

**CEFOR**Sjøassurandørernes Centralforening
The Central Union of Marine Underwriters**Justisdepartementet
Lovavdelingen
Postboks 8005 Dep
0030 OSLO**

JUSTISDEPARTEMENTET	
23 APR 2008	
SAKSNR.:	200800757
AVD/KONT/BEH:	LOV/EP/ASL
DOK.NR.	6
ARKIVKODE:	

Oslo, 21. april 2008

Deres ref.: 200800757 EP ASL/bj

Vår ref.: VTK-jur

HØRINGSUTTALELSE: ØKNING AV ANSVARGRENSENE I SJØLOVENS § 175a

Vi henviser til Deres ekspedisjon av 24. februar 2008.

Vi har i utgangspunktet ingen innvendinger til de forslåtte justeringene av ansvars grensene i sjølovens § 175a. Vi vil dog minne om at Norge har betydelig høyere ansvars grenser for slike krav enn våre nordiske naboer.

Vi registrerer med tilfredshet at departementet fortsatt støtter systemet med ansvarsbegrensning for slike krav, slik departementet gjorde da Sjølovkomiteen fremla forslaget om økte ansvars grenser i 2002. Vi har i den forbindelse merket oss følgende synspunkter i departementets høringsbrev: "Det er likevel ein føresetnad for å halde fast ved systemet med ansvars grenser for slike krav at grensene er høge nok til å dekkje det fulle tapet i alle dei tilfella ein kan sjå framfor seg, også i heilt spesielle saker der tapa er høgare enn vanleg. På den andre sida bør ikkje beløpa vere monaleg høgare enn det er trong til, ut frå omsynet til forsikringskostnadene for næringa."

Premieøkning

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

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

Den sterke økningen i kravsutbetalinger fører til at klubbene må øke sine premier. Tall viser at klubbenes premieinntekter ventes å bli ca 2,8 milliarder USD i perioden 2008 – 2009 mot 2,4 milliarder USD i 2007 – 2008. Premieøkningen i de enkelte klubber varierer fra 7,5 til 23,8%, og klubbene opplevde fornyelsen for innværende periode som den vanskeligste på mange år.

Årsaker

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

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

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

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

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

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

Konklusjon

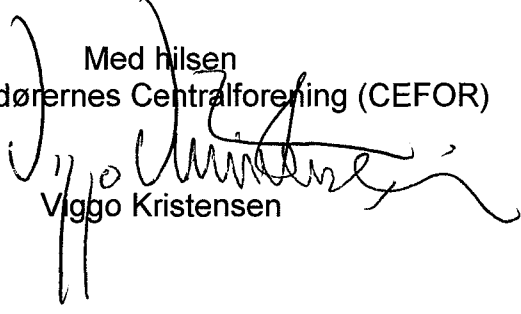
Ovenstående viser at P&I-assurandørene og de seriøse rederne strekker seg langt i opprettholde ansvarsordninger som sikrer best mulig kompensasjon i forbindelse med forurensningsskader.

Sjøtransport er i dag en forutsetning for global handel. I en situasjon med stadig økende kravsutbetalinger og konkurranse om kapital, er det viktig at tilliten til sjøforsikringsmarkedet opprettholdes og at den samlede belastning ikke bidrar til å

svekke sjøtransporten i konkurranse med mer forurensende transportformer eller i sin ytterste konsekvens gjør det umulig å forsikre ansvaret.

Det er derfor viktig at systemet med ansvarsbegrensning for skipsfarten opprettholdes både nasjonalt og internasjonalt og at norske myndigheter fremmer dette synspunktet med styrke i internasjonale organer.

Denne høringsuttalelsen avgis også på vegne av våre medlemmer Gard, Nordisk Skibsrederforening og Skuld som står på departementets høringsliste.

Med hilsen
Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)

Viggo Kristensen