



EKONOMI
HÖGSKOLAN
Lunds universitet

Institutionen för handelsrätt

HARK10 Internationell affärsjuridik

Kandidatuppsats

P&I-försäkring-

Redarens skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods

Handledare: Eva Lindell-Frantz

Författare: Katarina Gorton

Sammanfattning

P&I-försäkringen är redarens ansvarsförsäkring och försäkring finns endast tillgänglig att teckna hos P&I-klubbarna. Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (SÅAF) eller som den numera kallas, the Swedish Club, är Sveriges P&I-klubb. P&I står för Protection & Indemnity och omfattar det legala skadeståndsansvar en redare kan utsättas för i samband med driften av sitt fartyg.

I den marina försäkringsvärlden skiljer man mellan kaskoförsäkring, som täcker skador på skrov, maskineri och utrustning, och P&I-försäkring som är redarens ansvarsförsäkring och berör oljespill, lastskador, personskador och liknande. I vissa fall fungerar P&I-försäkringen som en biträdande försäkring till redarens andra tecknade försäkringar. Detta uppstår då redarens ansvar omfattas av kaskoförsäkringen eller kaskointresseförsäkringen. Det finns ingen bestämd försäkringssumma för P&I-försäkringen, annat än för oljeskador, vilket för med sig att försäkringsersättningen kan uppgå till mycket höga belopp. Eftersom redaren har ett strikt ansvar vid oljeskador är det viktigt att redaren skyddar sig mot risken att själv behöva betala för eventuella utsläpp i havet genom att teckna en P&I-försäkring.

Idag existerar ett antal internationella konventioner som reglerar bestämmelserna angående oljeutsläpp från fartyg. De nationella bestämmelserna om skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakats av oljeutsläpp från tankfartyg återfinns i 10 kap. SjöL och i lagen om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. SjöL berör idag inte skador som orsakats av utsläpp av farliga substanser och det finns heller inga andra lagregler som behandlar detta. Inom IMO har dock en konvention, HNS-konventionen, antagits som behandlar dessa utsläpp, konventionen har dock ännu inte tillträts av Sverige.

Nyckelord: P&I-försäkring, redare, skadeståndsansvar, oljeskada, förening.

Abstract

The P&I insurance is the shipowners liability insurance and is only provided by the clubs. Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (SÅAF) or as it now day is called, the Swedish club, is Swedens P&I-club. P&I stands for protection and indemnity and protects the shipowner from liability.

In the world of marine insurance, the P&I insurance differs from the hull insurance. Hull insurance covers losses to the vessel itself, machinery and equipment, and the P&I insurance covers the shipowners liability in concern of pollution, personal injuries and so on. In some cases the P&I insurance acts as a support to the shipowners other insurances. This occurs when the shipowners liability is covered by his hull insurance. There are no fixed sum for compensation for the P&I insurance, other than for oil pollution, this can result in high compensation costs for the insurance company. Because of the fact that the shipowner has a absolute liability in concern of oil pollution it is important that he protects himself from the risk of having to pay for the damages himself, by insuring his interest.

Today there are a couple of conventions regulating oil pollution at sea. The national rules regarding liability and compensation for pollution is found in the Law of the Sea 10 chapter and the law (2005:253) of compensation from the international oil pollution fund. The Law of the sea does not today comprise accidents concerning pollution from hazardous and noxious substances, and there are no other legal rules in Sweden regarding this. IMO has adopted a convention regarding compensation for damage caused by carriage by sea of hazardous and noxious substances, the HNS-convention. The convention has not yet been acceded by Sweden.

Keywords: P&I insurance, shipowner, liability, accident, oil pollution.

Förkortningar

- CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (ansvarighetskonventionen)
- CRISTAL	Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
- EMSA	European Maritime Safety Agency
- EU	Europeiska Unionen
- FAL	Försäkringsavtalslagen (2005:104)
- HELCOM	1992 års Helsingforskonvention
- HNS	Hazardous and Noxious Substances (farliga substanser)
- IMO	International Maritime Organisation (Internationella sjöfartsorganisationen)
- JPC	Joint Comprehensive Environmental Action Programme
- MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
- SDR	Särskilda dragningsrätter
- SjöL	Sjölagen (1994:1009)
- SkL	Skadeståndslagens (1972:207)
- SÅAF	Swedish Club (Sveriges Ångfartygs Assurans Förening)
- TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	2
ABSTRACT	3
FÖRKORTNINGAR	4
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
1. INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.2 PROBLEMFÖRMULERING OCH SYFTE.....	7
1.3 AVGRÄNSNINGAR	7
1.4 METOD OCH MATERIAL	8
1.5 SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN	8
1.5.1 Omfattningen av transporter med farliga och skadliga ämnen.....	8
1.5.2 Olyckor som inträffat i Sverige	9
1.5.3 Olyckor utanför Sverige	9
1.6 BEKÄMPNING AV OLYCKOR MED FARLIGA OCH SKADLIGA ÄMNER	11
1.6.1 Allmänt	11
1.6.2 Kustbevakningen	11
1.6.3 Statens räddningsverk	12
2. HISTORIK	13
3. REGLER OM ANSVAR	16
3.1 VAD ÄR EN KONVENTION?	16
3.1.1 Konventioner	16
3.1.2 TOVALOP	17
3.1.3 CRISTAL.....	17
3.1.4 MARPOL	17
3.1.5 HELCOM.....	18
3.1.6 Ansvarighetskonventionen.....	19
3.1.7 Fondkonventionen.....	20
3.1.8 Bunkerkonventionen	22
3.1.9 HNS-konventionen	22
3.2 SJÖLAGEN	23
3.3 NATIONELLA LAGAR OCH MILJÖFÖRORENING.....	25
3.4 REDARENS PRINCIPALANSVAR.....	26
3.5 REDARENS SKYLDIGHET ATT ANSVARFÖRSÄKRA SIG	27
3.6 ÄGARE TILL SVENSKA FARTYG	27
3.7 EU-REGLER OM OLJESKADESKYDD	28
3.8 UTFASNING AV TANKFARTYG MED ENKELSKROV	28
4. P&I FÖRSÄKRINGEN	32
4.1 TECKNANDE AV P&I-FÖRSÄKRING	32
4.1.1 Försäkringstagarens skyldigheter	33
4.1.2 Försäkringsgivarens skyldigheter.....	36
4.2 P&I-FÖRSÄKRINGENS ANSVARSOMRÅDE	36
4.2.1 Omnibusskyddet	37
4.2.2 Named risk.....	37
4.2.3 Undantag från försäkringsgivarens ansvar	39
4.3 MARIN FÖRORENING OCH P&I-FÖRSÄKRING	39
4.4 P&I-FÖRSÄKRINGEN OCH SAMBANDET MED ANDRA MARINA FÖRSÄKRINGAR	40
4.4.1 Kaskoförsäkring.....	40
4.4.2 Krigsförsäkring.....	41
5. AVSLUTANDE KOMMENTARER	43
KÄLLFÖRTECKNING	45

1. Inledning

1.1 Bakgrund

De nationella och internationella bestämmelserna inom dagens sjöfartsområde syftar alla till att skydda miljön, undvika att skador inträffar samt för att lindra konsekvenserna av eventuella oljeutsläpp. Eftersom sjöfarten är gränsöverskridande är internationell samverkan en förutsättning för ett fungerande regelverk. Den svenska sjöfartens regleringar är därför till största delen av internationell karaktär. Även om vissa havsområdets transportsträckor är att anse som mer riskfyllda än andra kan utsläpp av olja och andra miljöfarliga ämnen ske var och när som helst. Många mils kustremsa påverkas när ett oljeutsläpp inträffar och inte alltför sällan berörs kustområden långt ifrån den faktiska olycksplatsen. Ett sådant utsläpp kan därför drabba flera länder och problemet kan således inte lösas på nationell nivå, regleringen av föroreningar till havs måste därför ske på en internationell nivå. Mycket av den svenska regleringen bygger på internationella bestämmelser och reglerna om skadeståndsansvar och ersättning för skada som orsakats av oljeutsläpp från tankfartyg finns i 10 kap. SjöL och i lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. (se kap. 3)

Det finns i Sverige i dagsläget inga särskilda lagregler om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga substanser. Det närmaste man kan komma är bestämmelser om ansvar och ersättning för atomskada i samband med transport av atomsubstans, som återfinns i atomansvarighetslagen (1968:45). Frågor om ansvar för utsläpp av olja och andra farliga substanser måste därför avgöras enligt SjöL allmänna bestämmelser om redares ansvar och allmänna skadeståndsrättsliga regler. Redaren måste skydda sig mot risken att själv behöva betala för eventuella utsläpp av olja och andra farliga substanser i havet genom att teckna en försäkring.

I den marina försäkringsvärlden skiljer man mellan kaskoförsäkring, som täcker skador på skrov, maskineri och utrustning, och P&I-försäkring som är redarens ansvarsförsäkring och berör oljespill, lastskador, personskador och liknande. P&I-försäkringen erbjuds endast av P&I-klubbarna.¹

P&I står för Protection & Indemnity och är en ansvarsförsäkring som omfattar det legala skadeståndsansvar en redare kan exponeras för i samband med driften av sitt fartyg.² Sveriges

¹ http://www.alandia.com/avdelning_text.con?iPage=255&m=406 inloggad 090428

² *ibid*, inloggad 090428

Ångfartygs Assurans Förening (SÅAF) eller som den numera kallas, the Swedish Club, är Sveriges P&I-klubb.³

Syftet med P&I-försäkringen är att skydda den försäkrade från risk för ansvar gentemot tredje man till följd av de maritima aktiviteter han bedriver. Till skillnad från kaskoförsäkringen, täcker P&I-försäkringen, som redan framgått, ansvar för skada eller förlust som den försäkrade orsakat annan. Denna försäkring utvecklades under senare halvan av 1800-talet när det kunde konstateras att en redare som orsakat annat fartyg skada i en kollision inte fullt ut ersattes för sitt ansvar från den egna kaskoförsäkringen. Dagens P&I försäkring erbjuder försäkringsskydd för flera olika ansvarskategorier, inkluderande ansvar till följd av transport av last, dödsfall eller skada på passagerare och besättning, ansvar för vrakborttagning och last ombord på vraket och ansvar för skada på annan egendom inkluderande föroreningsansvar.⁴

1.2 Problemformulering och syfte

Sjöförsäkring är ett relativt omfattande rättsområde, dock utgör frågeställningarna som uppsatsen berör ett begränsat juridiskt problemområde.

Jag intresserar mig i denna studie för att utreda fartygsägarens skadeståndsansvar vid sjötransport av miljöskadligt gods och hur detta ansvar täcks av P&I-försäkringen.

Uppsatsen syftar till att utreda och diskutera skadeståndsrättsliga regler och konventioner om ansvar för olja och miljöfarlig last. Vidare är syftet att studera i vad mån P&I-försäkringen täcker detta ansvar.

1.3 Avgränsningar

Då ämnet rörande P&I-försäkring kan vara väldigt omfattande har jag valt att i denna uppsats göra en avgränsning som innebär att jag endast behandlar den delen av P&I-försäkringen som berör det strikta skadeståndsansvar redaren har vid transport av farligt gods. Jag kommer även att gå in på tecknandet av P&I-försäkringen, dess biförpliktelser och parternas skyldigheter. Ansvarsfrågan behandlas ur ett svenskt/nordiskt perspektiv och avgränsningarna syftar endast på transportören/redaren eftersom P&I-försäkringen är en försäkring som reglerar transportörens ansvar.

³ <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=91&pid=1&tid=1> inloggad 090525

⁴ http://www.gard.no/portal/page/portal/GardNO/DivCommon/ShowInplaceWithPrinterFriendly?p_d_i=121&p_d_c=&p_d_v=14051&MainMenuID=20&SubMenuID=101 inloggad 090514

Vidare ges en genomgång av P&I-försäkringen, vilka områden som täcks och dess undantag. Även de konventioner som jag anser är relevanta för ämnet beskrivs.

Andra försäkringar, såsom kasko- och krigsförsäkringen berörs endast översiktligt.

1.4 Metod och material

Jag har i min uppsats använt mig av traditionell juridisk metod i form av att jag använt mig av lag, förarbeten, rättsfall, doktrin samt P&I-klubbarnas villkor och internationella konventioner. Jag har även nyttjat mig av internetkällor.

En betydande del av informationen har utgjorts av P&I-försäkringsvillkoren, varvid jag har valt att beakta de tre nordiska klubbarnas villkor, klubbarna består av två norska och en svensk. I den mån villkoren avviker från varandra eller från lagregler på området tas detta i beaktande.

Även svensk lagstiftning har utgjort en stor del av informationen, till största delen har jag använt mig av SjöL, men även FAL, SkL och vissa förordningar har studerats.

