

# Støttegruppen om sjølovens erstatningsregler

(Hentet fra Støttebulletinen nr. 7 vinteren 1993. Noe omredigert for å lette lesbarheten. K.E.S.)

## DET KONGELIGE JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

LOVAVDELINGEN  
POSTBOKS 8005 DEP.  
0030 OSLO

Oslo, 19. januar 1993  
150193-1

kopi til:

- Stortingets justiskomite
- Stortingets fiskeri- og sjøfartskomite

*Høringsuttalelse fra Støttegruppen etter Scandinavian Star ulykken:*

## ENDRINGER I SJØLOVENS BESTEMMELSER OM PASSASJERTRANSPORT- HEVNING AV BEGRENSNINGSBELØPENE

*Støttegruppen* for pårørende og overlevende etter *Scandinavian Star* ulykken leverte 18. desember 1992 en omfattende høringsuttalelse til den nær forestående stortingsbehandlingen av *Scandinavian Star* ulykken.

Ved behandlingen av denne stortingsmeldingen, nr 63 (1991- 92), skal det avgjøres hvilken oppfølging man skal gi anbefalingene fra utvalget som vurderte sikkerheten på passasjerskip (*Jansen-utvalget*) og det skandinaviske granskningsutvalget (*Scheiutvalget*).

I *Støttegruppens* høringsuttalelse til stortingsmeldingen har vi på side 42 følgende forslag:

- *Vi ber Stortinget gå inn for at det innføres bestemmelser om obligatorisk ansvarsforsikring av besetningen, passasjerene og eventuelle miljøkonsekvenser. Det må ikke settes noen øvre grense for erstatningsbeløpets omfang.* (høringsuttalelsen side 42).

Dette er i tråd med *Støttegruppens* opprinnelige høringsuttalelse til *granskningsutvalgets* rapport (NOU 1991: 1A), hvor vi som punkt 14, av 16 krav til strakstiltak, skrev følgende:

- *Nye objektive erstatningsregler må innføres inklusive tvungen ansvarsforsikring.*

### Norges interesser som havnestat

Det vil fremgå av den dokumentasjon som foreligger fra *Støttegruppen*, at vi arbeider for en markert dreining av *norsk regulering* av skipsfarten mot tilrettelegging ut fra *Norges* interesser som havnestat. Dette innebærer en vektlegging av brukerinteressene.

I dag er *Norge* en av verdens skarpeste forsvarere av prinsippet om flaggstatsuverenitet. Ut fra den tradisjonelle skipsfartspolitikken har aktører som

kunne gitt viktige bidrag i arbeidet for bedre sikkerhet, falt ut av de maritim-politiske beslutningsprosesser.

*Støttegruppen* har lagt ned et betydelig arbeid for å informere landbaserte aktører og kompetansemiljøer om bl.a. behandlingen av stortingsmelding 63 (1991-92).

### Erstatningsregler og ansvarsbegrensning vurderes i sammenheng

*Støttegruppen* ser ikke behandlingen av *stortingsmelding 63 om Scandinavian Star* isolert fra behandlingen av erstatningsbeløp, og vil hevde at spørsmålene også er svært relevante i forhold til hvordan de økende miljøkonsekvensene av skipsfarten blir vurdert.

Sjøfartslovens § 267 innebærer at skadelidte ved oljesøl er bedre sikret enn skadelidte ved passasjerbefordring. Likevel er ansvars- og erstatningsbegrensningene et gjennomgående problem både ved personskade og annen skade forårsaket ved drift av skip. Vi mener derfor at spørsmålene om erstatninger ikke bare må gjelde passasjertransport, men at det må tas initiativ til å vurdere erstatningsreglene og begrensningene av rederansvaret i sjøfartsloven i sammenheng.

I denne uttalelsen vil vi likevel samle oss om spørsmålene knyttet til § 192 om passasjertransport, men avslutte med et forslag som rommer vårt grunnleggende syn.

### Støttegruppen kritiserer innsnevring av granskningsutvalgets anbefalinger

*Støttegruppen* er sterkt kritiske til at *justisdepartementet* i høringsutkastet har innsnevret *granskningsutvalgets* initiativ til utredning av disse spørsmålene. Vi tenker på anbefalingen om å vurdere pålegg om ulykkesforsikring til fordel for passasjerene, mens det nå kun er snakk om en heving av beløpene

innefor det samme mangelfulle rettsvernet som passasjerene hadde før *Scandinavian Star* ulykken.

