

Tolkinga av første ledd nr. 1 og 2 må som etter gjeldande lov ta utgangspunkt i tolkinga av 1996-avgrenskingskonvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d og e. Flyttinga verkar ikkje inn på tolkinga av kva slags krav føresegnene omfattar.

Alternativet «strandet» omfattar alle formar for grunnstøyting. Skipet kan vere «sunket», «strandet» og «forlatt» utan å ha vorte «vrak». Alternativet «vrak» har sjølvstendig verknad der ingen av dei andre alternativa passar, til dømes etter brann eller uver, jf. side 17 i NOU 1980: 55 Begrensning av rederansvaret.

Medan § 172 a første ledd nr. 1 berre gjeld i tilfelle der skipet er «sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak», gjeld nr. 2 om fjerning m.m. av skipets last i alle høve. Om ein til dømes må tømme skipet for farleg last for å unngå skade, utan at skipet i seg sjølv forliser eller liknande, vil § 172 a første ledd nr. 2 gjelde.

Bunkersolje er ikkje last. Dette betyr at bunkersoljesøl berre er omfatta av § 172 a første ledd, når skipet har lidt ein slik lagnad som nemnt i § 172 a første ledd nr. 1. For krav etter eit bunkersoljesøl der skipet ikkje er «sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak», er det § 172 første ledd nr. 3 og nr. 4 (noverande nr. 3 og nr. 6) og ansvarsgrensene i § 175 som vil gjelde, og ikkje § 172 a og ansvarsgrensene i forslaget § 175 a. Det er vanlegvis slik ved store bunkersoljesøl at skipet lir ein lagnad som er omfatta av § 172 a første ledd nr. 1, til dømes at skipet grunnstøytar, vert senka, eller brekk i to. Ein kan likevel også tenkje seg ein situasjon der eit bunkersoljesøl ikkje er omfatta av § 172 a første ledd nr. 1, til dømes ein skipskollisjon der det går hull på drivstofftankane og bunkersolje renn ut. Her er skipet ikkje «sunket», «strandet» eller «forlatt», og ein kan tenkje seg høve der skipet heller ikkje vert vrak etter ein slik kollisjon. Om skipet er å rekne som vrak eller ikkje, vil vere ei vurdering i det enkelte tilfellet. Sjølovkomiteen uttaler på side 15 i NOU 2002: 15 følgjende om noverande § 172 nr. 4, som svarar til nye § 172 nr. 1:

«I forhold til denne bestemmelsen vil det derfor sjelden være nødvendig å avgjøre om et skip

som er utsatt for en alvorlig sjøulykke, er blitt vrak eller ikke. Det avgjørende vil normalt være om skipet overhodet lar seg berge. Er skipet ikke forsøkt berget innen rimelig tid etter ulykken, vil det vanligvis måtte betraktes som vrak.»

Det er elles gjort nærmere greie for tolkinga av konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d og e i NOU 1980: 55 Begrensning av rederansvaret side 17.

I NOU 2002: 15 på side 15 drøftar Sjølovkomiteen grensa mellom tingskade, jf. sjølova § 172 første ledd nr. 1, og kostnader i samband med fjerning m.m., som vil vere omfatta av lovforslaget § 172 a første ledd. Sjølovkomiteen peikar på at denne grensa vert viktigare etter lovforslaget, fordi grensa får verknad for kva for avgrensingsbeløp som gjeld. Komiteen uttaler:

«Ved sjøulykker som medfører skade på f. eks. havneanlegg, bassenger, vannveier og navigasjonshjelpemidler, vil imidlertid kostnadene ved fjerning av skip og last m.v. også kunne oppfattes som en del av ansvaret for tingsskadene. Legges alminnelige regler om erstatningsutmåling til grunn, vil slike kostnader inngå i den samlede erstatning som skadelidte har krav på. I NOU 1980:55 side 17 antas det derfor at erstatningskravet i sin helhet da vil gå inn under sjøloven § 172 nr. 1. Er denne tolkingen riktig, vil § 172 første ledd nr. 4 og 5 bare omfatte tilfelle hvor skadelidte ikke er påført tingsskade, og derfor utelukkende krever erstatning for utgifter og annet tap som følge av fjerning eller unnlatt fjerning av skip og last m.v.

