

Innledning til møte i Sjørettsforeningen mandag 10. februar 2003

REVISJON AV ATEN-KONVENSJONEN OM TRANSPORT AV PASSASJERER OG DERES BAGASJE TIL SJØS – P&I KLUBBENES SYN -

Kjetil Eivindstad, Gard Services AS

1. Innledning

Diplomatkonferansen avholdt i London i perioden fra 21. oktober til 1. november 2002, fastsatte en ny protokoll (heretter kalt "2002 Protokollen") til Aten-konvensjonen av 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs. Blant de viktigste endringer er skjerping av ansvarsgrunnlaget, økning i begrensingsbeløpene og krav om tvungen ansvarsforsikring. P&I klubbene støtter arbeidet med å skape et nytt internasjonalt regime for passasjeransvar. På sjørettens område er rettsenhet i seg selv verdifullt. Dette bidrar til å gjøre risikobildet mer ensartet samtidig som det forenkler behandlingen av krav fra tredjemann, hvilket er både kostnadsreduserende og tidsbesparende til fordel for passasjer, rederi og forsikringsgiver. I forbindelse med endringene i Aten-konvensjonen har man imidlertid endt opp med en løsning som P&I klubbene ikke uten videre kan akseptere.

Hensikten med nærværende innlegg er å redegjøre for P&I næringens syn på 2002 Protokollen snarere enn å foreta en detaljert gjennomgang av den nye konvensjonsteksten. Hovedanførselen fra P&I klubbene er at konvensjonsendringen innebærer at passasjerrisikoen vil komme til å skille seg så mye fra andre typer krav som faller innenfor P&I dekningen at det kan stilles spørsmål om i hvor stor utstrekning passasjeransvar i fremtiden vil egne seg for dekning på gjensidig basis. Et ansvarsregime som medfører at passasjerkrav helt eller delvis løftes ut av den ordinære P&I dekning vil slett ikke gagne de interesser man har til hensikt å beskytte.

I punkt 2 nedenfor gis en kort redegjørelse for P&I forsikring. En grunnleggende kjennskap til denne forsikringsform er avgjørende for å forstå næringens standpunkt. Avsnitt 3 inneholder en nærmere redegjørelse for P&I klubbens samarbeid med hensyn til fordeling av krav klubbene imellom (Pool-avtalen) og deres kollektive kjøp av markedsreassuranse. Dernest kommenteres i punkt 4 de sentrale deler av 2002 Protokollen med spesiell vekt på nivået for tvungen ansvarsforsikring og transportørens samlede ansvar, mens punkt 5 skisserer hva følgene vil kunne bli om klubbene ikke ser seg i stand til å imøtekomme de forsikringsbehov som 2002 Protokollen vil skape når den eventuelt måtte tre i kraft. Punkt 6 inneholder en oppsummering og enkelte avsluttende bemerkninger.

2. Kort redegjørelse for P&I forsikring

Protection & Indemnity (P&I) forsikring er navnet på forsikring av reders ansvar overfor tredjemann. Forsikringen omfatter ansvar for tingskade og personskade oppstått i forbindelse med driften av skip. P&I forsikring i tradisjonell forstand tilbys i dag av 13 globale aktører som dekker i underkant av 90 % av verdens handelstonnasje. Disse 13 selskaper kalles i dagligtale P&I foreninger eller klubber. To av klubbene er norske. Disse er Assuranceforeningen Gard -gjensidig- i Arendal og Assuranceforeningen Skuld –gjensidig- i Oslo.

Samtlige 13 P&I klubber drives på reelt gjensidig basis. Dette betyr i praksis at kravkostnaden i det enkelte år utlignes på medlemmene i den enkelte forening. Gjensidig forsikring innebærer med andre ord forsikring til selvkost. Eierne av en gjensidig forening (dvs. de som utøver eierrådighet i kraft av sin stemmerett på selskapets generalforsamling og som tillitsvalgte i klubbens styrende organer) er rederiene som til enhver tid har forsikret skip i klubben. I en gjensidig forening er derfor forsikringstakerne (kundene) også eierne av selskapet – og således indirekte forsikringsgivere. Det finnes ingen utenforstående kapitaleiere som skal høste avkastning på sine investeringer. Endelig er det et grunnleggende vilkår for forsikring på gjensidig basis at de ansvar og tap som skal fordeles er av ensartet natur.

