



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Justis- og beredskapsdepartementet
lovavdelingen@jd.dep.no

Deres ref:
201202868 EP
TOF/mk

Vår ref:
2012/2028-4

Arkiv nr:

Saksbehandler:
Trude Blankholm Strømme

Dato:
27. juni 2012

Høring - Gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav

Vi viser til høringsbrev av 23. april 2012. Kystverket har fått utsettelse av høringsfristen til 27. juni 2012.

Omhandlede direktiv ble innlemmet i EØS-avtalen 23. april 2010 og pålegger medlemsstatene å etablere en obligatorisk forsikringsplikt for eiere av skip på 300 bruttotonn eller mer for sjørettslige krav som er omfattet av 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Formålet med direktivet er å oppnå bedre vern for skadelidte gjennom plikten til å tegne forsikring for ansvaret.

Medlemsstatene skal sørge for at alle skip under eget flagg har slik forsikring og at medlemsstatene skal kreve at alle fremmede skip som anløper havn i medlemsstaten har slik forsikring.

Norsk rett har ingen generelle regler om tvungen ansvarsforsikring for eiere av skip. Sjøloven kapittel 10 har imidlertid regler om erstatningsansvar for oljesølskade og bunkersoljesølskade. Det innebærer at eiere av skip på nærmere angitte vilkår er underlagt regler om tvungen ansvarsforsikring for forurensningsskade forårsaket av olje og bunkersolje.

De sjørettslige krav som er omfattet av 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav er å finne i sjøloven kapittel 9 om ansvarsbegrensning. Aktuelle sjørettslige krav som det nå foreslås forsikringsplikt for, er for eksempel krav som nevnt i § 172 a i anledning *"heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet"*.

Kystverket er positiv til at det innføres obligatorisk forsikring også for skip som ikke omfattes av sjøloven kapittel 10 I. og II. For stat og kommuner vil en obligatorisk forsikringsplikt for et slikt krav være av stor betydning. Særlig med tanke på at vrakfjerningskonvensjonen ennå er ikke ratifisert av EUs medlemsstater. I saker hvor det for eksempel har skjedd et forlis med et norsk eller utenlandsk skip som ikke er betalingsdyktig, vil en slik forsikring være viktig for å få fjernet skip uten at det påfører det offentlige store utgifter. Et aktuelt eksempel er det russiske fryseskipet "MV Krasnoselsk" som sank ved kai i Sykkylven under orkanen Dagmar. Skipets russiske eiere har bare

Hovedkontoret - Beredskapsavdelingen

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08
Bankgiro: 7694 05 06766

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no
Org.nr.: NO 970 237 372

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

obligatorisk forsikring mot oljesølskade, og reder har signalisert at de ikke har økonomi til å heve skipet. Privat kaieier og kommunen har følgelig et stort problem med å få fjerne skipet, noe som er en svært kostbar operasjon. Lignende saker er det dessverre mange av. Dette problemet ville langt på vei vært løst ved en obligatorisk forsikring for sjørettslige krav.

Det fremgår ikke av høringsnotatet om direktekrav vil være sikret gjennom direktivet og gjennomføring av direktivet i norsk rett. Dersom direktivet ikke hjemler direktekrav, gir det økt sikkerhet for betaling av statens krav bare dersom reder er insolvent eller der forsikringsvilkårene åpner for dette.

Ny § 182 a Forsikringsplikt, forsikringsbevis

Valg av pliktsubjekt

I høringsnotatet er det drøftet om det er registrert eier eller reder som skal være pliktsubjekt når det gjelder forsikringen. Justis- og beredskapsdepartementet har foreslått reder, da dette etter departementets vurdering er mest i samsvar med direktivet og at det er foreslått som løsning i Danmark og Sverige. Høringsinstansenes syn på spørsmålet om hvem som bør utpekes som pliktsubjekt, tar departementet gjerne imot i følge høringsnotatet.