1.5 Skydd av den marina miljön

1.5.1 Omfattningen av transporter med farliga och skadliga ämnen

Till och från svenska hamnar transporteras årligen ca 45 miljoner ton olja och ungefär 4 miljoner ton farligt gods. Det förekommer dessutom en omfattande färjetrafik. Den största delen av trafiken till och från svenska hamnar går längs Västkusten, främst till Lysekil och Göteborg, och västra delen av Sydkusten till Helsingborg, Landskrona och Malmö, i viss mån sker även transporter till Stockholm. Vid en totalbedömning av trafikmönstret måste även genomfartstrafiken tas med i beräkningen. Enligt utförda mätningar förekommer årligen 50 000 passager vid Bornholm - Utklippan, 15 000 väster och 25 000 öster om Gotland samt 15 000 vid Understen - Märket (passagen in i Bottniska viken). Med utgångsläge från den intensiteten i sjötrafiken⁵ framgår det att risken för olyckor med oljeutsläpp är ökar längs Västkusten och längs kuststräckan från Falsterbo till Stockholm och är större än längs kuststräckan norr om Åland och vidare upp i Bottniska viken.⁶ Inte minst gäller det storleken och antalet på de tankfartyg som trafikerar de olika områdena. Bilden av sjöfarten håller emellertid gradvis på att ändras, i synnerhet i Östersjöområdet, vilket också för med sig att

⁵ I svenska farvatten

⁶ www.srv.se/Shopping/pdf/6991.pd s.36 inloggad 090525

riskbilden successivt håller på att förändras.⁷

1.5.2 Olyckor som inträffat i Sverige⁸

Under de senaste tio åren har det rapporterats om incidenter på svenskt vatten, de inblandade har varit både svenska fartyg och utländska genompasserande fartyg. Bulkfartyg som transporterat kemikalier har bl.a. gått på grund och även ett antal stora bränder har inträffat. Det har vid tre tillfällen skett så pass allvarliga olyckor att Kustbevakningen har varit tvungna att kalla in RITS-styrkan⁹.

2004 flöt en container upp till havsytan utanför Vinga efter att ha legat på havsbotten i ca 30 år. Efter bärgning visade det sig att containern innehöll sojaolja i plåtkärl. Vid räddningsaktionen användes ett antal länsor som senare självantände vilket tyder på att containern även innehöll någon form av kemikalie.

2003 skulle fartyget *Stena Carrier* lastas med den mycket frätande och brandfarlig vätskan etylendiamin i Göteborg. En av tankcontainrarna fastnade på ombordkörningsrampen och en defekt ventil började läcka varav omkring 10 liter av vätskan rann ut. Lastningen avbröts och räddningstjänsten tillkallades för att utföra sanering av området.

Mars år 2000 kolliderade fartyget *Martina* utanför Kullens fyr med ett tyskt fartyg. *Martina* klövs mitt itu vid kollisionen varav fem personer ombord omkom. Ombord fartyget fanns 600 ton saltsyra i två tankar. Länsstyrelsen gav direktiv till räddningstjänstens dykare att successivt släppa ut saltsyran i havet. Detta skedde naturligtvis under kontrollerade former.

Fartyget *Tom Lis* lossade i februari 1996 ett brandfarligt lösningsmedel, ortoxylen, i Nol. Efter att fartyget avgått upptäcktes ett utsläpp i Göta Älv varav Vattenverket var tvungna att stänga älven. Utsläppet kunde senare konstateras komma från en felaktig ventil samt från ett defekt nivåalarm.

1.5.3 Olyckor utanför Sverige

Det har under åren frekvent förekommit olyckor med fartyg som fraktar HNS-ämnen utanför Sveriges gränser. Det har under åren 1995-2005 inträffat 181 kända olyckor runt om i världen. Det kan heller inte uteslutas att det inte rör sig om fler, okända, olyckor. De flesta olyckor är av mindre omfattning, men det har ändå förekommit olyckor som antingen visat på risken för att allvarliga skador av mycket stor omfattning kunnat ske, eller där det faktiskt har skett stora

⁷ www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/8EE5E6D8-1F4A-46E9-B413-54B7A34FAC48/69169/oljeskyddsplan_20070412.pdf inloggad 090427

⁸ Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 61-62

⁹ Räddningsinsats Till Sjöstyrkan

katastrofer. I vissa fall har det skett utsläpp i havet, men även allvarliga olyckor med fartyg som transporterar gas. Gasen släpps inte ut i havet, men dunstar i luften, varav stora explosioner och/eller bränder kan uppstå.¹⁰

År 2005 inträffade 36 kända olyckor, alla fartyg fraktade då HNS-ämnen. Av dessa var 20 stycken lastade med icke-beständig olja¹¹, sex var torrlastfartyg och fraktade explosiva ämnen, fem containerfartyg lastade med formaldehyd, två stycken LPG-tankers¹², två rorofartyg¹³ lastade med karbid och LPG, samt en LNG-tanker^{14,15}.

Sedan 1985 har det skett ett antal allvarliga olyckor som uppmärksammats internationellt. Tankern *Bow Mariner* sjönk 2004 utanför USA:s östkust, 21 män omkom i olyckan. Fartyget var lastat med 11 000 ton etanol. Samma år inträffade en explosion ombord fartyget *Panam Serena* när hon låg i den italienska hamnen Porto Torres. Explosionen skedde i samband med lossningen av 8 400 ton bensol. En kraftig brand bröt ut ombord och två män omkom.¹⁶

1999 kolliderade containerfartyget *Ever Decent* med kryssningsfartyget *Norwegian Dream* utanför Englands östkust. Stora materiella skador uppstod på båda fartygen, och en brand bröt ut på *Ever Decent* som fraktade ett stort antal containrar med HNS-ämnen, däribland många lastade med cyanid. En container fattade eld och flertalet föll överbord. Räddningstjänsten lyckades släcka branden och det visade sig att inga av de containrar som fallit överbord innehöll några farliga ämnen. Även om ingen förolyckades den dagen eller någon förorening skedde, är det tydligt att så kunde ha blivit fallet.¹⁷

På tankfartyget *Pertragen One*, 1985, utbröt en brand och en explosion i samband med att lasten, som bestod av nafta, lossades i Algericas Bay i Spanien. Branden lyckades sprida sig till tankfartyget *Camponavia* som hade lagt till i närheten i samma terminal. *Campanovia* exploderade och sjönk till botten. Olyckan förde med sig att 35 män, bestående av

10 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 62

11 Såsom bensin etc

12 Gasolfartyg

13 Roll on-roll off fartyg, ett fartyg som är konstruerade för att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land

14 Ett fartyg konstruerade för transport av flytande naturgas

15 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 63-64

16 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 63-64

17 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 63-64

besättningsmän och hamnarbetare förolyckades och 39 skadades. Olyckan medförde även föroreningsskador.¹⁸

Det finns även olyckor som satt så pass djupa spår att ändringar i konventioner och andra åtgärder vidtagits, sådana katastrofer skedde med fartygen ERIKA, Prestige och Exxon Valdez (se 3.7).

1.6 Bekämpning av olyckor med farliga och skadliga ämnen

1.6.1 Allmänt

Kustbevakningen har ansvaret för miljöräddningstjänsten till sjöss av HNS-ämnen. Däremot är inte Kustbevakningen ansvarig för att sanera stränder, deras åliggande att bekämpa HNS-ämnen upphör när substanserna nått land. Därefter är det kommunerna som har det samrådande ansvaret för räddningstjänstinsatserna.¹⁹

1.6.2 Kustbevakningen²⁰

Kustbevakningen har enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor ansvar för miljöräddningstjänsten till sjöss när det gäller olja eller andra farliga ämnen som har kommit ut i vattnet eller om det föreligger en fara för det²¹. Områden som omfattas av detta ansvar är Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon, dock innefattas inte vattendrag, kanaler och insjöar annat än Väner, Vättern och Mälaren. Där råder istället kommuners ansvar för räddningstjänsten. Ansvaret för Kustbevakningen uppstår inte endast när de skadliga ämnena faktiskt har kommit ut i vattnet, utan även när det föreligger en överhängande fara för detta. Med detta bör anmärkas att det primära ansvaret vilar på redaren, detta oavsett om fartyget är lastat med farligt gods eller inte.

Åtgärder som kan komma att utnyttjas vid en räddningsaktion är:

- Förbereda och lägga ut länsor runt fartyget
- Vidta åtgärder för att förhindra att skadliga ämnen läcker ut
- Förbereda för och ombesörja läktring av olja eller andra skadliga ämnen till ett annat fartyg

18 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 63-64

19 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 64-65

20 Allt i detta avsnitt från denna källa: Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 64-65

21 Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor 4 kap 5§ och Förordningen mot skydd av olyckor (2003:789) 4 kap 12-14§§

- Se till att med hjälp av upptagningsanordningar ta upp olja eller andra farliga ämnen ut vattnet
- Bärga containrar och/eller tunnor med skadliga ämnen ur vattnet och även från havsbotten
- Genom räddningsdykare förhindra förorening genom läckage och utsläpp från sjunkande fartyg lastade med farligt gods
- Utföra andra insatser för att förhindra förorening av den marina miljön i början av en räddningsaktion.

1.6.3 Statens räddningsverk²²

Statens räddningsverk är en förvaltningsmyndighet som har ansvaret för frågor rörande brandfarliga och explosiva fabrikat samt att begränsa och förebygga allvarliga kemikalieolyckor.²³ Statens räddningsverk ska verka för att samordna samhällets verksamhet för olycks- och skadeförebyggande åtgärder enligt lagen om skydd mot olyckor, samt att arbeta för att organisation, ledningsmetoder och ledning utvecklas så att alla organ inom räddningstjänsten samverkas effektivt. I de fall en kommun haft kostnader för en sanering med anledning av utflöde i vatten av olja eller andra skadliga och farliga ämnen, har de rätt till ersättning av staten genom räddningsverket. Ersättningen uppgår till de kostnader som överstiger ett av regeringen fastställt belopp²⁴.

22 Allt i detta avsnitt från denna källa: Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 65-66

23 Förordningen (2005:890) med instruktion för statensräddningsverk 1§ 2st

24 Lagen om skydd mot olyckor 7 kap. 2§

2. Historik

De olyckor som skildrats i kap. 1 uppgår ofta till mycket höga summor och det är därför viktigt för redarna att skydda sig mot att behöva stå kostnaderna själva. P&I-försäkringen erbjuds av ett antal klubbar och täcker redarens ansvar gentemot tredje man. Dagens P&I-klubbar är ättlingar till de många små kaskoförsäkringsklubbar som bildades av brittiska redare på 1800-talet. De kaskoförsäkringsklubbar som bildades var huvudsakligen kooperativ av redare som tillsammans delade sina kaskorisker på ömsesidig basis.²⁵ Det speciella med denna typ av klubbar var att medlemmarna agerar såväl försäkringstagare som försäkringsgivare. Detta är fortfarande den grundläggande principen för dagens P&I-klubbar, dock är det idag klubben och inte de enskilda medlemmarna som tillhandahåller försäkringar.²⁶

Allteftersom kaskoklubbarna minskade i antal fann redarna behovet av att skapa liknande sammanslutningar men för ett annat ändamål. Det hade blivit mer och mer vanligt att skadade besättningsmedlemmar begärde ersättning från sin arbetsgivare. I augusti 1846 infördes Lord Campbells Act som gjorde det lättare för anhöriga till besättningsmän som omkommit att kräva ersättning av redarna. Även möjligheten för ersättningskrav från passagerare ökade kraftigt med samma lag. Allt detta verkade för ett ökat behov av ansvarsförsäkring.²⁷

Den svenska P&I-klubben Sveriges Ångfartygs Assurans Förening, nedan kallad SÅAF, (senare omdöpt till the Swedish Club) skrev sina första kaskovillkor 13 december 1972 och deras första försäkrade fartyg var *Orvar Odd*, ett ångfartyg som var försäkrat till den då höga summa av 400,000 kr. Redan i januari följande år var 13 stycken fartyg kaskoförsäkrade i SÅAF. SÅAFs framgång ledde till att fyra lokala redare, Fleetwood, Ohlsson, Leffler och Olson, formade en specialitet inom klubben att ömsesidigt ta hand om de nya fartygen: ångfartygen.²⁸

Suezkanalen hade öppnat tre år tidigare och antalet ångfartyg hade kraftigt ökat. Tidigt 1890-tal dominerade de den internationella redarmarknaden, och de hade ännu större kapacitet att frakta gods, än tidigvarande fartygstyper.²⁹

25 <http://www.gard.no/pages/GardNO/AboutUs/GardPandIClub?MainMenuID=3&SubMenuID=9> inloggad 090428

26 Reeds Marine Insurance. 2005, Barrie Jervis. s 109-110

27 Reeds Marine Insurance, 2005, Barrie Jervis. s. 1-13

28 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090520

29 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

Försäkringskostnaderna var dock höga och det försäkrade värdet för SÅAF översteg en halv miljon kronor. Eftersom de andra försäkringsbolagen i Sverige vägrade att försäkra de ångdrivna fartygen, var klubben sena på att vända det till sin fördel. Med hjälp av annonsering i tidningar och upprättandet av offentliga möten lockade klubben till sig redare och i mitten på 1873 verkade klubbens framtid vara säkrad. Det var även samma år som klubbens första skada inträffade, ångfartyget *Danmark* kolliderade med en kaj i Stockholms hamn. Danmark var försäkrad till 427 400 kr, stora skador uppstod på ett annat fartyg i samband med kollisionen och även en telefonlinje skadades. Sju månader senare gick *Valhall* på grund utanför Jutland, som blev klubbens första 'total loss' och krävde även att klubben kontaktade sina återförsäkrare.³⁰

1878 var klubbens villkor förbättrade och täckte nu även norska och danska ångfartyg. Klubben hade sin riktigt stora framgång 1906 då de erbjöd svenska redare att en branchsammanslutning. The Swedish Shipowners' Association bildades samma år i Göteborg, där huvudkontoret står kvar än idag.³¹

År 1910 kom den stora efterfrågan på P&I-försäkring, redare kände ett stort behov att ansvarsförsäkra sig mot personskador och kollisionsansvar. 8 december bildades Sveriges Ångfartygs Assurans Förenings Delägares Ömsesidiga Försäkringsbolag 'Protection & Indemnity'. Detta skulle visa sig bli en av de viktigaste utvecklingarna i klubben historia. Fyrtio år senare hade klubben sammanslutit sig med *the Hull Club* som var det första steget mot att kunna erbjuda det totala försäkringsskydd klubben erbjuder idag.