En spesiell egenart med P&I forsikring er at den tilbyr en beløpsmessig høyere ansvarsdekning enn kommersielle assurandører. Dette skyldes flere forhold. For det første er klubbenes eksponering i saker av katastrofemessig karakter til en viss grad forutsigbar og ligger med god margin innenfor de beløpsgrenser man kan avdekke i reassuransemarkedet. Dette har sammenheng med at rederiene har rett til å begrense sitt ansvar i henhold til globalbegrensningsreglene. For det andre har en slik høy dekningsgrad vært mulig fordi medlemmene i den enkelte forening har en tilnærmet ubegrenset plikt til å betale den premie som om nødvendig kan utlignes etterskuddsvis for det enkelte år til dekning av selskapets kravkostnad i det året. I et gjensidig system er forsikringsgivers finansielle styrke i siste instans et speilbilde av hvilke beløp som medlemsmassen er forpliktet til samt evner å innbetale til foreningen.

P&I klubbene har dannet en sammenslutning som kalles International Group of P&I Clubs (Gruppen). En av hovedoppgavene til Gruppen er å samordne klubbenes felles reassuranseprogram. Dette skjer innenfor rammene av den såkalte Pool-avtalen. Denne innholder tre hovedelementer. For det første avtaler klubbene å dele ansvar seg imellom innenfor visse beløpsgrenser. For det andre innholder avtalen bestemmelser om kollektivt kjøp av reassuranse i markedet for ansvar som overstiger Poolens øvre grense. For det tredje regulerer Pool-avtalen hvordan et krav som overstiger beløpsgrensen i Gruppens felles reassuransekontrakt skal fordeles mellom klubbene som deltar i Poolen.

3. Nærmere om Pool-avtalen og klubbens reassuransesamarbeid

Unik kjøpekraft i reassuransemarkedet

Pool-avtalen, herunder Gruppens kollektive kjøp av markedsreassuranse på vegne av medlemsklubbene, er helt avgjørende for at P&I klubbene skal kunne tilby forsikringsdekning mot tredjemannsansvar i det omfang man gjør i dag. Det faktum at en samlet skipsfartsnæring på global basis samarbeider om kjøp av markedsreassuranse gir bransjen en unik kjøpekraft som muliggjør kjøp av gjensidigdekning i et langt større omfang enn om hver enkelt klubb skulle ta ut slik dekning på egenhånd. Ordningen kommer også skadelidte og samfunnet som helhet til gode idet den borger for dekning av rederiets rettslige ansvar i et større omfang enn om rederiet alene skulle ha avdekket sitt forsikringsbehov i det kommersielle markedet.

Fordeling av krav klubbene imellom

Etter dagens ordning dekker den enkelte klubb selv de første USD 5 millioner av hvert enkelt krav. Dette nivået kalles i bransjen "Club retention". Videre vil den andel av kravet som måtte overstige USD 5 millioner i nivået fra USD 5 millioner til USD 30 millioner bli fordelt mellom klubbene som deltar i Poolen etter en fordelingsnøkkel basert i hovedsak på den enkelte klubbs premieinntekt, inntegnet tonnasje og statistikk i Poolen. Nivået mellom USD 5 millioner og USD 30 millioner kalles gjerne "Pool retention". Systemet innbærer reelt reassuranse til selvkost og har som tilsiktet mål at hver deltaker over tid betaler for sine respektive krav. Ordningen er kostnadsdempende for skipsfartsnæringen, hvilket også kommer brukerne av skipsfartstjenester til gode.

For å operere Pool-avtalen kreves det i flere sammenhenger en disiplin blant deltakerne. Det er som nevnt et grunnleggende vilkår for gjensidig forsikring at de ansvar og tap som skal fordeles er av ensartet natur. Pool-avtalen inneholder av den grunn bestemmelser som ekskluderer fra Poolen – og således Gruppens kollektive reassuransekontrakt – ansvar og tap som er av så spesiell art at de ikke egner seg for dekning på gjensidig basis. Dette kan ha sin årsak i for eksempel den type operasjon hvorfra kravet utspringer eller at spesielle kontraktsvilkår benyttes. For eksempel er en rekke ansvar og tap som kan utspringe av operasjoner i offshore industrien, ekskludert fra Poolen. Likeledes er reders ansvar for tap av eller skader på last utover det som følger av Haag eller Haag-Visby reglene, ekskludert i de fartsområder hvor disse bestemmelser får tvingende anvendelse.