Hvem som skal ha forsikringsplikt bør vurderes å harmoniseres med reglene i sjøloven kapittel 10 I. og II., jf. bunkersoljekonvensjonen, 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Det er her registrert eier som uansett skyld er ansvarlig for forurensningsskade. Etter disse kapitlene er det "eier" som har forsikringsplikt, jf. sjøloven §§ 186 og 197.

Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav fra 1976 (begrensningskonvensjonen) som er implementert i norsk rett i sjøloven kapittel 9, omfatter regler knyttet til rett til ansvarsbegrensning. Konvensjonen gir ikke regler om ansvarsgrunnlag, kun om begrensningrett. Bunkersoljekonvensjonen, 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen er ansvarskonvensjoner som omfatter egne ansvarsgrunnlag. Ansvarskonvensjonene hjemler også krav om obligatorisk forsikring for den ansvarlige registrerte eier. Det bør vurderes å behandle reglene om obligatorisk forsikring i direktivet på lik måte som forsikringsbestemmelsene i ansvarskonvensjonene.

For Kystverket vil regler om obligatorisk forsikring først og fremst ha betydning i forbindelse med Kystverkets refusjonskrav i henhold til forurensningsloven og Svalbardmiljøloven. I henhold til dette regelverket kan det forekomme flere ansvarlige for samme hendelse. I denne forbindelse er det av vekt at forsikringsforpliktelsen pålegges en aktør som er ansvarlig i henhold til forurensningsloven og Svalbardmiljøloven.

Størrelsen på skipene

I forslaget til ny § 182 a første ledd i sjøloven vises det til at "skip på 300 tonn eller mer" plikter å ha forsikring eller annen sikkerhet. Direktivets ordlyd er at "This Directive shall apply to ships of 300 gross tonnage or more". Det anbefales at ordlyden endres til bruttotonn, slik at det ikke oppstår tvil i forhold til hvilken måleenhet som skal legges til grunn.

Betydning for Kystverkets fartøy

Kystverket eier fartøy som er over 300 bruttotonn og som omfattes av lovforslagets § 182 a første ledd. Etter Kystverkets vurdering vil disse fartøyene, som i hovedsak benyttes til merking av leden og oljevernberedskap, måtte være å anse som et fartøy som faller inn under unntaket i lovforslagets § 182 a fjerde ledd. Unntaket viser imidlertid til "skip som utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed", og vi er usikker på hvor streng tolkningen av ordlyden vil være, det vises da spesielt til begrepet "utelukkende".

Uavhengig av tolkningen av dette åpner ordlyden i § 182 a første ledd for at rederen kan inneha "annen sikkerhet" enn forsikring, som dekker ansvar som kan begrenses. Det vises i merknadene til forslaget at det her tenkes på skips om eies av offentlige rettssubjekter som opptre som selvassurandører. Dette vil gjelde for Kystverket, og Kystverkets fartøy vil derfor etter Kystverkets forståelse av regelverket ikke måtte tegne en ansvarsforsikring.

Forsikringens størrelse og de konvensjonsfastsatte ansvarsgrensene

Kystverket merker seg at Justis- og beredskapsdepartementet forstår direktivet slik at det ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrensene 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter. Konsekvensen av dette er at det for krav som det er fastsatt høyere ansvarsgrensene for, kun kan kreves tvungen forsikring innenfor 1996-globalbegrensningskonvensjonens rammer. Det overskytende ansvar vil stå uforsikret, med mindre det dekkes av frivillig tegnet forsikring.

Virkeområdet for utenlandske skip

Forslaget til § 182 a tredje ledd innebærer at reglene om forsikringsplikt og forsikringsbevis, gjelder tilsvarende for "utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen". Kravene foreslås således også å gjelde for alle utenlandske skip i enkelte situasjoner, ikke bare for skip under EØS-flagg.