I forhold til gjeldende rett er det uten betydning om et krav henføres under den ene eller andre av underpostene i § 172. Dersom krav som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og 5 går ut av listen, har imidlertid spørsmålet om rekkevidden av § 172 første ledd nr. 1 om krav i anledning av tingsskade ikke lenger bare teoretisk interesse. Legges synet i NOU 1980: 55 side 17 til grunn, vil rekkevidden av konvensjonsforbeholdet bli tilsvarende begrenset. Grensen mellom disse bestemmelsene bør derfor vurderes på nytt. Etter Sjølovkomiteens syn taler de beste grunner for at grensen i stedet bør baseres på et skille mellom, på den ene side, selve tingsskaden og de økonomiske følger av denne og, på den annen side, kostnadene ved de fjernings- og oppryddingstiltak som sjøulykken gjør nødvendig.»

Departementet er samd med Sjølovkomiteen her. Departementet legg til grunn at § 172 a gjeld alle tiltak for å fjerne, øydelegge eller uskadeleggjere skipet eller noko som har vore om bord i skipet. Dette gjeld også tiltak som knytter seg direkte

til ei tingskade, til dømes fjerning av bunkersoljesøl frå ei brygge. § 172 a gjeld generelt utan omsyn til kva for skade ein med tiltaka unngår eller rettar opp, om dette er til dømes ein rein miljøskade eller ein tingskade. Ved fjerning av bunkersolje frå ei brygge vil til dømes bryggeeigaren sitt tap av innkome som følge av at brygga ikkje kan brukast på grunn av oljesøl, vere omfatta av § 172. Om inntektstapet derimot er ei følgje av skadar på brygga som er valda av tiltak som er omfatta av § 172 a, vil tapet vere omfatta av § 172 a. Dette følgjer av at slik følgeskade av tiltaka vil vere «krav i anledning av» slike tiltak.

Departementet vil dessutan peike på at reiarens kostnader til eigne tiltak ikkje i noko høve er omfatta av § 172 a, men følgjer § 179, sjå om dette ovanfor i punkt 3.6.

Til § 173

I nr. 1 er det gjort ei endring i tilvisinga som ei følge av endringane i § 172, jf. forslaget til ein ny § 172 a. Endringa i nr. 2 er oppretting av ein inkurie i tilvisinga.

Til § 175

Endringa av § 175 går ut på at det er tatt inn ei ny innleiing, som slår fast at § 175 berre gjeld krav som er omfatta av § 172.

Til § 175 a

Lovforslaget § 175 a svarar til forslaget til § 182 c frå Sjølovkomiteen. Paragrafen regulerer ansvarsgrensene for dei krava som er omfatta av lovforslaget § 172 a. Sjå punkt 3.5.3.

Til § 177

I § 177 er det foreslått å oppheve første ledd andre og tredje punktum og andre ledd andre punktum, som ein konsekvens av forslaget om å oppheva avsnitt III, jf. kapittel 2 i proposisjonen.

Til § 178

I § 178 er overskrifta endra og det er teke inn ei innleiing om at reglane berre gjeld for krav som er omfatta av § 175, jf. § 172.

Det foreslås å oppheve § 178 nr. 7 fordi denne regelen knyt seg til reglane i avsnitt III, som vert oppheva. Sjå kapittel 2 i proposisjonen.

Til § 178 a

Forslaget til ny § 178 a inneheld særreglar for krava som er omfatta av forslaget i § 172 a, jf. § 175 a, om rettsverknadene av at avgrensingsfond er oppretta. Forslaget svarer til § 182 f andre ledd i forslaget frå Sjølovkomiteen. Lovforslaget § 178 a *første ledd* viser til at § 178 gjeld tilsvarende når avgrensingsfond er oppretta her i riket, men med unntak av nr. 3 og 4. Dette er den same regelen som i § 182 f andre ledd første punktum i forslaget frå Sjølovkomiteen.

Andre ledd gjeld avgrensingsfond som er oppretta i ein annan konvensjonsstat. Regelen svarer til § 182 f andre ledd andre punktum frå Sjølovkomiteen. Grunnen til at det er naudsam med ein særregel her, er at avgrensingsfond som er oppretta i utlandet etter 1996-avgrensingskonvensjonen, ikkje vil omfatte like høge beløp som § 175 a. Det er derfor naudsynt å krevje eit tilleggssond for å gje det utanlandske fondet den same verknaden etter § 178 a som elles gjeld etter § 178 nr. 3.