For å illustrere hvordan de finansielle sider av Pool-samarbeidet fungerer i praksis, vil vi benytte følgende eksempel: Gard pådrar seg i forbindelse med en brann om bord i et inntegnet passasjerskip et ansvar på totalt USD 30 millioner. Av dette beløpet vil Gard selv måtte betale USD 5 millioner som utgjør "Club Retention". Dernest må klubben bidra med sin andel av "Pool Retention" som i dette eksemplet vil utgjøre ca. USD 3,3 millioner. Gards totale kravkostnad blir med dette USD 8,3 millioner. Hadde kravet blitt produsert av et skip inntegnet i en annen P&I klubb som deltar i Poolen, ville likevel Gard hatt en "Pool Retention"-kostnad på om lag USD 3 millioner. (Uten å gå i detalj med hensyn til

utregningsmetoden er andelen av "Pool Retention" i sistnevnte tilfelle noe redusert idet Gard ikke har produsert kravet.) Dette synliggjør behovet for ensartethet med hensyn til de ansvar og tap som skal fordeles i Poolen. Eksemplet illustrerer at Gard og Skuld som deltakere i Poolen, også har en betydelig eksponering for store krav som produseres av skip inntegnet i andre foreninger.

Gruppens kollektive reassuransedekning

For inneværende år (som løper fra 20. februar 2002 til 20. februar 2003) har Gruppen tatt ut markedsreassuransedekning som dekker USD 2 milliarder utover Poolens øvre grense på USD 30 millioner. Markedsdekningen er delt i fire nivåer – eller "layers" som det heter i bransjen.

Det kan ikke tas for gitt at strukturen og omfanget av klubbenes markedsreassuransedekning vil være uendret i årene som kommer. Flere forhold, inkludert 11. september-tragedien, har skapt usikkerhet med hensyn til tilgangen på reassuranskapasitet i fremtiden og eventuelt hvorvidt den er tilgjengelig til en pris som fra et forretningsmessig synspunkt er akseptabel for skipsfartsnæringen. P&I klubbene måtte i begynnelsen av 90-årene tåle en reduksjon i reassuransedekningen som følge av redusert markedskapasitet.

Katastrofekrav (overspill claims)

Ansvar utover markedsreassuranskontraktens øvre grense er i forsikringsvilkårene til samtlige P&I klubber som deltar i Poolen definert som et "Overspill Claim" – hvilket på norsk for enkelhets skyld kan kalles et "katastrofekrav". Til et katastrofekrav, som her definert, knytter det seg spesielle rettsvirkninger både for den enkelte klubb som part i Pool-avtalen og for rederiene som er medlemmer av klubbene i Poolen.

Den andel av katastrofekravet som måtte overstige markedsreassuranskontraktens øvre grense, vil bli fordelt mellom klubbene i Poolen etter en spesiell fordelingsnøkkel. Hver klubb er forpliktet til å bidra med et beløp som maksimalt utgjør summen av 2,5 % av begrensingsfondene for tingskade under 1976 konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav for samtlige skip som er forsikret på gjensidig basis i klubben. Likeledes er det enkelte rederimedlems ansvar overfor klubben til å innbetale bidrag til dekning av et katastrofeansvar begrenset til maksimalt 2,5 % av begrensingsfondene for tingskade under 1976 konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav for de skip angjeldende rederi har inntegnet i foreningen. Medlemmene i P&I klubbene står således som reelle risikobærere med hensyn til den andel av et katastrofekrav som overstiger markedsreassuranskontraktens øvre grense.