Första världskriget 1914 berikade klubben med nya utmaningar, de fortsatte erbjuda kaskoförsäkring till medlemmar och assisterade dem även med att teckna krigsförsäkring. Även andra världskriget flöt på utan större tillstötningar.³²

Den riktigt stora förändringen för klubben skedde 1969 till följd av en utveckling av det nya kaskoåterförsäkringsprogrammet placerat till största del hos Lloyd's i London.³³

Under 1970-talet sålde många redare sina fartyg och föredrog att hyra in sig hos andra och frakta i tonnage, som ett svar på detta vågade sig klubben på att inta den internationella

30 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

31 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

32 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

33 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

marknaden. 1971 kaskoförsäkrade klubben det första brittiska fartyget *Flowergate*. Detta blev början till en omfattande internationalisering för klubben. Klubben öppnade upp två kontor utomlands, 1980 i Piraeus och 1982 i Hong Kong. 1984 antog klubben även ett tredje villkor, Freight Demurrage and Defence (FD&D). Processen pågick under 1990-talet och 1991 öppnades kontoret i Tokyo och 1992 blev klubbens Hong Kong kontor The Swedish Club Service Center, som reflekterade klubben betoning på direkt service åt medlemmarna i Asien. Skadeförebyggande hade varit en prioritet för klubben sedan 1872 och var stort utvecklat 1994 då the Bridge Resource Management scheme drogs igång av The Swedish Club, även Swedish och Norwegian Shipowners' Associations deltog.³⁴

1996 återbetalade klubben medlemmarna som var kaskoförsäkrade på en total summa av 3.5 miljoner USD, alla medlemmar som försäkrat sig det tidigare året fick en återbetalning. Klubben nådde sin höjdpunkt när de blev tilldelade ISO 9001 certifikat, vilket är ett bevis på att klubben har den kapacitet och kunskap som krävs för att fullgöra sina åtaganden.³⁵

34 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

35 <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1> inloggad 090512

3. Regler om ansvar

3.1 Vad är en konvention?

På internationellt vatten råder inte samma lagar utan ansvarsfrågan lyder under internationella konventioner. En konvention är ett formellt avtal mellan stater att implementera bestämmelserna i avtalet och villkoren av konventionen i sin inhemska lag. En konvention träder normalt inte i kraft förrän ett minimum av avtalsparterna har implementerat de krav ställda av konventionen i sin inhemska lag.³⁶

3.1.1 Konventioner

Den 18 mars 1967 gick tankfartyget *Torrey Canyon* på grund och läckte ut 120,000 ton råolja utanför Englands sydkust. *Torrey Canyon* lämnade Kuwait den 19 februari 1967, fullastad med olja, på väg mot Milford Haven. Eftersom fartyget var så pass stort var det bråttom att hinna med tidvattnet, annars hade de fått vänta sex dagar innan de kunde lägga till i hamnen. Någonting gick fel och *Torrey Canyon* gick på grund utanför Cornwall. Tankarna revs upp och råoljan rann ut i havet. Oljespillet orsakade massiva föroreningsskador varav närmare 32 mil av brittiskt och franskt kustområde drabbades. Den brittiska regeringen kom fram till att det var lönlöst att försöka bärga fartyget och den enda lösningen var att bomba fartyget med napalm för att förstöra oljan. Detta agerande ledde senare till den regel i kaskoförsäkringsvillkoret som uttrycker att om en skada orsakas på fartyget med avsikt att förhindra förorening, täcks detta av kaskoförsäkringen.³⁷

Grundstötningen visade på behovet av ett internationellt regelverk på området. Ett omfattande internationellt samarbete inleddes inom IMO³⁸ som ledde till en internationell konvention, *CLC: 1969 års ansvarighetskonvention*. Som ett tillägg till den konventionen antogs i Bryssel 1971 en konvention om upprättandet av en internationell fond, *fondkonventionen*. Olyckan ledde även till förändringar i det internationella rättsväsendet i form av att två frivilliga avtal togs fram. Avtalen var avsedda att gälla fram till ratificerandet av ansvarskonventionen och fondkonventionen. Redarna skapade frivilligt TOVALOP som var ämnad att verka för ansvarskonventionen och oljeindustrin utformade CRISTAL som var avsedd för fondkonventionen. Båda avtalen var tänkta att upphöra när konventionerna trädde ikraft, dock

36 <http://www.regeringen.se/sb/d/10489#item102091> inloggad 090430

37 Reeds Marine Insurance, 2005, Barrie Jervis. s 165-166

38 IMO var då benämnt IMCO: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

blev så inte fallet, TOVALOP och CRISTAL upphörde inte att gälla förrän 1997. Vad gäller TOVALOP insåg man när tiden kom för avtalet att upphöra, att inte att alla skulle kunna dra nytta av ansvarighetskonventionen. Ungefär 40 % av tankflottan stod utanför ansvarighetskonventionen och TOVALOP fortsatte därför att gälla. Dock höjdes ersättningsnivån och anpassades till ansvarighetskonventionen,^{39 40}

3.1.2 TOVALOP

TOVALOP är ett frivilligt avtal mellan redare som innebärande att redarna tar på sig ekonomiskt ansvar för en del oljespillskador då IMO's konvention inte gäller. Utmärkande för TOVALOP var att insatser för oljeutsläpp skulle ske så fort som var möjligt. De kostnader som uppstått för sanering efter ett oljeutsläpp var redaren ansvarig och ersättningskyldig för. Dock kunde redaren få ersättning från sin försäkringsgivare för saneringen, detta oavsett om han agerat vårdslöst vid utsläppet. Avtalets syfte var att uppmuntra myndigheter och redare att agera direkt och att se till att inga finansiella hinder förelåg. Endast stater kunde kräva ersättning från TOVALOP och ersättningsgränsen sattes till 100 dollar per bruttoton, dock högst 100 miljoner dollar.⁴¹

3.1.3 CRISTAL

CRISTAL tillkom för att bevara och expandera förtroendet för oljeindustrin. Det förelåg emellertid en intressekonflikt i synnerhet mellan underwriters, lastintressenter och redare. Dispyten grundade sig i att ingen ville betala för mer än de de facto hade förorenat och att sjöfarten stod för endast 10 % av havsföroreningen. Detta lever kvar än idag och diskussionen kommer ofta upp när redarna inte vill betala för en förorening orsakad av någon annan, detta är även en orsak till att ersättningsnivåerna blir omstridda.⁴²

3.1.4 MARPOL

MARPOL är en internationell konvention som omfattar skydd mot föroreningar i den marina miljön från fartyg och är upprättad inom FN:s sjöfartsorgan IMO. MARPOL togs i bruk den 2 november 1973 av IMO. Syftet med konventionen är att förebygga avsiktligt otillåtna utsläpp från fartyg av olja, kemikalier, farliga och skadliga substanser, toalett- och hushållsavfall och med förhoppningen att dessa slutligen helt upphör. Även olycksrelaterade

39 Reeds Marine Insurance, 2005, Barrie Jervis. s 166-168

40 T. Falkanger, H J. Bull, Innføring i sjørett, 1995, s. 163

41 Jervis, Reeds Marine Insurance s.166-167

42 Jervis, Reeds Marine Insurance s.166-167. s. 167-168

olja- och kemikalieutsläpp ska minimeras.⁴³

Konventionen är en kombination av två fördrag från 1973 och 1978. Protokollet från 1978 handlar om tankfartygs säkerhet och förebyggande av föroreningar och bygger på 1973 års internationella konvention. Konferensen som hölls 1978 var ett svar på en rad tankfartygsolyckor. Dagens konvention är en blandning av 1973- och 1978 års fördrag och kallas MARPOL 73/78. Den kombinerade konventionen trädde i kraft 1983.

De senaste MARPOL-reglerna innebär att transporter med råolja, tung eldningsolja, smörjolja, bitumen och tjära endast får ske med tankfartyg med dubbelt skrov.⁴⁴

MARPOL är en så kallad ramkonvention⁴⁵, som efter hand byggts på med sex Annex:

- Annex 1 behandlar olja
- Annex 2 hanterar kemikalier i bulk
- Annex 3 behandlar kemikalier som transporteras i paketerad form
- Annex 4 handlar om toalettavfall
- Annex 5 syftar till det fasta avfall som utgörs av exempelvis hushållsavfall
- Annex 6 avser luftföroreningar från fartyg.⁴⁶

3.1.5 HELCOM⁴⁷

Den ursprungliga Helsingforskonventionen från 1974 om skydd för Östersjöområdets marina miljö ersattes av den nya Helsingforskonventionen från 1992. Efter att samtliga länder kring Östersjön samt EU-kommissionen ratificerat konventionen trädde den i kraft under våren 2000. Helsingforskommissionen, HELCOM, ansvarar för genomförandet av de regler som omfattas av konventionen, dess annex samt de rekommendationer som antagits. HELCOM ansvarar även för genomförandet av det åtgärdsprogram för Östersjön, JCP, som antogs våren 1992 av Östersjöländernas miljöministrar. HELCOM:s regler angående sjöfart och utsläpp från fartyg motsvarar de regler som gäller för specialområden enligt MARPOL-konventionen.

43 http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#2 inloggad 090507

44 Näringsdepartementet, Genomförande av direktivet och rambeslutet om åtgärder mot förorening från fartyg. s. 28-30

45 En ramkonvention är en för de fördragsslutande parterna bindande ram för ett fortsatt samarbete. Det kan exempelvis röra sig om allmänna målsättningar och förpliktelser för samarbete om en viss fråga eller inom ett visst geografiskt område.

46 <http://www.naturvardsverket.se/sv/Tillstandet-i-miljon/Olja-och-avfall-i-havet/Internationella-atgarder/> inloggad 090507

47 Allt i detta avsnitt från denna källa: http://www.helcom.fi/helcom/en_GB/aboutus/ inloggad 090508

3.1.6 Ansvarighetskonventionen

De oljeskador som uppkommer på en konventionsstats territorium eller dess territorialvatten och är orsakade av tankfartyg är alla tillämpliga skador på ansvarighetskonventionen. De så kallade förebyggande åtgärderna är dock bara tillämpliga i de fall då olja de facto läckt ut. I de fall åtgärderna varit så pass effektiva att ingen olja läckt ut ur fartyget utgår ingen ersättning enligt konventionen, varken för kostnaderna för dessa åtgärder. Det är endast skador från beständiga oljor, t.ex. råolja, tung dieselolja och valolja som är ersättningsbara. Enligt 1969 års ansvarighetskonvention var en ytterligare förutsättning för ersättning att det tankfartyg från vilket utsläppet skedde transporterade olja som last i bulk⁴⁸. Således innebär konventionen inget ersättningsansvar för utsläpp från fartyg som går i barlast. Begränsning togs dock bort genom 1992 års ändringsprotokoll.