### Granskningsutvalget om skadelidtes stilling

Granskningsutvalget skriver følgende om skadelidtes stilling:

*P&I-forsikringen innebærer således ikke noen fullgod sikkerhet for at skadelidte får dekket sitt økonomiske tap. Det foreligger ikke uten videre noen plikt til å tegne forsikringen, det er ingen sikkerhet for at den er i kraft på skadetidspunktet, assurdøren kan møte kravet med en rekke innsigelser, og skadelidte må normalt gå veien om rederen for å få tilgang til forsikringsbeløpet.*

*Det kan derfor lett tenkes situasjoner hvor skadelidte bare har rederen å holde seg til med sitt krav. I så fall kan skadelidte tenkes stå svakt - bla. fordi selskapsstrukturen i passasjerskipsfarten kan innebære at det selskap som formelt er bortfrakter eller reder, har liten substans (NOU 1991:1A, side 187).*

Videre setter reglene om ansvarsgrense i sjølovens § 238 rammer for globalbegrensning, som kan føre til reduksjon fra toppgrensen på 100 000 SDR for hver person ned mot 46 666 SDR. I tillegg fastsetter norsk lov at total ansvarsgrense for samtlige passasjerer etter norsk lov ikke skal overstige 25 millioner SDR. Resultatet blir slik *granskningsutvalget* skriver.

*Hvilket beløp den enkelte skadelidte kan kreve, beror altså på hvor mange passasjerer skipet kunne føre, hvor mange skadede eller omkomne passasjerer det er og hvor stort tap som knyttet seg til hver av dem (NOU 1991:1A, side 186).*

Hvis det mangelfulle rettsvernet av passasjerer var alminnelig kjent, regner vi med at presset for endring av reglene ville vært langt sterkere.

I *stortingsmelding nr. 45 (1990-91) Om skipsfarten og sikkerhet til sjøs*, beskrives skipsfartens ansvarsregler som internasjonale, og det hevdes at de bryter med de ansvarsregler som gjelder for andre transportmidler, som buss, fly og tog. Reglene bør sees i et historisk perspektiv om man skal forstå dem (side 25).

### Tre alternativer

*Utenriksdepartementet* peker på tre alternativer som behandles i *justisdepartementet*,

- **1. DAGENS ERSTATNINGSREGLER BEHOLDDES UENDRET.** Dette vil ikke hindre ratifikasjon av Athen-konvensjonen
- **2. Det innføres OBJEKTIVT ERSTATNINGSANSVAR** for rederen, kombinert med **TVUNGEN ANSVARSFORSIKRING.** Denne ordningen vil bringe sjøfartens erstatningsregler i overensstemmelse med andre transportmidler som tog,

*buss og fly, men umuliggjøre ratifikasjon av Athen-konvensjonen.*

- **3. TVUNGEN ULYKKESFORSIKRING FOR PASSASJERSKADER.** Utbetaling vil være uavhengig av rederens forhold og behøver ikke å være begrenset oppad. Dette alternativet vil i flg. *Utenriksdepartementet* ikke å hindre ratifikasjon av Athen-konvensjonen.

*Departementet* opplyser i *stortingsmelding 45*, fra 3. mai 1991, at alle tre alternativer utredes av *justisdepartementet*, og at de i løpet av kort tid vil bli lagt frem i en orientering til *Stortinget*.

### Støttegruppen bekymrer for at erstatningsrettslig sikring ikke følges opp

Nesten to år etter, sier *justisdepartementet* i det foreliggende høringsutkastet at man er innstilt på å forbedre passasjerenes erstatningsmessige vern, og at alternativene tvungen ulykkesforsikring og objektivt ansvar kombinert med tvungen ansvarsforsikring vil bli utredet nærmere.

Nå heter det at utredningen av disse spørsmålene forventes å ta en del tid, og at samordning med de andre nordiske land deretter må finne sted. I mellomtiden er altså kun en heving av begrensingsbeløpene aktuelt.

Vi er meget bekymret for at det presserende behovet for å sikre personer, materielle verdier og miljøet erstatningsrettslig, ikke blir fulgt opp. Disse spørsmålene har vært vurdert ved flere anledninger. Man står ikke ved et historieløst nullpunkt etter *Scandinavian Star* ulykken, for nå å analysere disse spørsmålene fra begynnelsen.

### Aktiviser sjøfartslovens §202

*Støttegruppen* vil peke på at sjøfartsloven allerede hjemler rett til å kreve obligatorisk forsikring av ansvar for personskade ved drift av passasjerskip. Det er § 202 som gir *Kongen* denne muligheten. Dette betyr at det allerede finnes åpning i loven for de prinsipper vi ønsker å grunnlegge nye regler på.

### Aktørene må ha uavhengig egeninteresse av sikkerhet

*Støttegruppen* mener det er nødvendig å gjøre de forskjellige aktørene (rederiet, besetningen med øverste befalshaver, classeselskapene, forsikrings-selskapene, havnestatens og flaggstatens skipskontroll) i skipsfarten mer uavhengig av hverandre i spørsmål som har med sikkerhet å gjøre.