Klubbenes plikt under forsikringsavtalen til å erstatte den andel av et katastrofekrav som overstiger markedsreassuranskontraktens øvre grense er dog betinget av at angjeldende klubb rent faktisk har mottatt et tilsvarende beløp i form av såkalte "Overspill Calls" fra medlemskapet og bidrag fra de øvrige deltakere i Poolen. I den grad "Overspill Calls" og bidrag fra de øvrige deltakere i Poolen ikke lar seg inndrive, vil kravet stå udekket. Således kan en klubb ikke avgi noen form for garanti overfor tredjemann som omfatter ansvar som delvis skal dekkes i

henhold til de spesielle vilkår for katastrofekreav ("Overspill Claims"). Ordningen med katastrofedekning er ikke ment å være en ordinær forsikringsdekning for et forutsigbart lovbestemt ansvar. Dekningen er kun et sikkerhetsnett til beskyttelse mot de helt uforutsigbare katastrofeansvar.

4. Bemerkninger til enkelte bestemmelser i 2002 Protokollen

Hovedpunktene i 2002 Protokollen

I det følgende fokuseres det bare på bestemmelsene som omhandler ansvarsgrunnlag, krav om tvungen ansvarsforsikring og begrensningsbeløpene for personskadekrav. Det er disse forhold som er av størst betydning for P&I klubbene.

Ansvarsgrunnlag

Transportøren vil etter 2002 Protokollen ha objektivt ansvar for personskader opp til en beløpsgrense tilsvarende SDR 250.000 pr. passasjer i anledning krav som utspringer av "shipping incidents". Sistnevnte begrep omfatter forlis, kollisjon, støtning, stranding, brann, eksplosjon og mangler med skipet. Videre vil transportøren hefte utover beløpsgrensen på SDR 250.000 pr. passasjer på basis av ordinært skyldansvar med omvendt bevisbyrde. Maksimalansvaret er begrenset til SDR 400.000 pr. passasjer.

Etter gjeldende rett er hovedreglen om ansvarsgrunnlaget culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde for krav som utspringer av "shipping incidents", jfr. sjøloven § 421, andre ledd. Endringen i 2002 Protokollen med hensyn til ansvarsgrunnlaget består med andre ord i at det innføres objektivt ansvar, isteden for culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde, for krav som har sitt utspring i "shipping incidents". Justering vil trolig ikke ha større praktiske betydning og vil ikke bli kommentert ytterligere her.

For krav som ikke utspringer av "shipping incidents", innebærer 2002 Protokollen ingen endring.

Forsikringsplikten

2002 Protokollen innfører bestemmelser om forsikringsplikt som i innhold langt på vei er parallelle med tilsvarende bestemmelser i CLC-konvensjonen om ansvar for oljesøl fra tankskip. Det er i dag ikke iverksatt krav om tvungen ansvarsforsikring for så vidt gjelder passasjeransvar. For handelsfartøy er det kun i relasjon til oljesøl fra tankskip at det er innført regler om tvungen ansvarsforsikring. Således vil 2002 Protokollen representere en vesentlig endring av rettstilstanden på dette punkt.

Begrensningsbeløpene

Maksimalansvaret under 2002 Protokollen er økt til SDR 400.000 pr. passasjer. Dette representerer en betydelig økning i forhold til dagens regime, hvor maksimalansvaret er SDR 175.000 pr. passasjer, jfr. sjølovens § 422. Endringen innebærer også en betydelig økning i ansvarsbeløpene sett i forhold til andre

ansvarsregimer. I tillegg kan en stat som har tiltrådt konvensjonen velge å fastsette en høyere ansvarsgrense i nasjonal rett. Uten å gå nærmere inn på dette her, bemerkes at ulike ansvarsgrenser innefor samme ansvarsregime i seg selv er uheldig. Dette bidrar til å skape rettsulikhet som gir grunnlag for ”forum shopping” og er i seg selv et kostnadsdrivende og –forsinkende element i oppgjørprosessen.

Nærmere om forsikringsplikten

Konvensjonsutkastet legger opp til en forsikringsplikt på linje med det som gjelder for ansvar for oljesøl fra tankskip under CLC. Konseptet innebærer at tredjemann gis adgang til å fremme krav direkte mot forsikringsgiver uten hensyn til om forsikringstaker er insolvent eller ikke. Selv om man reelt sett vil oppnå den samme effekten ved å pålegge rederiet å ha gyldig ansvarsforsikringsdekning som omfatter passasjeransvar uten at tredjemann skal ha en lovbestemt rett til å fremme krav direkte mot forsikringsgiver, har klubbene indikert overfor IMO at de innenfor nærmere angitte rammer kan avhjelpe rederiene med å imøtekomme slike lovbestemte krav. P&I klubbene er imidlertid ikke uten videre villige til å stille den nødvendige ”financial security” (heretter kalt ”forsikringsgarantier”) til dekning av ansvar i det omfang 2002 Protokollen legger opp til.

