



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Oslo 15. februar 2011

Deres ref.: 200700214- /AKF/AC

Høring – norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen

Vi viser til departementets høringsbrev av 3.11.2010 vedrørende eventuell norsk tilslutning til vrakfjerningskonvensjonen og gjennomføring i norsk rett.

1. Innledning

The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) – tidligere Sjøassurandørernes Centralforening – er den nordiske organisasjonen for selskaper som driver sjø- og transportforsikring. Cefor har flere norske medlemmer som tilbyr rederansvarsforsikring (P&I) til fiskefartøy og andre fartøy i kystnær fart. Vårt medlem Gard som er med i the International Group of P&I Clubs tilbyr P&I forsikring til redere verden rundt og er verdens største P&I assurandør.

2. Bør Norge tiltre vrakfjerningskonvensjonen?

Det er Cefors syn at Norge bør tiltre konvensjonen. For P&I klubber generelt er det viktig med internasjonalt ensartede regler for å sikre forutberegnelighet for kostnader tilknyttet havarier. Vrakfjerningskonvensjonen sikrer slik ensartethet i den utstrekning statene tilslutter seg den. Vi håper derfor at konvensjonen får bred tilslutning.

3. Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 om skadelidtes direkte krav mot assurandøren

Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 innebærer at skadelidte har direkte krav mot assurandøren ut over ansvarsgrensen etter LLMC 1996 opp til de høyere ansvarsgrenser i sjølovens § 175a. Dette er i strid med en bokstavtolkning av artikkel 12 som begrenser direktekravsadgangen til grensen etter LLMC 1996. Departementet viser for sitt syn til "partenes eventuelle felles forståelse under forhandlingene og formålet med konvensjonen". En "eventuell forståelse" har imidlertid ikke kommet til uttrykk i konvensjonens artikkel 12. Det er Cefors syn at en norsk utvidelse av adgangen til å kreve assurandøren direkte ut over konvensjonens formulerte ordning vil undergrave en felles internasjonal forståelse og bruk av konvensjonen. Resultatet på norsk side vil bli at skadelidte

har en direkte søksmålsadgang mot norskflaggede skip, men ikke mot skip flagget i øvrige konvensjonsstater. Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 innebærer videre at skadelidtes direkte krav mot assurandøren også gjelder ansvar som går ut over det saklige ansvaret som konvensjonen selv hjemler. Dette er som før nevnt i strid med en bokstavtolkning av artikkel 12 som begrenser direktekravsadgangen til ansvar innenfor det saklige ansvaret som konvensjonen hjemler.

De fleste P&I klubber har i sine vilkår forbehold om at den forsikrede selv skal betale sitt påløpte ansvar før den forsikrede kan kreve erstatning under forsikringspolisen, den såkalte "pay to be paid" regelen. Basert på artikkel 12 i konvensjonen vil vi anta at assurandører som er involvert i vrakfjerningstilfeller i Norge vil bestride en særskilt norsk adgang til direkte søksmål mot assurandøren for ansvar ut over konvensjonens beløpsgrenser og saklige ansvarsområde basert på at slik direkte søksmålsadgang ikke er hjemlet i konvensjonen.

4. Bør Norge benytte seg av muligheten for å la konvensjonen også gjelde i territorialfarvannet og indre farvann?

I likhet med departementet er det Cefors anbefaling at Norge benytter seg av muligheten til å la konvensjonen gjelde i norsk territorialfarvann og indre farvann i tillegg til den økonomiske sone som er konvensjonens fastsatte virkeområde. De fleste havarisituasjoner som resulterer i vrak som bør fjernes vil være i territorialfarvannet og indre farvann. Konsekvensen av å innføre konvensjonens regler i disse farvannene vil bli et tosporet lovsystem som departementet beskriver i høringsbrevets pkt 5.2.2 Det er derfor viktig at eksisterende norske regler harmoniseres med konvensjonen i så stor grad som mulig for å unngå forskjellige regler for norskflaggede skip og skip flagget i øvrige konvensjonsstater ved vrakfjerning i territorialfarvannet og indre farvann. Dette vil sikre en større grad av forutberegnelighet for så vel norske som utenlandske redere og assurandører.