Det må etableres rutiner og regelverk som gir hver enkeltaktør en egeninteresse av at skip og rederi drives etter forsvarlige rutiner. Ved å endre lovgivningen mer i tråd med de intensjoner vi legger til grunn for denne uttalelsen, tror vi forsikrings-selskapene mye sterkere enn i dag vil arbeide for å sikre skipene de forsikrer.

## Scandinavian Star oppgjøret

Det offentlige innsynet i rederienes forsikringsmessige dekning er viktig. Det er meningsløst at polisene ikke har noen form for kontroll. I *Scandinavian Star saken* var det like før ulykken tegnet en ansvarsdekning som i rimelig grad sikret passasjerene. Det var et vanskelig farvann for *Støttegruppen* når det erstatningsrettslige grunnlaget for ansvarsforsikringen skulle etableres. Disse problemene skyldtes de kompliserte begrensningene i sjøfartsloven og internasjonal lov på dette området.

For besetningen var det mangelfulle rettsvernet katastrofalt, i det de var fjernet fra avtalen med forsikringsselskapet. De sto dermed helt uten krav. Mot kr. 5000,-, og løfte om å forlate landet og ikke bli svartelistet i redermiljøet, ble de sendt hjem eller ut av landet, etter at utgifter til nødvendige klær og telefoner var fratrukket de 5000 kronene.

## Nei til samordning hvor skadelidt forsikrer skadeforvolder

Passasjeroppgjøret etter *Scandinavian Star* fikk avtafestet at erstatningene ikke skulle samordnes mot andre forsikringer. Dette må nå inn i regelverket, slik at andre som kommer i samme situasjon senere, ikke opplever at erstatninger avkortes fordi om de har vært forutseende og tegnet private eller kollektive livs- eller ulykkesforsikringer.

Samordningsprinsippet, hvor erstatningen avkortes mot andre forsikringer som ivaretar skadelidtes interesser, betyr i realiteten at egenforsikrede skadelidte forsikrer skadeforvolderen!

## Ingen øvre grense

*Støttegruppen* argumenterer for at lovgiveren ikke skal regulere noen øvre grense for erstatningenes størrelse. Det kan ikke være en oppgave for myndighetene å begrense skadelidtes mulighet til å få erstattet sine skader. Det er ikke historisk tradisjon for at erstatninger av personskade når de samme størrelser som ved oljeforurensning. Hvis størrelsen på personskadeerstatning skal ha en begrensning i praksis, bør det være forsikringsmarkedet som gjør dette, og ikke lovreguleringer som fratrukker passasjerer og besetning erstatningsmessig sikring.

## **STØTTEGRUPPENS FORSLAG:**

- *De sjørettslige begrensningene av rederansvaret gjennomgås med formål å fjerne alle slike begrensninger*
- *Det må innføres bestemmelser om tvungen erstatningsrettslig sikring av besetning, passasjerer og eventuelle miljøkonsekvenser*

- *Det må ikke lovreguleres noen øvre grense for erstatningene.*
- *Det må lovfestes at erstatningene ikke kan samordnes med andre erstatninger eller forsikringsutbetalinger*
- *Den erstatningsmessige sikringen må gjelde uansett årsaken til at skipet forårsaker skade, og uansett hvem som bidrar til at skade inntreffer*
- *Når det gjelder passasjerskip, må obligatorisk forhåndskontroll og senere havnestatkontroll av skipet, påse at forsikringene er ordnet i samsvar med norsk lov om erstatningsrettslig sikring av passasjerer og besetning.*
- *Forsikringsselskaper og assuranceforeninger må plikte å orientere skipets flaggstat og havnestat om forfall av premieinnbetaling. Hvis slik melding ikke gis norsk havnestatkontrollmyndighet, er forsikringsselskapet fortsatt ansvarlig for eventuelle skader ved skipets drift*
- *Endringer i sjøfartsloven på dette området må gjøres gjeldende for alle passasjerskip i fast rute på norsk havn.*
- *Endringen av rettsreglene på dette området må gjennomføres snarest. For passasjertransport skal nye regler gjelde fra 1. januar 1994.*
- *Inntil erstatningsrettslig sikring av denne type er innført, plikter alle passasjerskip i fast rute på norsk havn å tegne ulykkesforsikring for sine passasjerer*
- *Inntil arbeidet med å legge om sjøloven på dette området er avsluttet, er **Støttegruppen positive til at begrensingsbeløpene i loven oppjusteres slik justisdepartementet foreslår.***

**STØTTEGRUPPEN  
ETTER SCANDINAVIAN STAR ULYKKEN  
POSTBOKS 184, VINDERN, 0319 OSLO**

(Hentet fra Støttebulletinen nr. 7 vinteren 1993.)