For et stort passasjerskip med 3000 passasjer vil maksimalansvaret under forsikringsgarantien ved en katastrofe for passasjerkrav alene utgjøre (SDR 250.000 x 3000) SDR 750 millioner. Ved en katastrofe av et slikt omfang må det påregnes at det også fremmes betydelige andre krav fra blant annet mannskap. Et passasjerskip med 3000 passasjerer kan ha en besetning i størrelsesorden 1200 til 1500 mann. Betydelige krav fra andre involverte vil også kunne påregnes. Man kan tenke seg skade forårsaket av utslipp av bunkersolje, vrakfjerningsansvar og eventuelt skade på et annet skip (herunder personer ombord på det andre skip) ved kollisjon. Av dette fremgår at for store passasjerskip vil passasjerkrav som omfattes av forsikringsgarantien alene legge beslag på et beløp som omfatter både ”Club Retention”, ”Pool Retention” og nær halvparten av Gruppens markedsreassuranskontrakt dersom de nye begrensingsbeløpene legges til grunn.

For majoriteten av medlemmene i en P&I forening vil det kunne fremstå som uakseptabelt at klubben ved utstedelse av forsikringsgarantier for en spesiell kategori ansvar, som bare en liten gruppe medlemmer er eksponert for, skulle gi tredjemann direkte adgang til klubbens reserver i et omfang som i et gitt tilfelle kan omfatte nær halvparten av totalbeløpet som kan innkreves under Gruppens felles reassuranskontrakt. Passasjerrisikoen ville ved en slik løsning beslaglegge uforholdsmessig store finansielle ressurser for klubben og dens reassurandører, hvilket vil gå på bekostning av de forsikringstjenester klubben skal gi sitt øvrige medlemskap.

I hvilken grad klubbene vil kunne gi de nødvendige forsikringsgarantier kan ikke tallfestes i dag. Dette må i siste instans besluttes av klubbenes styrende organer bestående av tillitsvalgte representanter for rederiene som har inntegnet tonnasje. De signaler som er gitt er imidlertid entydige i den retning at dersom klubbene skal gi de nødvendige garantier må betingelsene, herunder en samlet ansvarsgrense under garantien, ikke i betydelig grad avvike fra det som gjelder under

andre ansvarsregimer. Til sammenligning er tilsvarende maksimalansvar under CLC 92 (med endringen som trer i kraft i november 2003) SDR 89 millioner. Betingelser som i stor grad avviker fra dette vil kunne innebære at en enkelt gruppe (her passasjerskip) representerer en så vidt spesiell og omfattende risiko at det gjensidige felleskap ikke er villig til å gi de tilsagn som kreves.

Begrensningsbeløpene

Som indikert ovenfor er det først og fremst de nye og høyere begrensningsbeløpene for personskader som medfører at passasjeransvaret etter sin art og i omfang skiller seg fra andre typer ansvar et rederi kan pådra seg. Maksimalansvaret for et skip med 3000 passasjerer er (SDR 400.000 x 3000) SDR 1,2 milliarder. Ansvarsgrensen for det objektive ansvar alene utgjør for samme skip SDR 750 millioner. Det er naturlig å trekke sammenlikninger med andre ansvarsregimer som vil kunne omfatte personskader. Under HNS-konvensjonen er skipets totalansvar (fondet finansiert av lasteierne inkludert) SDR 250 millioner. Videre utgjør maksimalansvaret for passasjerkrav under 1996 protokollen til 1976 konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav SDR 175.000 multiplisert med det antall passasjerer skipet er sertifisert til å føre, hvilket for et skip med adgang til å transportere 3000 passasjerer vil være SDR 525 millioner. 1996 protokollen til 1976 konvensjonen er for øvrig nylig innarbeidet i sjølovens kapittel 9.