Utfordringen er at dersom konvensjonen får anvendelse på territorialfarvannet og indre farvann, så kan konvensjonen komme i konflikt med strengere reglene i havne- og farvannslovens og forurensningsloven for så vidt angår direkte krav fra skadelidte. Selv om disse lovene gir hjemmel for å pålegge strengere ansvar enn konvensjonen, tar havne- og farvannslovens § 3 og forurensningslovens § 4 forbehold om Norges folkerettslige forpliktelser. Dette innebærer at vi får en forskjellsbehandling mellom norskflaggede skip og skip som er flagget i de øvrige konvensjonsstatene. Situasjonen blir at man, for norskflaggede skip, kan pålegge ansvar for så vidt angår direkte krav fra skadelidte som går ut over Norges folkerettslige forpliktelser, i motsetning til skip som er flagget i de øvrige konvensjonsstatene som ikke kan pålegges forpliktelser utover det som er fastsatt i vrakfjerningskonvensjonen. Vi mener dette er en uheldig forskjellsbehandling, som taler for en lovendring.

Det kan også stilles spørsmål om Norge ved å tiltre konvensjonen i det hele tatt vil kunne iverksette de strengere reglene i havne- og farvannsloven og forurensningsloven overfor skip som er flagget i de øvrige konvensjonsstatene.

5. Obligatorisk tilleggsforsikring for ansvar utover konvensjonens ansvarsgrense

Dersom det innføres krav til obligatorisk tilleggsforsikring for den delen av erstatningskravet som overstiger grensen for den tvungne forsikringen, vil dette kun kunne gjøres gjeldende mot skip under norsk flagg. Dersom vrakfjerningskonvensjonens artikkel 12 allikevel kan tolkes utvidende, slik departementet mener og det innføres obligatorisk tilleggsforsikring, vil

det oppstå kontrollproblemer for norske myndigheter, da et slikt særkrav ikke vil være omfattet av sertifikatdokumentasjonen som nevnt i konvensjonens artikkel 12 nr 2. Et slikt krav vil også føre til at norskflaggede skip forskjellsbehandles. Dette vil få virkning for ca 400 norske fiskefartøy over 300 bruttotonn.

6. Utvidet meldeplikt for norskflaggede skip

Etter konvensjonen skal konvensjonsstaten kreve at skipsføreren eller driftsansvarlig for skip som fører dets flagg, uoppfordret og uten opphold varsler den berørte staten når skipet har vært involvert i en sjøulykke som resulterer i et vrak. Departementet foreslår at denne meldeplikten til norske myndigheter utvides til å gjelde hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde som norskflaggede skip er involvert i. Begrunnelsen er at en effektiv håndhevelse av de plikter som påhviler skipets eier eller dets driftsansvarlige forutsetter at flaggstaten er informert om hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde. Etter konvensjonens artikkel 9 nr 1 påhviler det den berørte staten å informere flaggstaten.

Cefor kan ikke se at en slik rapporteringsplikt for rederiene vil påføre dem noen byrde av betydning og tiltrer derfor departementets forslag.

7. Ansvarssubjektet - begrepsbruk

Vi tiltrer departements forslag om at termen "operated by" oversettes med "driftes av" og at termen "operator of the ship" oversettes med "driftsansvarlig".

8. Økonomiske og administrative konsekvenser

I punkt 7 i departementets høringsbrev antas det at innføring av konvensjonen ikke vil medføre økte kostnader for næringen. Sertifikatkravet vil føre til et betydelig merarbeid og administrasjon for ansvarsassurandørene på en tid av året hvor de er opptatt med fornyelser. Dette vil øke deres driftskostnader. Konkurransesforholdene vil avgjøre hvorvidt dette blir reflektert i premien.

Vennlig hilsen
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)



Viggo Kristensen