Til § 179

§ 179 svarar i hovudsak til reglane i sjølova § 195 fjerde ledd (om det særskilde oljesølvansvaret i sjølova kapittel 12), og svarar til § 182 d andre ledd i forslaget frå Sjølovkomiteen. Sjå nærmare om forslaget ovanfor i punkt 3.6. Ein skilnad frå § 195 fjerde ledd er at regelen gjeld ved «fordelingen av ansvarsbeløpet», og ikkje ved «fordelingen av fondet». Grunnen til denne skilnaden er at det etter § 195 er naudsynt å opprette avgrensingsfond for å avgrense ansvaret. Dette gjeld ikkje i høve til avgrensing etter sjølova kapittel 9, jf. § 180 som eksplisitt seier at retten til å avgrense ansvaret også gjeld når det ikkje er oppretta avgrensingsfond. Ein annan skilnad frå reglane om dette i § 195 er at det etter § 179 ikkje gjeld noko vilkår om at tiltaka er gjort «frivillig». Se nærmare om bakgrunnen for dette ovanfor i punkt 3.6. Ein tredje skilnad er at § 195 berre gjeld forureiningsskade, mens § 179 gjeld alle krav som gjeld tiltak som er omfatta av § 172 a, jf. § 175 a.

Til § 181

I § 181 det tatt inn tilvisingar til ny § 175 a.

Til § 182

I § 182 er første ledd første punktum endra som ei konsekvens av at avsnitt III er foreslått oppheva, jf. kapittel 2 i proposisjonen.

Til § 231

I § 231 første ledd er tilvisinga til § 186 tatt ut som ein konsekvens av at avsnitt III er foreslått oppheva, jf. kapittel 2 i proposisjonen.

Til § 232

I § 232 *første ledd* er tilvisinga til § 184 tatt ut som ein følgje av at avsnitt III er foreslått oppheva, jf. kapittel 2 i proposisjonen. I tillegg er det teke inn ei tilvising til ny § 175 a. *Andre ledd* svarar til § 232 andre ledd i Sjølovkomiteen sitt lovforslag.

Til §§ 235, 240 og 244

I desse paragrafane er tilvisingar til reglar i avsnitt III tatt ut som ein følgje av at avsnitt III er foreslått oppheva, jf. kapittel 2 i proposisjonen.

Til § 422

I § 422 første ledd første punktum vert ansvarsgrensa auka frå 175 000 SDR til 400 000 SDR for kvar einskild passasjer. Sjå punkt 4.1 ovanfor.

Til § 430

Endringa i § 430 er ei følgje av at det ikkje lengre vil vere nordisk rettseinskap på dette punktet når Noreg aukar ansvarsgrensa for passasjerskadar i § 422 første ledd første punktum til 400 000 SDR. I § 430 *første ledd* er derfor tilvisinga endra, slik at den ikkje omfattar § 422 første ledd første punktum.

I eit *nytt andre ledd* i § 430 vert ansvarsgrensa i § 422 første ledd første punktum gjort bindande for passasjerfart i, til eller frå Noreg, og ved annan passasjerfart kor norsk rett gjeld. I høve til passasjerfart med tilknyting til Noreg gjeld derfor framleis den same regelen som gjeld etter første ledd i dag.

Til § 507

I § 507 vert ansvarsgrensa auka, jf. kapittel 4, og det vert også tatt inn ei tilvising til nye § 175 a.

Justis- og politidepartementet

t i l r a r :

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

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

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

I

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

Overskrifta til avsnitt I i kapittel 9 vert oppheva

§ 170 vert oppheva.

Overskrifta til avsnitt II i kapittel 9 vert oppheva.

§ 171 første ledd andre punktum skal lyde:

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

§ 172 skal lyde:

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

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

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

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

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

Ny § 172 a skal lyde:

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

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

- 1) hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet;
 - 2) fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
 - 3) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.
- § 172 annet ledd gjelder tilsvarende*

§ 173 nr. 1 og nr. 2 skal lyde:

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

§ 175 skal lyde:

§ 175 Ansvarsgrensene for krav som omfattes av § 172

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

- 1) For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 175 000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.
- 2) For andre krav i anledning av personskade er ansvarsgrensen 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 2 001 til 30 000 tonn, med 800 SDR,
for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 600 SDR, og
for hvert tonn over 70 000 tonn, med 400 SDR.
- 3) Ansvarsgrensen for alle andre krav, samt udekket rest av krav som nevnt i nr 2, er 1 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 2000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 2 001 til 30 000 tonn, med 400 SDR,
for hvert tonn fra 30 001 til 70 000 tonn, med 300 SDR,
for hvert tonn over 70 000 tonn, med 200 SDR.
- 4) Ansvarsgrensene i nr 1 til 3 gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot rederen, skipets eier, befrakteren og disponenten, samt enhver som noen av disse svarer for.
- 5) Hvis bergere ikke opererer fra noe skip eller bare opererer fra det skip som bergingen gjelder, beregnes ansvarsgrensene etter en tonnasje på 1 500 tonn. Ansvarsgrensene gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse mot bergerne og enhver som de svarer for.
- 6) Med skipets tonnasje menes bruttotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969. Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.

Ny § 175 a skal lyde:

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

*Ansvarsgrensen for krav som omfattes av § 172 a, er 2 000 000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 1 000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:
for hvert tonn fra 1 001 tonn til 10 000 tonn med 2 000 SDR, og*

for hvert tonn over 10 001 tonn, med 500 SDR.

§ 175 nr. 4, 5 og 6 gjelder tilsvarende.

§ 177 første og andre ledd skal lyde:

Hvis det her i riket reises søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning i anledning

av krav som etter sin art er undergitt begrensning, kan begrensningsfond opprettes ved vedkommen-
de domstol.

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

§ 178 skal lyde:

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

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

1. Den som har fremsatt et krav mot begrensningsfond som er opprettet etter § 177 eller etter tilsvarende regler i annen konvensjonsstat, kan ikke for dette krav begjære arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning.
2. Etter at det er opprettet begrensningsfond her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige, kan arrest eller annen tvangsforretning vedrørende skip eller annen eiendom som tilhører noen som fondet er opprettet på vegne av og som har rett til ansvarsbegrensning, ikke foretas for krav som kan kreves dekket av fondet, jf likevel § 180 tredje ledd første punktum. Hvis en tvangsforretning allerede er foretatt, skal den oppheves. Sikkerhet stilt for å avverge eller få opphevet tvangsforretningen skal frigis.
3. Er fondet opprettet i annen konvensjonsstat, kan retten avslå begjæring om arrest eller annen tvangsforretning, oppheve en forretning som er foretatt, eller frigi sikkerhet som er stilt. Retten skal avslå begjæringen, oppheve forretning som er foretatt etter at fondet er opprettet, og frigi sikkerhet som er stilt etter dette tidspunkt dersom fondet er opprettet i
 - a) den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, dersom den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller
 - b) ilandstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller
 - c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last.
4. Reglene i nr 1 og 3 kan gis tilsvarende anvendelse dersom det godtgjøres at begrensningsfond opprettet i stat som ikke er konvensjonsstat, kan likestilles med begrensningsfond som nevnt i § 177.
5. Reglene i denne paragraf gjelder bare dersom

fordringshaveren kan fremsette krav mot fondet for den domstol som bestyrer det, og fondet faktisk er tilgjengelig og fritt overførbart til dekning av kravet.

6. Det vernetings som er oppnådd ved arrest eller sikkerhetsstillelse, faller ikke bort ved at arresten blir opphevet eller sikkerheten frigitt etter reglene i nr. 2, 3 eller 4.

Ny § 178 a skal lyde:

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

§ 172 a

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

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

Ny § 179 skal lyde

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

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

§ 181 første ledd første punktum skal lyde:

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

§ 181 andre ledd skal lyde:

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

§ 182 første ledd første punktum skal lyde:

Reglene i §§ 171 til 181 får anvendelse i alle til-

felle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende for norsk domstol.

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

§ 231 første ledd skal lyde:

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

§ 232 første ledd bokstav a skal lyde:

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

§ 232 nytt andre ledd skal lyde:

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

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

§ 235 første ledd tredje punktum skal lyde :

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

§ 240 andre punktum skal lyde:

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

§ 244 første ledd skal lyde:

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

§ 422 første ledd første punktum skal lyde:

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

§ 430 skal lyde:

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

- a) i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b) ved annen befordring dersom alminnelige nor-

ske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

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

§ 507 andre ledd nr. 2 skal lyde:

2) Uansett innretningens størrelse skal ansvarsgrensen etter § 175 nr 2 være 36 millioner SDR og an-

svarsgrensene etter § 175 nr. 3 og § 175 a 60 millioner SDR.

II

Ikraftsetting

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