Ved siden av at man bør tilstrebe rettslikhet innenfor internasjonale ansvarsregimer med hensyn til ansvarsgrensens størrelse, er det, sett fra P&I klubbens ståsted, av overordnet betydning at begrensningsbeløpene ikke økes så mye at den overveiende majoritet av medlemmer i klubbene ikke er villige til å bidra til å forsikre ansvarene. Grunnvilkåret for å kunne dekke ansvar på gjensidig basis er ensartethet mellom de kategorier ansvar og tap som skal fordeles. En rekke rederier som ikke har noen befatning med passasjertransport, stiller spørsmål ved om man skal delta i et system, herunder Pool-ordningen og klubbens felles reassuranskontrakt, der man rent faktisk eksponerer sin egen balanse for å bidra til å dekke krav som etter sin art og i omfang ligger fjernt fra den type ansvar man selv kan pådra seg.

Hvor klubbens toleransegrense ligger når det gjelder maksimalansvar for passasjerkrav kan ikke tallfestes i dag. Basert på de signaler klubbens medlemmer og eiere har gitt, er det imidlertid riktig å indikere at det er usikkert om skipsfartsnæringen gjennom P&I klubbene vil stille forsikringskapasitet til rådighet til dekning av et ansvarsregime som det vil være vanskelig å få avdekket på en tilfredsstillende måte i det kommersielle markedet. Under de avsluttende runder på diplomatkonferansen i fjor høst, ble det for eksempel fra IUMIs side påpekt at det kommersielle markedet ikke kunne tilby mer i dekning under et tvungen ansvarsforsikringsregime enn det P&I klubbene var villige til å stille opp med.

P&I klubbene er etablert for å avhjelpe rederienes forsikringsbehov. Det er ikke P&I næringens oppgave å tilby forsikringskapasitet reelt sett til fordel for tredjemann i et omfang det kommersielle marked ikke kan tilby. Det som er sagt om dekningen av katastrofekreav ovenfor understreker at denne ordning kun er ment å

fungere som et sikkerhetsnett til beskyttelse mot de helt uforutsigbare hendelser. Ordningen kan ikke betraktes som en ordinær markedsfasilitet til dekning av påregnelige, lovpålagte ansvar for en spesiell og snever gruppe skip. Rent faktisk vil klubbenes katastrofedekning verken fungere eller overleve innenfor slike rammer.

5. Hva vil følgene være om klubbene ikke kan imøtekomme de nye forsikringsbehov?

2002 Protokollen har ikke trådt i kraft og vi er her overlatt til å spekulere noe om fremtiden. Endringer vi i dag ikke forutser, men som vil ha innvirkning på forsikringsmulighetene, kan inntre både i P&I næringen som sådan og i reassuransemarkedet innen det nye regimet er gjennomført som nasjonal rett. Med disse usikkerhetsfaktorer vil jeg likevel uttrykke følgende synspunkter:

Det vil trolig være svært kostbart, om i det hele tatt mulig, å kjøpe forsikringsdekning i det kommersielle markedet for passasjeransvar i det omfang det her er tale om dersom passasjerkrav helt eller delvis løftes ut av P&I systemet. Selv om det er mulig å etablere en forsikringspakke som i teorien vil dekke maksimalt ansvar etter 2002 Protokollen, vil en slik ”pakke” være uhyre sårbar. Man kan ikke forvente at en slik fasilitet er tilgjengelig gjennom en tiårssyklus. Passasjeren vil derfor med en slik løsning reelt sett bli dårligere stillet enn om man etablerer et regime som ligger innenfor de rammer klubbene kan dekke, fordi det vil herske usikkerhet med hensyn til transportørens reelle mulighet til å få avdekket sitt lovpålagte ansvar hos en forsikringsgiver med tilstrekkelig grad av finansiell styrke. Spesielt vil jeg nevne at det i høy grad vil være usikkert i hvilket omfang en slik dekning kan bli gjeninnsatt dersom et stort havari inntreffer.