Då Sverige anslöt sig till konventionen införlivades den i svensk rätt genom lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Lagen är sedermera upphävd och ersatt av SjöL 10 kap. Olja definieras i 10 kap. 1§ som "beständig mineralolja som innehåller kolväte, såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja och smörjolja". 1992 års ansvarighetskonvention är ett ändringsprotokoll till 1969 års ansvarighetskonvention. Nya bestämmelser infördes genom protokollet, däribland regler om ansvar för förlust eller skada som uppkommit genom att fartyget läckt eller tömt ut olja. Protokollet fastställer att redarens ansvar bl.a omfattar ersättningsskyldighet för att med rimliga åtgärder återställa en försämrad havsmiljö. Redarens ansvar kan begränsas i den mån skadan inte orsakats genom uppsåt eller vårdslöshet. Många av de anslutna staterna, däribland Sverige, har sagt upp 1969 års ansvarighetskonvention, men är parter till ändringsprotokollet, som trädde i kraft i maj 1996.⁴⁹

1992 års ansvarighetskonvention stadgar att enbart ägare av fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som last i bulk är skyldiga att ha försäkring eller annan ekonomisk säkerhet. Försäkringsplikten omfattas inte av statsfartyg samt fartyg som transporterar mindre än 2 000 ton olja som bulklast. Den stat där fartyget är registrerat är alltid skyldig att se till att försäkringsplikten har uppfyllts.⁵⁰ Fartygets försäkring eller säkerhet ska enligt konventionen

48 Bulkfartyg är fartyg som transporterar sin last opaketerad direkt i skrovet.

49 Ett utvidgat miljöansvar SOU 2006:39 s. 122

50 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s.145

täcka ägarens ansvar upp till det gällande begränsningsbelopp⁵¹ för fartyget. När detta uppfyllts för ett visst fartyg ska ett CLC-certifikat utfärdas eller bestyrkas av myndighet i fartygets registreringsstat.⁵² Är fartyget inte registrerat i någon föredragsslutande stat, får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av en behörig myndighet i någon av de föredragsslutande staterna.⁵³ Varje konventionsstat är dessutom skyldig att göra allt de kan för att förhindra att fartyg som är försäkringspliktiga går i trafik utan giltigt certifikat.⁵⁴ De är även skyldiga att se till att varje fartyg som lägger till vid eller lämnar dess hamnar, detta oavsett var fartyget är registrerat, har en försäkring eller en betryggande säkerhet.⁵⁵

De minimikrav konventionen har fastställt att försäkringen eller säkerheten måste uppfylla är gemensamma för alla föredragsslutna stater, men i övrigt får registreringsstaten själva fastställa villkoren för utfärdandet av certifikatet och för dess giltighet. Ansvarighetskonventionens bestämmelser om försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet samt certifikat har implementerats i svensk rätt bl.a. i SjöL 10 kap. 12 och 13§§, samt Förordningen (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till SjöL 10 kap. 3-17§§⁵⁶

3.1.7 Fondkonventionen

Endast de stater anslutna till ansvarighetskonventionen får tillträda fondkonventionen⁵⁷.

Den Internationella oljeskadefonden upprättades genom fondkonventionen för att ekonomiskt ersätta skador som orsakats av förorening genom olja. Oljeskadefonden fungerar som ett komplement till ansvarighetskonventionen och är ämnad att komplettera redarnas ägaransvar enligt konventionen. Det kan hända att skadeståndsansvaret inte är tillräckligt eller att redaren inte är i stånd att betala ut ersättning. Det är emellertid enbart anslutna stater som är som har rätt till ersättning och fonden är endast skyldig att betala ut ersättning till den skadelidande om skadan uppstått inom en fondstats område. Om en skadelidande inte kunnat få ersättning eller

51 Begränsningsbeloppen anges i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR). Både för personskador och övriga skador föreskrivs ett minstabegränsningsbelopp för fartyg med ett tonnage på 500 ton eller därunder. För personskador uppgår detta belopp till 333 000 SDR (ca 3,7 miljonerkr) och för övriga skador till 167 000 SDR (ca 1,8 miljoner kr). Härfter ökar beloppen stegvis i förhållande till fartygets storlek. Begränsningsbeloppet för passagerares fordringar med anledning av personskador fastställs inte i förhållande till fartygets tonnage utan till det antal passagerare som fartyget har tillstånd att transportera. Beloppet är lika med 46 666 SDR (ca 510 000 kr) multiplicerat med det tillåtna antalet passagerare. Beloppet är dock maximerat till 25 miljoner SDR (ca 275 miljoner kr).

52 [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22002A0925\(01\):SV:HTML](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22002A0925(01):SV:HTML) artikel 7 p. 2 inloggad på sidan 090409

53 artikel VII

54 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s. 71

55 prop. 1973:140 s. 137

56 Förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009)

57 Sverige har tillträtt 1992 års fondkonvention

full ersättning från redaren för en skada orsakad av ett oljeutsläpp, kan han vara berättigad ersättning från fonden följande fall:

1. Om redaren inte är ansvarig enligt ansvarighetskonventionen
2. Om varken redaren eller dennes P&I-försäkringsbolag kan betala
3. Om skadorna överskrider det begränsningsbelopp som gäller för redaren enligt ansvarighetskonventionen.⁵⁸

Den högsta sammanlagda ersättning som kan betalas med anledning av en och samma olycka enligt ansvarighetskonventionen och fondkonventionen uppgår sedan den 1 november 2003 till 203 miljoner SDR, vilket är ca 2,4 miljarder kronor. Fondens ansvarighet är begränsad till skillnaden mellan detta belopp och det fartygets ägare eller dennes försäkringsgivare betalar. Fonden används också för att återbetala fartygsägaren eller dennes försäkringsgivare för delar av ägarens ansvar. Fonden får sina ekonomiska inkomster genom avgifter⁵⁹ som läggs på sjötransporterad råolja eller tjock eldningsolja.

Fonden är fri från skyldighet att betala ut ersättning i de fall då oljeutsläppet beror på en krigshandling eller örlogsfartyg eller annat statsfartyg som används i annan verksamhet än affärsverksamhet. Inte heller är fonden ersättningsskyldig för oljeskador som uppstått av ett oidentifierat fartyg. Emellertid är fonden ersättningsskyldig för oljeskador som uppstått till följd av en naturkatastrof som befriar redaren från ansvar.

Förutom att fonden ska ersätta den skadelidande, ska den ersätta redaren för det skadestånd han har betalat. Har redaren dock orsakat skadan genom vårdslöshet eller uppsåtlig utgång ingen ersättning till honom. Artikel 5.3 i fondkonventionen föreskriver vissa säkerhetsföreskrifter som redaren måste uppfylla för att ha rätt till ersättning. Följs inte dessa och skadan delvis eller helt har berott på denna underlåtenhet, lämnas heller ingen ersättning. Fonden är beloppsbegränsad och det högsta sammanlagda beloppet som kan utgå i ersättning enligt ansvarighets- och fondkonventionen är 60 miljoner SDR, ca 644 miljoner svenska kronor.^{60 61}

58 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 74-75

59 I Sverige är Sjöfartsverket den myndighet som samlar in och administrerar fondens ersättning.

60 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 74-76

3.1.8 Bunkerkonventionen⁶²

Bunkerkonventionen antogs vid en diplomatkonferens anordnad av IMO mars 2002. Genom konventionen ville man försäkra sig om att när ett oljeutsläpp skett från fartyg som använder beständig olja för egen framdrift, ska den skadelidande får tillräcklig ersättning utan dröjsmål. Konventionen är endast tillämplig på olyckor som skett på avtalsslutande parter territorium och deras ekonomiska zon. Enligt konventionen är redaren skyldig att ansvarsförsäkra sitt fartyg om bruttodräktigheten överstiger 1000. Ansvar kan i enlighet med konventionen riktas direkt mot försäkringsgivaren. Konventionen omfattar alla fartyg och kompletterar ansvarighetskonventionen och HNS-konventionen (se 3.2.9). Genom detta fyller konventionen i en betydande lucka i det internationella regelverket om ansvarighet för bestämelse till havs. Konventionen har ännu inte trätt i kraft och Sverige har inte ratificerat konventionen.

3.1.9 HNS-konventionen

Redan vid den inledande utarbetningen inom IMO av ansvarighets- och fondkonventionerna stod det klart att syftet inte var att avgränsa konventionerna till enbart oljeskador. Tanken var att konventionerna även skulle omfatta skador i samband med transport av farliga och skadliga ämnen. Efter en misslyckad konferens 1984 angående en eventuell konvention rörande HNS-ämnen antogs, år 1996 i London, 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, HNS-konventionen. Konventionen är tillämplig på skador som orsakats i samband med sjötransport av HNS-ämnen. Skadan måste ha uppstått på en konventionsstats territorium eller i dess ekonomiska zon, och konventionen ersätter personskador, saksador, rena förmögenhetsskador och föroreningsskador på miljön, dock inte om skador orsakats av beständig olja⁶³. Även kostnader för åtgärder som syftar till att förebygga eller begränsa skador är ersättningsgilla.⁶⁴

I enlighet med konventionen finns det ca 6 000 olika ämnen som är farliga och skadliga. Dessa ämnen består främst av kemikalier, olja, kondenserad naturgas (LNG) och petroleumgas (LPG). Konventionen stadgar inte om ämnena ska transporteras i bulk eller i

61 www.kustbevakningen.se/Documents/Miljöräddning/Räddningstjänstplan/k11assua.pdf inloggad 090511

62 Allt i detta avsnitt från denna källa: Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 82-83

63 Dessa skador täcks i stället av ansvarighets- och fondkonventionen

64 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s. 85

paketerad form, men för att kunna tillämpa konventionen måste ämnena transporteras som last på fartyget. Skadeståndsansvaret bärs av fartygets ägare och ansvaret är strikt. Fartygsägaren kan dock förklaras fri från ansvar i vissa situationer, exempelvis om skadan beror på en krigshändelse eller helt orsakats av tredje mans uppsåtliga handlande. Det strikta ansvaret är begränsat beloppsmässigt och beror på fartygets bruttodräktighet. Den högsta ersättning som fartygsägaren kan bli skyldig att betala, för en och samma olycka, är 100 miljoner SDR, ungefär 1 miljard kr. Har fartygsägaren själv orsakat skadan uppsåtligt och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma, föreligger ingen rätt till ansvarsbegränsning enligt konventionen.

Ersättning som kan fås från konventionen är begränsad och den totala ersättning som betalas av fartygsägaren, eller hans försäkringsgivare, och konventionen uppgår till 250 miljoner SDR, eller omkring 2,7 miljarder kr. HNS-konventionen finansieras av dem i konventionsstaterna som tar emot sjötransporterade HNS-ämnen. När en olycka har inträffat som aktualiserar ersättning från fonden, får således den som tagit emot sådana ämnen betala en avgift till fonden. Redaren är skyldig att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet som täcker ansvaret vid transport av HNS-ämnen enligt konventionen. En skadelidande har rätt att kräva ersättning direkt av försäkringsbolaget eller annan ställd ekonomisk garanti för redarens ansvar.⁶⁵ Sverige har undertecknat konventionen men ännu inte tillträtt den.

3.2 Sjölagen

Den gamla SjöL från 1891 innehöll regler som tillsammans utgjorde ett försök att samla all reglering rörande sjöfarten i en enda lag. 1994 kom den nya SjöL och tanken om en samlad reglering lever även i denna. Bestämmelserna i lagens 22 kapitel ramar in såväl civil-, offentlig-, folk- som straff- och processrättsliga frågor. Här finns regler om skeppsregistrering, befälhavarens ansvar och befogenheter, ansvar för kollisioner, bärgning, oljeskadeansvar och så vidare.⁶⁶

Den nya SjöL reglerar bestämmelser om bl.a. sjöolyckor och redares ansvar för skada.

I 10 kap. regleras ansvaret för oljeskada med anledning av utsläpp eller överhängande risk för

⁶⁵ Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92. s.86-89

⁶⁶ Docent Johan Schelin, Sjölagen - En åldrande nordisk dinosaurie?, Sjörettsinstitutet

hämtad från: web.mac.com/johan.schelin/iWeb/Sjorattsinstitutet/Forskning/9C915CFE-1822-4CDE-8004-E0E94D1F18FB_files/Jubileum.pdf inloggad 090527

utsläpp av beständig mineralolja⁶⁷ till sjöss och omfattar utsläpp från alla typer av fartyg. De omfattar vidare mineralolja oavsett om det är fråga om olja som transporteras som last eller om det istället är fråga om olja som används för fartygets framdrift (bunker) eller i övrigt för drift och underhåll av fartyget (maskinolja m.m.).⁶⁸

Utöver 10 kap. regleras rätten till ersättning för skador som orsakats av oljeutsläpp från fartyg i lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden. Dessa regler bygger på bestämmelserna i två internationella överenskommelser, 1992 års ansvarighetskonvention och 1992 års fondkonvention. De båda konventionerna trädde ikraft den 30 maj 1996.⁶⁹ SjöL kan också sägas vara en blandning mellan Hamburg- och Haag-Visbyreglerna, på så vis att Haag-Visbyreglerna kvarstår i ett reellt hänseende men har anpassats till Hamburgreglerna genom 1994 års ändringar i SjöL. Hamburgkonventionens ansvarsregler har inarbetats i SjöL i den utsträckning det varit möjligt med hänsyn taget till Sveriges förpliktelser enligt Haag-Visbykonventionen.⁷⁰

Sverige liksom Norge, Danmark och Finland har ännu inte tillträtt Hamburgkonventionen.