Dersom man skal sikre betalingsevne for de sjørettslige krav som er omfattet av direktivet, dvs. krav som er nevnt i sjøloven kapittel 9 og gjelder skip over 300 bruttotonn, er det behov for et regelverk som sikrer at alle fartøy som opererer i norske farvann har forsikring. Forsikringsplikten i henhold til direktivet vil ikke gjelde utenlandske skip som ikke anløper havn eller har laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Kystverket merker seg at det i høringsnotatet slås fast at direktivet ikke forhindrer at man kan operere med slike krav også ellers når utenlandske skip opererer i et lands territorielle farvann. Det er etter Kystverkets oppfatning behov for å øke sikkerheten for innkreving av sjørettslige krav som faller utenfor virkeområdet til foreliggende lovforslag, og det bør derfor vurderes å utvide forsikringsplikten også for fartøy som seiler innen 12 nautiske mil fra grunnlinjen uten å anløpe norsk havn eller laste- eller losseplass i Norge eller på norsk kontinentalsokkel. Når det er foreslått forsikringsplikt for skip over 300 bruttotonn som har laste- og losseplass på den norske delen av kontinentalsokkelen, virker ikke dette urimelig. Norge har et urent farvann med ofte ekstreme vær-situasjoner der dessverre ulykker skjer også med skip som ikke anløper havn. De samme hensyn vil derfor komme til anvendelse i situasjoner der utenlandske skip over 300 bruttotonn ikke anløper havn eller har laste- og losseplass i Norge.

Annet

Kystverket stiller ellers et lite spørsmål om hvorfor det ikke står "og" i overskriften mellom forsikringsplikt og forsikringsbevis.

Ny § 182 b Bortvisning og anløpsforbud

I lovforslaget står det at utenlandske skip som ikke har slikt sertifikat som nevnt i § 182 a, kan bortvises fra norske havner. Videre at "vedkommende myndighet" skal foreta notifikasjon om bortvisning i henhold til direktiv 2009/20/EF.

Hvem som har myndighet til å bortvise et utenlands skip på det nevnte grunnlag fremkommer verken av lovteksten eller høringsnotatet. Kystverket mener at det bør fremkomme enten i forarbeidene til endring av loven eller i selve lovteksten.

Ny forskrift til sjøloven § 2

I forslaget til ny forskrift til sjøloven § 2 fremgår det at:

"På anmodning fra Sjøfartsdirektoratet, havnemyndigheter, tollvesenet, lostjenesten eller andre som Sjøfartsdirektoratet bemyndiger, har fører på norsk skip plikt til å vise fram sertifikat som nevnt i sjøloven § 182 a."

Kystverket er positive til at andre enn Sjøfartsdirektoratet gis adgang til å føre kontroll med at sertifikatet foreligger som bestemt. Dette vil gjøre det enklere å samarbeide etatene i mellom. Vi vil likevel anbefale at det presiseres at det er Kystverket som gis myndigheten til å føre en slik kontroll og ikke lostjenesten. Slik det er i dag er lostjenesten underlagt Kystverket, og er en del av den statlige virksomheten. Det nevnes i denne sammenheng at et regjeringsoppnevnt utvalg arbeider med en helhetlig gjennomgang av dagens lostjeneste. Dette utvalget vil avgi sin NOU på vårparten 2013. Vi mener det bør tas høyde for at vurderinger og anbefalinger i dette arbeidet kanskje kan medføre endringer i organisering osv.

Siden dette er en kontrolloppgave, vil et statlig myndighetsorgan være den rette til å utføre oppgaven, og dette uttrykkes og sikres best ved at oppgaven legges til Kystverket. Selv om vi ser at det er en sammenheng mellom at losen er om bord i fartøyet, og at han derfor er en naturlig kandidat til å føre kontroll, mener vi at det må vurderes av Kystverket hvorvidt losen skal utføre andre oppgaver om bord enn de som han allerede er ilagt.

Kystverket stiller spørsmål med hvorfor plikten til å fremlegge sertifikat som nevnt i sjøloven § 182 a skal begrenses til *"fører på norsk skip"*.

Ved håndheving av denne forskriften vil det ellers være av stor betydning hvordan havnestatskontrollen gjennomføres.

Med hilsen

Per Jan Osdal
assisterende kystdirektør

Johan Marius Ly
beredskapsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til: Fiskeri- og kystdepartementet