Under forutsetning av at det er teknisk mulig å dekke passasjeransvar utenom Pool-systemet på en ”stand alone” basis i det omfang det her kan være tale om, vil trolig en slik særskilt reassuransedeckning beslaglegge mer markeds kapasitet enn om denne kategori ansvar inngår i Gruppens kollektive reassuransavtale. Dette vil kunne ha negative konsekvenser for både skipsfartsnæringen generelt og brukerne av dens tjenester, idet det kan bli mindre kapasitet tilgjengelig til dekning av andre typer krav til en pris som kommersielt kan la seg forsvare. Andre kategorier kravshavere etter en skipskatastrofe vil, i tillegg til rederiene, bli de egentlige skadelidende.

Dersom passasjerkrav helt eller delvis løftes ut av P&I systemet, vil det sannsynligvis være vanskelig å flytte det tilbake igjen. Det er allerede et visst press innad i Gruppen når det gjelder dekning av passasjerkrav. Dette skyldes blant annet at antall passasjerskip relativt sett er lavt sammenlignet med andre typer handelsfartøy. Dernest representerer passasjerskip i enkeltes øyne en uforholdsmessig stor risiko. Blir denne ansvarskategorien først tatt ut av Pool-avtalen, er det usikkert om det vil være tilstrekkelig flertall i Gruppen til noensinne å ta den tilbake igjen. Passasjeren vil i så fall igjen bli den skadelidende part.

P&I klubbene har i alle år vist stor evne til raskt og effektivt å håndtere store passasjerkatastrofer. For eksempel var brorparten av kravene etter både ”Scandinavian Star” og ”Estonia” ulykkene, som ble behandlet av Skuld, oppgjort og betalt ett år etter havaritidspunktet. Pool-systemet er unikt i den forstand at

klubben som har produsert kravet, har fullmakt til på vegne av de øvrige deltakerne i Poolen, samt markedsreassurandørene, med bindende virkning å inngå forlik med tredjemann. Videre er innkrevingsrutinene under Pool-avtalen og markedsreassuransekontrakten effektive, hvilket medfører at de nødvendige midler til å gjennomføre utbetalinger i stort omfang i løpet av få dager, vil være stillet til rådighet. En dekning i det kommersielle markedet vil mest sannsynlig bli strukturert i flere forskjellige nivåer – eller ”layers”. Et oppgjør etter en skips-katastrofe vil bli langt mer komplisert og tidkrevende enn i dag.

Sist, men ikke minst, vil en utskillelse av passasjeransvar fra den ordinære P&I dekningen kunne være første steg i retning av en ytterligere fragmentering av systemet slik vi kjenner det i dag. Det økede press på skipsfartsnæringen som er kommet til uttrykk i de ansvarsregimer som er utviklet de siste årene, skaper større og større ulikheter mellom de enkelte skipskategorier og fartsområder når det gjelder ansvarsdekning. Uten å utdype dette nærmere, føler jeg likevel det er riktig å påpeke at den iver lovgiver legger for dagen med hensyn til å øke de ansvar som rederinæringen skal bære, kan true en forsikringsordning som har vist seg svært fordelaktig for samfunnet som helhet gjennom mer enn et århundre.

6. Sammendrag og enkelte avsluttende bemerkninger

P&I næringen slik den fungerer i dag, tilbyr forsikring til selvkost, hvilket er til fordel for både skipsfartsnæringen og samfunnet for øvrig. Gjensidig forsikring betinger imidlertid at de ansvar og tap som skal fordeles, er av ensartet natur og karakter.

Et ansvarsregime som følger av 2002 Protokollen, kan tenkes å være av en slik karakter at det ikke vil egne seg for dekning fullt ut på gjensidig basis i P&I systemet. Dette skyldes både at eksponeringen isolert sett rent beløpsmessig ligger to til tre ganger over det som er maksimalansvaret under noe annet sammenlignbart regime, og at passasjerskip utgjør en svært liten del av tonnasje som er inntegnet i klubbene som deltar i Poolen.

Velger lovgiver å iverksette et regime som klubbene ikke kan støtte, vil i første rekke passasjeren bli den skadelidende part. Klubbene har vist i praksis at de kan håndtere store skipskatastrofer til fordel både for tredjemann og rederi. Ikke minst borger P&I systemet for at de nødvendige finansielle midler hurtig stilles til rådighet når de trengs til utbetaling av erstatning.

05.02.03

KE