Som ovan tidigare nämnts reglerar SjöL 10 kap. skadestånd i samband med oljeutsläpp. Reglerna omfattar oljeskador som uppkommer i på svenskt vatten eller vår ekonomiska zon från såväl svenska som utländska fartyg. Bestämmelserna reglerar även fartyg som fraktar olja i lös vikt samt oljeskador som skett genom utsläpp från svenska fartyg även i en annan konventionsstats territorium eller ekonomiska zon. Enligt SjöL är fartygets ägare strikt ansvarig för skador som uppkommer vid oljeutsläpp och skall ersätta skada på egendom, även kostnader som uppstår vid saneringen av oljeskador.⁷¹

Den grundläggande regeln om skadeståndsansvar finns i SkL 2 kap. 1§. Av regeln följer att var och en som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar sak- eller personskada är skyldig att ersätta skadan. Skadeståndsansvar förutsätter alltså vållande. Även om detta är grundregeln så har redaren ett strikt ansvar enligt SjöL 10 kap. 3§, detta gäller dock bara vid oljeskador. Med strikt ansvar menas att den skadeståndsskyldige inte behöver bära någon direkt skuld till det

67 Såsom råolja, eldningsolja, tjock dieselolja eller smörolja

68 www.kustbevakningen.se/Documents/Miljöräddning/Räddningstjänstplan/k11assua.pdf inloggad 090509

69 Prop. 1994/95:45 Ändring i lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden

70 Prop. 1993/94:195 s. 1 och 140-143.

71 De la Rue, Anderson, Shipping and the Environment, s. 6.

inträffade, han är ansvarig oavsett vållande.⁷²

Skador som orsakat förorening av lättare oljeprodukter i egenskap av bensin, eldningsolja, fotogen, nafta, lätt brännolja, eller dieselloolja omfattas inte av SjöL 10 kap. eftersom det inte rör sig om beständig mineralolja.⁷³ Anledningen till detta är att SjöL 10 kap. direkt har anpassats till ansvarighetskonventionen som endast täcker utsläpp av beständig mineralolja. Bakgrunden är att icke beständiga mineraloljor avdunstar snabbare än beständig mineralolja och normalt inte anses orsaka så stor skada vid utsläpp. Det innebär även att ansvaret för skador som har orsakats av icke beständig mineralolja inte är strikt utan istället täcks av nationell lagstiftning.⁷⁴ Det diskuterades inför införlivandet av ansvarighetskonventionen i svensk rätt om icke beständiga mineraloljor skulle omfattas av bestämmelserna i SjöL eller inte. Sjöfartsverket och generaltullstyrelsen ansåg att inga tillräckliga skäl förelåg för att undanta de icke beständiga mineraloljorna. Sjöfartsverket betonade att även om de lättare oljorna orsakar mindre skador vid utsläpp än vad beständiga oljor gör, kan allvarliga skador inträffa. Ändå införlivades inte reglerna om lättare oljor i lagen.⁷⁵ Som följd av att redarens ansvar för utsläpp av lättare oljor inte regleras av ansvarighetskonventionen och det faktum att det inte finns några andra speciella regler för sådana utsläpp till havs, för det med sig att området lämnats oreglerat. I takt med att Sverige ännu inte tillträtt HNS-konventionen tillämpas därför generella skadeståndsrättsliga principer när olyckor med förorening av lättare oljor sker.⁷⁶ Rent praktiskt betyder det att SjöL 7 kap. 1 § tillämpas gemensamt med nationella allmänna skadeståndsrättsliga principer.⁷⁷

3.3 Nationella lagar och miljöförorening

Många av de lagar som reglerar förbud mot förorening har blivit kompletterade med ytterligare bestämmelser som syftar till att skydda mot utsläpp genom regler för hur fartyget ska skötas. Sådana regler har blivit bekräftade av alla stater som har accepterat MARPOL 73/78. MARPOL innehåller som nämnts i 3.1.4 bestämmelser som ska förhindra att fartyg

72 De la Rue, Anderson, Shipping and the Environment, s. 6.

73 Forsman, Oljan är lös: Handbok i kommunalt oljeskydd Norstedts Juridik 1997. s. 11.

74 De la Rue, Anderson, Shipping and the Environment, s. 6.

75 Prop. 1973:140 s. 39

76 De la Rue, Anderson, Shipping and the Environment, s. 282.

77 Wetterstein, Redarens miljöskadeansvar, s. 104

förorenar miljön, och reglerar bland annat hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga substanser i bulk ska gå till.⁷⁸

Generellt sett innehåller de nationella lagar som förbjuder miljöförorening följande:

1. Utsläpp av föroreningar i hamnar och territoriella sjövattnen är absolut förbjudet
2. Skeppsägaren har nästintill alltid strikt ansvar för utsläpp av miljöförorenande ämnen.
3. Ansvar för förorening kan komma att sträckas till kaptenen, besättningen, försäkringsbolaget eller en lokal representant av skeppet. Under CLC-systemet är dock ansvaret kanaliserat till den registrerade skeppsägaren. Detta skyddar andra tjänsteleverantörer från 'direct action'⁷⁹
4. Relevant myndighet måste omedelbart meddelas vid förorening som spridits ut i marin miljö, oavsett mängden av ämne.
5. Ett oljebokföringsregister måste finnas ombord fartyget och alltid finnas tillhanda vid inspektion.⁸⁰

3.4 Redarens principalansvar⁸¹

Den grundläggande bestämmelsen om skadeståndsansvar finns i SkL 2 kap. 1§. Regeln innebär att den som av vårdslöshet eller uppsåtligt orsakat personskada eller sakskada ska ersätta den. Som ovan redan nämnts så är grundregeln att skadeståndsansvar kräver vållande. Redarens principalansvar återfinns i SjöL 7 kap. 1§, men kan även aktualiseras enligt SkL 3 kap. 1 §, som stadgar att arbetsgivaren är skyldig att ersätta sakskada och/eller personskada som arbetstagare vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, liknande följer av SjöL 7 kap 1§ som stadgar att redaren ansvarar för skador orsakade av arbetstagare eller andra personer som utför arbete i fartygets tjänst.

Redaren är ansvarig för sådan skada som genom fel eller försummelse orsakats av befälhavare, medlem av besättningen eller lots som orsakat skada genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är även ansvarig för stuveriarbetarna i hamnen, om dessa arbetar på uppdrag av redaren eller befälhavaren. Det ska här noteras att det inte handlar om att utföra arbete för redaren utan att utföra arbete i fartygets tjänst vilket innebär att en redare även ansvarar för självständiga uppdragstagare .

78 <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Gods-last-avfall/Forpackat-farligt-gods/SOLAS--MARPOL/> Inloggad 090412

79 Direct action betyder att den skadelidande har rätten att kräva ersättning direkt från försäkringsgivaren.

80 Gold, Gards handbook on P&I insurance, s.413f, 416f

81 Allt i detta avsnitt från denna källa: Hellner, Skadeståndsrätt, s. 96, 162-163

3.5 Redarens skyldighet att ansvarsförsäkra sig

I de allra flesta fall har redaren ingen skyldighet att hålla sig med ansvarsförsäkring.⁸²

Verkligheten ser dock sådan ut att det skulle vara mycket svårt för redare att bedriva kommersiell sjöfart utan någon form av ansvarsförsäkring. Dessutom måste tankfartyg med ett intyg kunna styrka från en P&I-klubb eller annan ansvarsförsäkringsgivare, att de har en tillräcklig finansiell uppbackning för att kunna uppfylla sitt ansvar enligt 1992 års ansvarighetskonvention. Utan ett sådant intyg får de inte det CLC-certifikat som föreskrivs i den konventionen.⁸³ Omkring 95 procent av de havsgående båtarna har en P&I-försäkring. De övriga 5 procenten har istället en ansvarsförsäkring hos ett vinstdrivande försäkringsbolag⁸⁴. Hos ett sådant bolag fås försäkringen mot en fast premie och med ett begränsat försäkringsbelopp, alltså kan inte en ytterligare premie tas ut i efterhand.⁸⁵

3.6 Ägare till svenska fartyg

Av SjöL 10 kap. 12§ följer att ägaren av ett svenskt fartyg som transporterar mer än 2 000 ton olja som bulkas, ska upprätthålla en försäkring eller annan säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt bestämmelserna i 10 kapitlet eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat upp till det föreskrivna ansvarsbeloppet. Försäkringen eller säkerheten för ett svenskt fartyg måste godkännas av Finansinspektionen.⁸⁶ Uppgiften verkställs genom att Finansinspektionen har tillsyn över försäkringsbolagen samt att de ger bolagen tillstånd att driva försäkringsverksamheten. Därefter kan inspektionen utfärda ett certifikat som visar att fartygsägaren uppfyllt sina skyldigheter. De fartyg som är statligt ägda behandlas dock på ett annat sätt. Finansinspektionen utfärdar då istället ett certifikat som visar att fartyget ägs av svenska staten och att dess ansvar är täckt upp till det aktuella ansvarsbeloppet.⁸⁷ Ansökan om ett sådant certifikat ska ske på ett formulär som fastställts av inspektionen.⁸⁸ Certifikatet ska utfärdas på ett formulär enligt en bilaga till förordningen och när väl utfärdat ska det skickas till fartygets ägare.⁸⁹ Enligt förordningens 14§ ska även kopior sändas av de certifikat som har utfärdats till Sjöfartsverket. Om Finansinspektionen mottar en anmälan om att en försäkring

82 Sjölagen 10 kap. 12§

83 Förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) 3§

84 Exempelvis Svenska Sjö, och Alandia där försäkringsbeloppet är begränsat till 5.000.000 sek.

85 Exempelvis Alandias villkor regel W om premie

86 Förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009) 3§

87 Sjölagen 10 kap. 12§ 3st och Förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen 3§

88 Sjölagen 10 kap. 12§ 3st och Förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen 4§

89 Sjölagen 10 kap. 12§ 3st och Förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen 7§

eller annan säkerhet har upphört att gälla, ska inspektionen omedelbart underrätta Sjöfartsverket om det.⁹⁰

3.7 EU-regler om oljeskadeskydd

De EU-regelverk som berör oljeskadeskydd ansluter i väsentliga delar till IMO:s internationella regler enligt MARPOL 73/78. EU har även en egen sjösäkerhetsbyrå, European Maritime Safety Agency (EMSA) som är lokaliserad i Portugal.⁹¹ EU är vidare medlem i HELCOM och i Bonnavalet⁹². Det har länge inom EU diskuterats huruvida fartyg som har enkelskrov ska tas bort helt eller inte. Nu har EU dock beslutat att utfasning ska ske av oljetankfartyg med enkelskrov som anlöper gemenskapens hamnar. Detta beslut innebär att fartyg som inte uppfyller kraven för dubbelskrov skall ha tagits ur trafik senast år 2010. Detta diskuteras vidare i 3.7.

3.8 Utfasning av tankfartyg med enkelskrov



93

Efter den svåra olyckan med enkelskroviga⁹⁴ oljetankern *Erika* utanför den Franska kusten år 1999 blev det uppenbart att de dåvarande sjösäkerhetsreglerna var otillräckliga. Erika läckte ut stora mängder olja som ledde till väldiga skador på den franska kusten. Ett ökat samarbete mellan ett antal länder drogs igång för att utveckla den dåvarande sjösäkerheten och för att

90 Sjölagen 10 kap. 12§ 3st och Förordningen med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen15§

91 <http://www.emsa.europa.eu/end803.html> inloggad på sidan 090411

92 Bonnavalet består av utarbetade regler och rutiner angående samordnad flygövervakning och för dokumentation och bevisning mot fartyg som bryter mot gällande utsläppsregler. Avtalet gäller också större oljeutsläpp från oljeplattformar till havs. Länderna har ett ömsesidigt varningssystem samt rutiner för samordnade bekämpningsinsatser vid större olyckor eller illegala utsläpp.

93 Bild på ERIKA hämtad från <http://www.europeanvoice.com/GED/00000000/7500/7592.jpg> den 13 april 2009

94 I enkelskroviga fartyg är oljan åtskild från havsvattnet av en enkel plåt i botten och på sidor

förebygga samt förhindra olyckor till sjöss.⁹⁵ IMO utförde ändringar till MARPOL-konventionen för att tillämpa ett system som liknar EU:s på världens tankfartygsflotta. De nya internationella bestämmelser som ändrar bilaga I till MARPOL-konventionen 73/78 innebar en åliggande att transportera de farligaste och mest riskabla oljeprodukterna endast i oljetankfartyg med dubbelskrov⁹⁶. Ett påskyndat program drogs igång för att successivt fasa ut oljetankfartyg med enkelskrov⁹⁷, samt ett utvidgande och genomförande i förtid av det särskilda inspektionssystemet för oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år.⁹⁸



99

Förlisningen av enkelskrovstankfartyget *Prestige* utanför Spaniens kust år 2002 bidrog till att processen och behoven kring utfasningen av enkelskrovstankfartyg påskyndades. En ytterligare reaktion på olyckan blev införandet av ett förbud mot att använda tankfartyg med enkelskrov för transport av tjockolja, avfallsolja, tung råolja, tjära och asfalt till och från hamnar inom EU.¹⁰⁰

95 <http://www.transportgruppen.se/templates/MultiMaster.aspx?id=31069> inloggad 090523

96 Senast från och med den 4 april 2005

97 Programmet förbjuder enkelskroviga fartyg efter 2010

98 <http://europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l24231.htm> inloggad 090524

99 Bild på *Prestige* hämtad från http://www.typicallyspanish.com/spain/uploads/1/prestige_sinking_2.jpg den 13 april 2009

100 <http://europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l24231.htm> inloggad 090524



101

Olyckan med *Exxon Valdez* 1989 resulterade i att USA 1990 antog "the Oil Pollution Act" (OPA '90) då man ansåg att de internationella bestämmelserna angående förhindrandet av föroreningar från fartyg inte var tillräckliga. Lagen förde med sig ett krav på dubbelskrov gällande både för nya och befintliga oljetankfartyg. Utfasningen av fartyg med enkelskrov verkställdes genom åldersgränser¹⁰² och tidsfrister¹⁰³.

IMO var i detta läge tvungna att följa detta ensidiga beslut av USA. 1992 infördes ett antal bestämmelser om dubbelskrov i MARPOL som syftade på att förhindra förorening från fartyg. I konventionen stadgas att alla oljetankfartyg på minst 600 ton dödvikt, som levererats från och med juli 1996, måste utan undantag vara utrustade med dubbelskrov eller med en motsvarande konstruktion. Det har efter detta datum inte byggts några fartyg med enkelskrov.¹⁰⁴ Oljetankfartyg levererade före den 6 juli 1996 och på minst 20 000 tons dödvikt, ska i enlighet med konventionen tillfredsställa kraven på dubbelskrov senast när de är 25 eller 30 år gamla.¹⁰⁵

Det amerikanska systemet som MARPOL-konventionen antagit kommer istället att leda till att man överger oljetankfartyg med enkelskrov, då det är närmade omöjligt att göra om ett oljetankfartyg med enkelskrov till dubbelskrov. Dessutom sammanfaller de åldersgränser som har angivits nästintill med ett fartygs kommersiella livslängd. De skillnaderna som föreligger mellan det amerikanska och det internationella systemet kommer troligtvis att få till följd att oljetankfartyg med enkelskrov som på grund av sin ålder har vägrats tillträde till amerikanska

101 Bild på Exxon Valdez hämtad från <http://www.latimes.com/media/photo/2008-06/40368822.jpg> den 13 april 2009

102 from 2005 mellan 23 och 30 år

103 år 2010 och 2015

104 Forsman, Oljan är lös, Handbok i kommunalt oljeskydd kap. 4. Norstedts. s. 15.

105 <http://europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l24231.htm> inloggad 090524

vatten börjar sättas i trafik i andra delar av världen, däribland på europeiskt vatten. Detta ökar istället riskerna för utsläpp i dessa områden.¹⁰⁶

¹⁰⁶ <http://europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l24231.htm> inloggad på sidan 090412

4. P&I försäkringen

Efter den nu givna genomgången av reglerna gällande ansvar övergår nu studien till att behandla P&I-försäkringen.

Utöver de allmänna försäkringsrättsliga principer finns det ett antal faktorer som är av stor vikt för P&I-försäkringen. För det första har försäkringen utvecklats som ett direkt krav från redares behov av ansvarsförsäkring. Försäkringen omfattar endast det ansvar som uttrycks och är specificerade i P&I-klubbens villkor. Med andra ord är P&I-försäkringen en ”named risk” försäkring. För det andra måste det alltid finnas ett samband mellan det försäkrade fartyget och den skedda olyckan. Med det menas att skador och olyckor som redaren utsatts för där fartyget inte är inblandat faller utanför P&I-försäkringen. En annan faktor är att ägaren har rätt att begränsa sitt ansvar, denna begränsning kommer också försäkringsgivaren till godo i det att deras ansvar aldrig ska komma att överstiga ansvarsbegränsningsbeloppet^{107 108}. Dock kan det uppstå sådana situationer då vissa skador inte täcks av P&I-försäkringen, exempelvis om ersättningsbeloppet överstiger ansvarsbegränsningen. I dessa fall kan ersättningen istället komma att täckas genom den internationella oljeskadefonden. Förutsättningarna för ersättning från fonden finner vi i lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden. Till sist bör nämnas att P&I-försäkringen är en ”skadeståndsförsäkring” (indemnity insurance), vilket betyder att klubben endast ska ersätta den försäkrade efter det att han har betalat ut en ersättning till en tredje part.^{109 110}

4.1 Tecknande av P&I-försäkring

Att ingå ett försäkringsavtal är inte annorlunda än att ingå ett vanligt avtal. Försäkringsavtalet följer avtalsrättens allmänna principer och avtalsmodellen med anbud och accept. Ett bindande avtal föreligger när ett antagande svar givits på motpartens anbud och när denne tagit del av accepten. Accepten består ofta av att försäkringstagaren skickar ett försäkringsbrev till försäkringstagaren. Det finns inget formkrav för ett försäkringsavtal, och ett avtal som ingåtts muntligt över telefon är lika bindande som ett skriftligt.¹¹¹

I de fall då en redare vill teckna en P&I-försäkring hos ett visst bolag, men vars verksamhet ur försäkringsgivarens synpunkt anses vara en mycket hög risk att teckna, kan

107 Sjölagen 10 kap. 5§ och 14§ 2 st

108 SÅAF regel 2, 5 st, Gard rule 51, Skuld rule 21.1.3

109 SÅAF regel 10 §4

110 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s 114

111 Försäkringsrätt, 2004. Bertil Bengtsson s. 35

försäkringsgivaren antingen neka redaren försäkring eller i annat fall sätta en mycket hög premie, vilken är i relation till risken. I praktiken sätter försäkringsgivaren, snarare än att neka en redare försäkring, en mycket hög premie för risker de egentligen inte vill teckna. Försäkringsgivaren sätter ofta en så pass hög premie att de vet med sig från början att redaren kommer att vända sig till ett annat bolag.¹¹²

4.1.1 Försäkringstagarens skyldigheter

Gemensamt för alla försäkringsavtal är att försäkringstagaren har vissa förpliktelser som han måste uppfylla. Efter att ett avtal ingåtts parterna emellan är huvudförpliktelsen för försäkringstagaren att betala premien, och den förpliktelsen som är av störst vikt är just det att försäkringstagaren betalar premien i tid.

När det gäller premiebetalningen är det en viss skillnad mellan en P&I-försäkring och en ”vanlig” försäkring. Försäkringstagaren betalar i regel en premie i början av försäkringsperioden, men med förbehållet att P&I-klubben i ett senare skede kan ta ut en tilläggspremie. Detta grundar sig i att P&I-klubbarna helt och hållet drivs utan vinstsyfte. Den enda inkomstkällan klubben har är de premier som medlemmarna betalar. Sker det sedan fler skador än uppskattat och dessa kostat mer än beräknat, har klubben rätt att ta ut en tilläggspremie för att täcka upp kostnaderna för skadorna som inträffat.¹¹³ Den svenska P&I-klubben, The Swedish Club, har inte debiterat tilläggspremie sedan 1991.¹¹⁴

Vid utebliven premiebetaling upphör vanligtvis P&I-försäkringen att gälla.¹¹⁵ Uteblir betalningen kan försäkringen även komma att upphöra då P&I-klubbarna många gånger förbehåller sig rätten att säga upp försäkringen tre dagar efter det att de har meddelat försäkringstagaren om betalningsförsummelsen.¹¹⁶

Endast små detaljer skiljer klubbarna åt när det gäller följderna av försenad premiebetaling. SÅAFs villkor föreskriver att klubben antingen skriftligen kan säga upp försäkringen till upphörande efter tre dagar, eller så kan klubben skriftligen påminna försäkringstagaren om förfallodagen. Den senare ger klubben frihet från ansvar efter sju dagar.¹¹⁷ Det ser lite annorlunda ut hos Gard och SKULD. Deras villkor ger klubben rätten att säga upp avtalet

112 Kompendium till kursen Marine Insurance, Study Material, Juridicum Stockholms Universitet s. 42ff

113 SÅAF regel 23, SKULD rule 4.1.2 och Gard rule 15

114 Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92 s 144.

115 SÅAF regel 24, Skuld rule 2.12

116 SÅAF regel 24.2, Gard rule 24.2b

117 SÅAF regel 24.3

med tre dagars förvarning, detta gäller oavsett om det rör den första premiebetalningen eller en senare.¹¹⁸

Andra förpliktelser som är viktiga för försäkringstagaren att uppfylla är så kallade biförpliktelser. Detta är t.ex. plikten att upplysa om relevanta förhållanden som kan påverka försäkringsgivarens beslut om huruvida han vill ta på sig risken och även ett sådant förhållande som kan ha inverkan på premiesättningen. Plikten att informera om fareökning¹¹⁹, försäkringstagaren måste också genast informeras om någonting rörande fartyget förändras, gäller även ägarbyte och förändringar inom ledningen och verksamheten. Eftersom risken försäkringsgivaren tagit på sig kan komma att ändras, även försäkringens omfattning kan komma att påverkas.¹²⁰

The English Marine Insurance Act 1906 uttrycker betydelsen för detta på följande sätt:

”A contract of marine insurance is a contract based upon the outmost good faith and, if the outmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party”. Liknande resonemang återfinns i de svenska och norska P&I villkoren.¹²¹

Innan ett försäkringsavtal ingås måste försäkringstagaren upplysa försäkringsgivaren om all relevant fakta och omständigheter som är av intresse för den senare, resonemanget bakom detta har stadgats på följande sätt:

*”Insurance is a contract upon speculation. The special facts upon which the contingent chance is to be computed rest most commonly in the knowledge of the Insured only; the underwriter trusts to his representation and proceeds upon confidence that he does not keep back any circumstances in his knowledge to mislead the underwriter into a belief that the circumstance does not exist, and to induce him to estimate the risk as if it did not exist”*¹²²

I praktiken relaterar frågan om huruvida en försäkringstagare har undanhållit information från försäkringsgivaren till hur han tidigare har uppträtt. Bevisbördan ligger på försäkringsgivaren, men om det kan fastställas att de upplysningar han fått är felaktiga så kan försäkringsgivaren

118 Gard rule 24.2b, Skuld rule 1.8.5a

119. Om något förhållande ändras med det försäkrade fartyget T.ex. är risken för en trafikolycka större om körsträckan per år ökar. Om förändringen inte anmäls till försäkringsbolaget kan ersättningen sättas ned om skada sedan inträffar

120 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 127-129

121 Gard 6.1, SÅAF 10.1

122 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 127

välja om han vill frånträda kontraktet eller inte.¹²³

Som exempel kan nämnas då en redares agent avsiktligt underlät att informera redaren om att hans fartyg hade sjunkit innan dess att försäkringsavtalet hade ingåtts. Den engelska domstolen dömde att redaren inte var berättigad till ersättning från sitt försäkringsbolag eftersom han var ansvarig för agentens vetskap.¹²⁴

Har inte försäkringstagaren lämnat rätt uppgifter vid tecknandet av försäkringen riskerar han att råka ut för ett *pro rata avdrag*. Pro rata avdraget återfinns i FAL 8 kap. 9§ 2 st och innebär att försäkringsgivaren har rätt till jämkning av sitt ansvar till den summa ersättningen hade utgått med om han hade tecknat försäkringen baserad på korrekta uppgifter. Det finns också möjligheter för försäkringsgivaren att i sina villkor ha en *kausalitetsregel* inskriven. Även denna bestämmelse återfinns i FAL 8 kap. 9§ 2 st och enligt regeln är försäkringsgivaren endast skyldig att ersätta uppkommet försäkringsfall om den oriktiga informationen försäkringstagaren uppgett vid ingången av försäkringsavtalet varit utan betydelse för fallet.¹²⁵

I de fall då försäkringstagaren handlat med grov vårdslöshet eller med uppsåt, har klubben rätt till att undgå sin skyldighet att betala ut ersättning. I P&I-klubbarnas villkor följer ett antal risker som utesluts från bestämmelserna. Dessa är bl.a. kostnader som kan uppstå vid transport, såsom innehållet och kostnader som kan uppstå i samband med transporten.¹²⁶ Inte heller ersätts deviation, som uppstår om fartyget avviker från den förutsatta kontraktsmässiga ruten.¹²⁷ Traditionellt sett kan dock deviation ersättas om fartyget har avvikit från sin rutt för att rädda människoliv.

Försäkringstagaren har även en omsorgsplikt, dvs. en plikt att iakttaga omsorg om försäkringsföremålet och om möjligt försöka minimera riskerna för uppkommande av skada. En annan av biförpliktelseerna är räddningsplikten, vilken skall beaktas då en eventuell skada inträffat. Räddningsplikten innebär att den försäkrade åtar sig, genom avtalsingåendet, ett visst ansvar för att efter förmåga ingripa när ett försäkringsfall har inträffat eller befaras vara

123 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 128

124 Proudfoot v Montefiore. (1867) L.R.2 Q.B 511

125 Bengtsson, Försäkringsrätt. s. 61

126 SÅAF regel 11 § 2, Gard rule 63, SKULD rule 30

127 SÅAF regel 11 § 4, Gard rule 34.1, SKULD rule 22.1

omedelbart förestående. Passivitet i dessa situationer kan leda till nedsättning av försäkringsersättningen. Vid uppfyllelse av räddningsplikten kan den försäkrade vara tvungen att vidta räddningsåtgärder, han ska även utan dröjsmål underrätta sin P&I-klubb.¹²⁸

SÅAF har även i sina P&I-villkor angett att försäkringstagaren:

- utan dröjsmål är skyldig att underrätta klubben när krav framställts mot försäkringstagaren, som kan föranleda anspråk mot klubben.
- är skyldig att utan vidare dröjsmål förse klubben med alla de handlingar och bevis som kan vara av betydelse för försäkringsfallet samt att hålla alla för fallet betydelsefulla personer tillgängliga för vittnesmål. Försäkringstagaren ska aldrig neka klubben tillträde till fartyget för att utföra de besiktningar och undersökningar som klubben anses vara nödvändiga för fallet.¹²⁹

Vidare framgår det att om försäkringstagaren inte uppfyller dessa skyldigheter, har klubben rätt att avvisa eller reducera ersättningen till försäkringstagaren. Både Gard och SKULD har liknande krav i sina villkor.

4.1.2 Försäkringsgivarens skyldigheter

Det finns inte lika många bestämmelser när det gäller försäkringsgivarens skyldigheter gentemot försäkringstagaren. Den skyldighet som är av störst vikt för honom är att betala ut ersättning i de fall försäkringstagaren är berättigad till den.

4.2 P&I-försäkringens ansvarsområde

P&I-försäkringens ansvarsområde omfattar i princip alla händelser som kan drabba en redare. För att P&I-försäkringen ska gälla krävs det att ansvaret är lagligt. Med detta menas att det måste föreligga en personlig skyldighet att betala den skadelidande. Det finns även möjlighet att tvångsmässigt kräva betalning av försäkringstagaren om sådan inte sker.

P&I-försäkringen täcker ansvaret oberoende av under vilket lands lag det uppkommit. Både utomobligatoriskt skadeståndsansvar¹³⁰, skadestånd under en specifik lag och skadestånd pga.

¹²⁸ Räddningsplikten kommer till uttryck i 4 kap. 7 § samt 8 kap. 13 § FAL Och SÅAF regel 10 §4

¹²⁹ SÅAF villkor, regel 10 §4

¹³⁰ När det inte råder ett relevant avtalsförhållande mellan skadevällare och skadelidande

kontraktsbrott regleras och täcks av P&I-försäkringen.¹³¹

4.2.1 Omnibusskyddet¹³²

Ett utmärkande drag för P&I-försäkringen är att den i vissa fall faktiskt ersätter ett ansvar, eller en förlust som inte egentligen omfattas av försäkringen. Det är det så kallade omnibusskyddet som gör detta möjligt. Skyddet finns inte inskrivet i försäkringsvillkoren och fungerar som en påminnelse om att klubben drivs utan vinstsyfte och att de arbetar för att dess medlemmar ska få det främsta skyddet. Generellt ges dock bara ersättning från omnibusskyddet till de medlemmar som varit 'goda medlemmar'. Med andra ord de medlemmar som inte tidigare har haft ett flertal eller stora skador. Det är upp till styrelsen att bestämma i vilka fall klubben skall ersätta ett ansvar, förluster, kostnader eller utgifter utöver det som följer av försäkringsvillkoren och försäkringstagaren kan inte påverka beslutet på något sätt. Försäkringstagaren har inte heller någon möjlighet att lagligt kräva utbetalning från Omnibusskyddet.

4.2.2 Named risk

Att P&I-försäkringen är en "named risk" försäkring betyder att endast de ansvarsskador som specifikt står utskrivet i klubbarnas villkor täcks av försäkringen. De kategorier av ansvarsskador som ingår i dagens P&I-försäkring är följande:

- Det ansvar som kan komma att uppstå vid frakt av gods
- Föreningssolyckor
- Personskador
- Sakskador som uppstår på annat än andra fartyg
- Skador som uppstår vid kollision (som inte täcks av fartygets kaskoförsäkring)
- Överskottsansvaret som uppstår vid kollision, även det skadeståndsansvar som överstiger beloppsbegränsningen i kaskoförsäkringen
- Vrakbärgning.¹³³

Termerna ansvar, förluster, kostnader och utgifter är ständigt återkommande i P&I-villkoren. Eftersom dessa begrepp i sig beskriver vad som täcks av försäkringen är det ett sätt att skildra

¹³¹ Brækhus, Rein, Handbook of P&I insurance, 1979, s. 116

¹³² Allt i detta avsnitt från denna källa: Jervis, Reeds Marine Insurance, s. 120

¹³³ Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 114-115

avgränsningar i villkoren. Ansvar definierar det juridiska ansvaret. T.ex. täcker inte P&I-försäkringen frivilliga och ex gratia¹³⁴ betalningar som redaren gjort till tredje man, för sitt eget kommersiella skäl i avsaknad av ett juridiskt skadeståndsansvar. Förluster, kostnader och utgifter täcker inte bara skador som drabbat tredje man, utan även de som är drabbat medlem själv, i den mån klubben tillåter det. Dessa är exempelvis:

- Kostnader och utgifter vid vrakbärgning¹³⁵
- Oersättningsbara utgifter vid gemensamt haveri (general average)¹³⁶
- Utgifter som uppkommer för fripassagerare och flyktingar¹³⁷
- Kostnader som uppstår vid försök att minimera skadan¹³⁸
- Kostnader för desinfektion och karantän om nödvändigt¹³⁹
- Deviationutgifter¹⁴⁰

Det bör noteras att vissa av bestämmelserna ovan endast är ersättningsbara efter att de blivit godkända av klubben.¹⁴¹

Incidenterna måste även vara orsakade av medlemmen direkt eller av besättning, agenten eller av en individuell entreprenör där medlemmen har ett principalansvar. Som exempel kan ges att medlemmen är direkt ansvarig mot en tredje part för skada på eller förlust av gods, om skadan orsakats av försummelse från hans besättning.¹⁴² När en besättningsman, agent eller en individuell entreprenör drar på sig ett krav från en tredje man kan medlemmen bli ersättningsskyldig. Detta kräver dock alltid att det föreligger ett principalansvar, vilket har utvidgats i SjöL. Klubben ersätter aldrig en besättningsman, agent eller den individuella entreprenören direkt utan ersätter det skadeståndsansvar som medlemmen blir skyldig att betala.¹⁴³ I vissa speciella fall kan uppkommen tvist lösas med en uppgörelse och en förhandling, dessa sätt är ofta användbara när det kommer till skador på gods eller

134 Att betala ersättning i good will

135 Gard rule 40, SÅAF regel 7 §5, SKULD rule 15

136 Gard rule 41, SÅAF regel 4 §7, SKULD rule 17 och 18

137 Gard rule 32, SÅAF regel 3 §8, SKULD rule 11

138 Gard rule 46, SÅAF regel 10 § 4, SKULD rule 34.1

139 Gard rule 48, SÅAF regel 7 §7 och SKULD rule 21

140 Gard rule 55, SÅAF regel 4 § 8 och SKULD rule 11

141 Gold, Gards handbook on P&I insurance s. 114-116

142 Sjölagen 7 kap. 1§

143 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 116

personskador då det finns ett tvivel om medlemmen bör hållas ansvarig eller inte. I sådana fall täcker P&I-klubben den överenskomna summan, med förbehåll att de godkänner den.

Klubben ersätter aldrig *in rem*¹⁴⁴ skador mot skeppet som orsakats av annan än medlemmen själv.¹⁴⁵

4.2.3 Undantag från försäkringsgivarens ansvar

Vidare ersätts inte heller bärgningsfartyg och kostnader som kan uppstå pga. bärgningen eller försök att bärga. Ansvar som uppkommer beträffande borrhartyg undantas också om detta inte uttryckligen godkänts av klubben i förhand. Inte heller ska klubben hållas ansvarig för fartyg som används för pålning, rör- eller kabelläggning eller sprängning.¹⁴⁶ Eftersom det finns en tilläggsförsäkring för speciella krigsrisker undantas klubben även från allt ansvar gällande krig, inbördeskrig, revolution, uppror och terroristhandlingar.¹⁴⁷ Klubben har heller inget ansvar för kostnader eller utgifter som ersätts under kaskoförsäkringen.

4.3 Marin förorening och P&I-försäkring

Även om oljespill inte utgör den största delen av P&I-skadorna, är denna typen av skador de enda som P&I-klubbarna har satt ett maxersättningsbelopp för.¹⁴⁸

Samtliga regler¹⁴⁹ tillhandahållna av de skandinaviska klubbarna gällande förorening är relativt enkla. Dessa täcker i stort sett alla föroreningsincidenter samt även de flesta associerande konsekvenser för medlemmen. Medlemmen är skyddad upp till 1 miljard USD¹⁵⁰, dock faller medlemmen oftast in under begränsningarna satta av 1992 års ansvarighetskonvention vilket är det principiella oljespillskyddet tillhandahållet av the Association. Reglerna om marina föroreningar är utformade så att de ska kunna tolkas på ett sätt att även skador såsom försök till att minska eller hindra oljespill från att ske ska kunna ersättas. Gard rule 38, SÅAF regel 6 och SKULD rule 14 täcker utsläpp av olja eller andra ämnen, som HNS-ämnen¹⁵¹, sopor och vissa atommaterial fraktat som gods.¹⁵²

144 "Mot saken" Ett krav som framställs direkt emot en sak, t.ex. ett fartyg eller gods och där således saken är svarandepart.

145 Gold, Gards handbook on P&I insurance. s. 116

146 SÅAF regel 11 § 3, Gard rule 63, SKULD rule 30

147 SÅAF regel 11 §5, Gard rule 63, SKULD rule 30

148 Oljespill har en beloppsbegränsning på 1 miljard USD

149 SÅAF regel 5, Skuld rule 14, Gard rule 38

150 Förorening orsakat utav ett ämne annat än olja är inte ett subjekt för denna beloppsbegränsning.

151 Hazardous and Noxious Substances

152 Se undantag för nuclear, Gard rule 73

Föroreningsskador faller ofta under två kategorier. Den första är medlemmens skydd för ansvar gällande orsakad förorening, eller faran för förorening från ett annat fartyg eller objekt förorsakat av den försäkrades fartyg. Den andra är skyddet för medlemmen då föroreningen är orsakad av hans eget fartyg. Undantagen för oljespill återfinns i Gard rule 53, SÅAF regel 6.2 och SKULD rule 32. Gard Appendix III reflekterar restriktioner och undantag i the P&I Pooling Agreement¹⁵³, och har framtagits efter det framträdande mer strikta oljespill regimer som satts i bruk.

4.4 P&I-försäkringen och sambandet med andra marina försäkringar

Redaren tecknar en P&I-försäkringen för att täcka sitt ansvarsområde, men vilka andra försäkringar finns och hur förhåller sig ansvarsförsäkringen till dessa?

4.4.1 Kaskoförsäkring

Kaskoförsäkringen är i första hand en sakförsäkring och täcker de skador som kan uppstå på fartyget, men omfattar även vissa skador utanför det egna fartyget.

Kaskoförsäkringen har ett litet inslag av ansvarsförsäkring i sig eftersom den täcker de skador som kan uppkomma vid en kollision, så kallat kollisionsansvar.

Ibland kan det uppstå konflikter mellan kaskoförsäkringen och P&I-försäkringen. P&I-försäkringen ersätter de kostnader som inte utbetalas kaskoförsäkringen, såsom det överskjutande kollisionsansvaret (1/4). Men främst rör det sig om oljeutsläpp och personskador eftersom det inte omfattas av kaskoförsäkringen. Relationen mellan de båda försäkringarna är uppbyggd på ett sådant sätt att P&I-försäkringens villkor har undantagit allt ansvar som täcks av kaskoförsäkringen.

Twister kan även uppstå när delade meningar föreligger huruvida om det är kaskoförsäkringen eller P&I-försäkringen som ska ersätta skadorna. ND 1990, s. 8 behandlar fallet då rorofartyget *Vinca Gorthon* sjönk utanför den holländska kusten skadade ett oljerör när hon sjönk.

Dispaschören var i det här fallet tvungen att avgöra huruvida fartyget fortfarande var att se som ett fartyg vid kollisionen, eftersom ersättningskyldigheten då faller på kaskoförsäkringen, eller om fartyget var att se som ett vrak, för vilket redarens P&I-

¹⁵³ Ett avtal mellan P&I-klubbarna att gemensamt återförsäkra varandra genom att dela vissa skador klubbarna emellan.

försäkring skulle stå för skadorna under vrakvillkoren¹⁵⁴. Redaren krävde ersättning under kaskoförsäkringens regel 6 (d) om kollisionansvar. Försäkringsbolaget hävdade regeln inte var tillämplig eftersom fartyget i deras mening var ett vrak och att han skulle vända sig till sitt P&I-försäkringsbolag. Kaskoförsäkringsbolaget hade deklarerat fartyget som en 'total loss' efter att skadan på oljeröret uppstått, men utan att också deklarerat att vraket (fartyget) var övergivet¹⁵⁵. Dispaschören var nu tvungen att överväga om P&I-försäkringens vrakansvar uppkommer så fort fartyget deklarerats som ett vrak eller om försäkringsgivaren även måste deklarerat en 'total loss' innan den tredje partens skador uppstår. Dispaschören kom fram till att Vinca Gorthon inte var ett vrak vid den tidpunkt oljerörets skador uppstod. Ett sjunkande fartyg som orsakar skador på ett fortfarande flytande fartyg är fortfarande sett som ett 'fartyg' ur ett försäkringsperspektiv, och samma gäller för ett flytande fartyg som övergetts av sin besättning. Som totalt sjunket fartyg skulle hon enhälligt ha ansetts vara ett vrak. Dispaschören kom i ovan nämnda fall fram till att kaskoförsäkringsbolaget ska stå för de uppkomna skadorna. Han grundade beslutet på det faktum att skadorna på oljeröret uppstått efter att kaskoförsäkringsbolaget förklarat att fartyget var en 'total loss'.¹⁵⁶

Till kaskoförsäkringen hör kaskointresseförsäkringen som är ett skydd mot totalförlust av det försäkrade fartyget. En totalförlust av fartyget kan försätta redaren i en situation där det försäkrade kaskovärdet inte räcker till för att täcka kostnaderna att ersätta det förlorade fartyget. Kaskointresseförsäkringen gör det möjligt för redaren att få fram ersättningskapacitet och mildra de ekonomiska följderna en totalförlust för med sig. Försäkringsvärdet består normalt högst av 25% kaskoförsäkringsvärdet.¹⁵⁷

4.4.2 Krigsförsäkring¹⁵⁸

Krigsförsäkringen utmärker sig på ett sådant sätt att den sägs vara både en kaskoförsäkring, kaskointresseförsäkring och en P&I-försäkring. Detta grundar sig i att den täcker de skadehändelser som P&I-försäkringen¹⁵⁹, kasko- och kaskointresseförsäkringen utesluter till följd av krigshandlingar, civila oroligheter, sabotage, terrorism, kvarstad, minor och torpeder, konfiskering mm. Vill redaren försäkra sig mot sådana risker kan han teckna en

154 SÅAF regel 7

155 Vilket krävs för att tillämpa P&I-försäkringens regler om vrak, SÅAF regel 7 §5

156 Kompendium till kursen Marine Insurance, Study Material, Juridicum Stockholms Universitet. s. 19

157 http://www.alandiabolagen.com/avdelning_text.con?iPage=263&m=426 inloggad 090516

158 Allt i detta avsnitt från denna källa: Lindh, Redarens försäkringar, s. 8.2.1-8.2.3

159 SÅAF regel 11 §5,

krigsförsäkring. Det är då möjligt för ett fartyg att operera i vatten som är drabbade av oroligheter och som normalt exkluderats från försäkringsskyddet. Försäkringsgivaren skräddarsyr då krigsförsäkringen och anpassar den till fartygets övriga försäkringar.

Försäkringen gäller i stort sett över hela världen. Även om vissa områden är att anse som mer riskfyllda än andra och därför exkluderats från villkoren, är det fortfarande möjligt att försäkra sig inom dessa områden men mot en högre premie.

Villkoren regleras i Svenska Krigsförsäkringsvillkor för Fartyg.

5. Avslutande kommentarer

Den här uppsatsen har redogjort för redarens skadeståndsansvar vid sjötransport av miljöfarligt gods enligt såväl svenska regler som enligt konventioner och P&I-försäkringsvillkor. Jag har i studien velat belysa de problem som uppkommit genom utsläpp av olja och farligt gods i havsvatten.

Det komplexa systemet rörande utsläpp av olja från fartyg styrs av nationella lagar och internationella konventioner. SjöL reglerar redarens strikta ansvar och hur och av vem en eventuell olycka angående oljeutsläpp ska bekostas. Eftersom det för redaren råder ett rent strikt ansvar är han alltid ansvarig för en förorening oavsett vållande. Vid ett oljeutsläpp är redaren berättigad ersättning från sin P&I-försäkring upp till en summa av 1 miljard dollar. Den internationella oljeskadefonden kan, i de fall det föreligger ett behov och försäkringens ersättning inte räcker till, gå in och kompensera ersättningen till skadelidande.

Till och från svenska hamnar transporteras årligen ca 45 miljoner ton olja och ungefär 4 miljoner ton farligt gods. Det faktum att SjöL inte omfattar skador som orsakat förorening av lättare oljeprodukter utgör ett problem och därav är idag en stor fråga om Sverige ska tillträda HNS-konventionen eller inte. Det kan diskuteras huruvida det är lämpligt eller inte, eftersom det idag inte har inträffat någon allvarligare olycka med HNS-gods på svenskt vatten. Skadelidande har dessutom goda möjligheter att få ersättning genom redarens P&I-försäkring upp till fartygets begränsningsbelopp enligt SjöL 9 kap. Det förefaller även rimligt att domstolar skulle ålägga redaren med ett strikt ansvar gällande transport av HNS-ämnen. Många av HNS-ämnena avdunstar även relativt fort när de släppts ut från fartyget, vilket resulterar i att det sällan uppstår saneringsbehov i efterhand. På grund av detta kan en konvention på detta område kännas onödig. Å andra sidan kan det vara svårt för Sverige att stå utanför om övriga östersjöländer tillträder konventionen, i den bemärkelsen att det kommer att bli dyrare och svårare för Sverige att frakta HNS-ämnena. Sverige kommer även att ha svårare att påverka utvecklingen av området. Det hör även till att skadelidande kanske inte skulle få full ersättning vid en allvarlig olycka inträffad på svenskt vatten om Sverige står utanför konventionen. De idag befintliga ersättningsnivåerna kanske inte räcker till och det skapar både juridiska och administrativa svårigheter för den skadelidande. I frågan rörande utsläpp av olja har staten idag möjlighet att få ersättning primärt från redaren eller hans P&I-försäkring och sekundärt av internationella oljeskadefonden. På liknande sätt skulle staten

erhålla ersättning för sina utgifter för sanering från olyckor inträffade av förorening av HNS-ämnen och även kostnader för förebyggande åtgärder från en P&I-försäkring kompletterad av en internationell fond. Detta förutsatt att Sverige tillträder HNS-konventionen. Dessutom fastställer konventionen att redare har en försäkringsplikt.

I min mening bör Sverige tillträda konventionen eftersom det då skapar en gemensam miljöpolitik inom de länder som tillträtt konventionen. Eftersom sjöfartsnäringen har en utpräglad internationell karaktär anser jag att en internationell reglering av HNS-gods är att föredra framför en nationell. De konventioner Sverige har tillträtt rörande oljeutsläpp och de internationella regleringarna kring området fungerar bra, och det finns i min mening ett liknande behov av internationella bestämmelser rörande HNS-gods.

Källförteckning

Litteratur

Bertil Bengtsson *Försäkringsrätt*, sjätte upplagan, Nordstedts Juridik, Stockholm, 2004.

Bull, Hans Jacob, Falkanger, Thor, *Innføring i sjørett*, 4. Utgave, Forsikringsakademiet, Oslo, 1995.

De La Rue, Colin, Anderson, Charles B., *Shipping and the environment*, LLP Reference Publishing, 1998 London

Gold, Edgar, *Gards handbook on P&I Insurance*, 5th edition, Assuranceforeningen Gard-gjensidige, Arendal, 2002.

Lindh, Claes, *Redarens försäkringar*, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening - the swedish club, 1997

Jervis, Barrie, *Reeds Marine Insurance*, Adlard Coles Nautical, London, 2005.

Wetterstein, Peter, *Redarens miljöskadeansvar*, Åbo akademis förlag, Åbo 2004

Hellner, Jan, *Skadeståndsrätt*, femte upplagan, Nordstedts Juridik, Stockholm, 1995.

Offentligt tryck

Skadeståndsansvar vid sjötransport av farligt gods, SOU 2006:92

Ett utvidgat miljöansvar SOU 2006:39

Björn Forsman, Oljan är lös, Handbok i kommunalt oljeskydd kap. 4. Norstedts Juridik

Docent Johan Schelin, Sjölagen - En åldrande nordisk dinosaurie?, Sjörettsinstitutet

Näringsdepartementet, Genomförande av direktivet och rambeslutet om åtgärder mot förorening från fartyg

Prop. 1994/95:45 Ändring i lagen (1973:1199) om ersättning från den internationella oljeskadefonden

Prop. 1993/94:195 Om ny sjölag

Prop. 1973:140 Förslag till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Försäkringsavtalslagen (2005:104)

Skadeståndslagens (1972:207)

Sjölagen (1994:1009)

Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor

Förordningen mot skydd av olyckor (2003:789)

Förordning (1996:12) med verkställighetsföreskrifter till 10 kap. sjölagen (1994:1009)

Rättsfall

S. Brækhus, A. Rein, Handbook of P&I insurance, 1979

Proudfoot v Montefiore. (1867) L.R.2 Q.B

ND 1990, s. 8

Försäkringsvillkor

Gard Statutes and Rules 2009

Skuld – Statutes and Rules, 2009

Villkor för P&I-försäkring - the swedish club, 2009

Övriga källor

Kompendium till kursen Marine Insurance, Study Material, Juridicum Stockholms Universitet

http://www.alandia.com/avdelning_text.con?iPage=255&m=406

<http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=91&pid=1&tid=1>

http://www.gard.no/portal/page/portal/GardNO/DivCommon/ShowInplaceWithPrinterFriendly?p_d_i=121&p_d_c=&p_d_v=14051&MainMenuID=20&SubMenuID=101

www.srv.se/Shopping/pdf/6991.pdf s.36

www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/8EE5E6D8-1F4A-46E9-B413-54B7A34FAC48/69169/oljeskyddsplan_20070412.pdf

<http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=92&pid=1&tid=1>

<http://www.regeringen.se/sb/d/10489#item102091>

http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#2

<http://www.naturvardsverket.se/sv/Tillstandet-i-miljon/Olja-och-avfall-i-havet/Internationella-atgarder/>

http://www.helcom.fi/helcom/en_GB/aboutus/

www.kustbevakningen.se/Documents/Miljöräddning/Räddningstjänstplan/k11assua.pdf

[http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22002A0925\(01\):SV:HTML](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:22002A0925(01):SV:HTML)
artikel 7 p. 2

<http://www.emsa.europa.eu/end803.html> inloggad på sidan

<http://www.transportgruppen.se/templates/MultiMaster.aspx?id=31069>

<http://europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l24231.htm>

http://www.alandiabolagen.com/avdelning_text.con?iPage=263&m=426

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Gods-last-avfall/Forpackat-farligt-gods/SOLAS--MARPOL/>

<http://www.gard.no/pages/GardNO/AboutUs/GardPandIClub?MainMenuID=3&SubMenuID=9>