



**DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT**

Justis- og beredskapsdepartementet  
Lovavdelingen  
Postboks 8005 Dep  
0030 Oslo

Deres ref  
201202868 EP TOF/mk

Vår ref  
201202010-2/SAK

Dato  
28.06.2012

**Gjennomføring i norsk rett av skipsrederforsikringsdirektivet (2009/20/EF)  
og forordning om forsikringskrav i luftfartssektoren (285/2010)**

Vi viser til deres brev av 23. april 2012 om gjennomføring av de ovennevnte i norsk rett. Nærings- og handelsdepartementet har følgende kommentarer til høringen.

**1. Gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsdirektiv  
2009/20/EF om skipsreders forsikringsplikt mot sjørettslige krav**

Pliktsubjektet

Pliktsubjektet for forsikringsplikten fremgår av direktivets artikkel 4 nr. 1 med videre henvisninger til artikkel 3 bokstav a. Etter denne vil forsikringspliktsubjektet være; "registered owner" eller "any other person (...) responsible for the operation of the ship". Meningen med direktivet må imidlertid være å utpeke noen som er ansvarlig for å tegne forsikring for hvert skip. Vi støtter derfor deres forståelse om at det må være tilstrekkelig at ett av pliktsubjektene besørger at skaderisikoen er dekket gjennom forsikring. I den forlengelse støtter vi også deres forslag om at pliktsubjektet etter norsk rett skal være rederen – slik dette begrepet er fastlagt etter norsk rett. Etter vår vurdering vil dette være en løsning som sikrer næringen nødvendig fleksibilitet mht. å innordne seg etter de nye pliktene på en hensiktsmessig måte. Videre har både Sverige og Danmark valgt tilsvarende løsning, noe som sikrer norske rederier like konkurransevilkår med disse.

Forsikringspliktens omfang

I forhold til forsikringspliktens omfang er det problematisert om denne også omfatter høyere, nasjonale ansvarsgrenser fastsatt for nærmere angitte krav etter sjøloven § 172a

---

Postadresse  
Postboks 8014 Dep  
0030 Oslo

Kontoradresse  
Akersgata 13-15

Telefon  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 890

Maritim avdeling  
Telefaks

Saksbehandler  
Stig André Kolstad  
97 65 15 20

jf. § 175a. Om dette er vi enig med Justisdepartementets forståelse om at direktivet ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrenser 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter.

#### Sertifikat for forsikring eller sikkerhetsstillelse

Etter direktivet skal nødvendig forsikring etter direktivet artikkel 4 dokumenteres gjennom et forsikrings sertifikat utstedt av forsikringsgiver, se artikkel 6. I den forbindelse har The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) anmodet om en tilbakemelding på om forsikrings sertifikater utstedt av andre forsikringstilbydere enn de som er medlem av International Group of P&I Clubs (IG) vil bli akseptert. Som bakgrunn for henvendelsen er det blant annet vist til at ordlyden i direktivets artikkel 3 bokstav b om definisjonen av "insurance" skiller mellom forsikringstilbydere som er medlem av IG og de som ikke er medlem av IG. Vi oppfatter imidlertid ikke denne ordlyden dit hen at norske, eller for den slags skyld europeiske, tilsynsmyndigheter er avskåret fra å akseptere forsikringsdekning fra forsikringstilbydere som ikke er medlem av IG. Det avgjørende vil være om disse tilbyr "similar conditions of cover".

Hva som menes med "similar conditions of cover" er ikke avklart i direktivet. Vi kan imidlertid hente veiledning fra IMO's retningslinjer for aksept av dokumentasjon fra forsikringstilbydere etter Bunkerskonvensjonen (vedlegg 3 i sirkulær nr. 3145). Etter denne kan tilsynsmyndighetene kreve fremlagt dokumentasjon blant annet om selskapets likviditet for å sikre skadelidtes erstatningsvern ved bunkersølskade. For å redusere den administrative byrden kan tilsynsmyndighetene i de forskjellige medlemslandene også utveksle informasjon. For forsikringsselskaper som er registrert i et EØS/EU-medlemsland, og som opererer i henhold til relevant regelverk i det aktuelle landet, bør trolig sirkulæret ha mindre gjennomslagskraft. Bakgrunnen for dette er at forsikringsindustrien i EØS/EU er regulert, blant annet gjennom direktiv 2009/138/EU (Solvency II-direktivet). Kravet om "similar conditions of cover" bør derfor trolig anses som oppfylt uten nærmere undersøkelser dersom det er åpenbart at forsikringstilbyderen opererer i henhold til relevant regelverk i medlemslandet.

Ulikt artikkel 3 bokstav b stiller ikke ordlyden i forslag til ny sjølov § 182a første ledd krav til assurandøren. Kravet må imidlertid innfortolkes på bakgrunn av formålet med direktivet. Det bør derfor ikke herske tvil om at norske tilsynsmyndigheter ved tvil kan kreve fremlagt dokumentasjon som viser at fartøyet er forsikret i henhold til direktivets formål.

#### Tilsyn, kontroll og bortvisning av utenlandsk fartøy som ikke oppfyller sertifikatplikten

Om tilsyn og kontroll av om forsikringskravet er oppfylt gjennom flaggstats- eller havnestatskontroll, har vi ingen kommentarer, og kan i helhet slutte oss til Justisdepartementets fremstilling. I forlengelsen av dette gir direktivet også hjemmel til å bortvise utenlandsk fartøy eller nekte anløp så lenge forsikringsplikten etter direktivet ikke er oppfylt. Også om dette kan vi i helhet slutte oss til Justisdepartementets fremstilling.

### Sanksjoner

Etter direktivet skal tilsidesettelse av forsikringsplikten sanksjoneres. Justisdepartementet har foreslått å bygge på det allerede eksisterende sanksjonssystemet ved tilsidesettelse av tilsvarende plikter etter sjøloven, se sjøloven § 199. Vi støtter Justisdepartementets forslag om dette.

### Økonomiske og administrative konsekvenser

Vi støtter Justisdepartementets vurdering av at gjennomføringen av direktivet i norsk rett vil medføre begrenset med administrative og økonomiske konsekvenser for staten. Når det gjelder flaggstatskontroll og havnestatskontroll vil det være naturlig å inkorporere kontrollen av oppfyllelse av forsikrings- og sertifikatplikten i allerede eksisterende tilsynsordninger. Videre medfører ikke direktivet plikt for tilsynsmyndigheten til å utstede sertifikater.

Vi legger også til grunn at de økonomiske og administrative konsekvensene av direktivet vil være minimal for store deler av rederinæringen. Dette blant annet ut i fra at fartøyer over 1000 bruttotonn allerede er pliktig til å ha Blue Cards etter Bunkerskonvensjonen for bunkersølskade. En stor andel fartøyer som ikke er forsikret gjennom en P&I-klubb vil ha ansvarsforsikring gjennom en annen forsikringstilbyder. På bakgrunn av ansvarsregler i sjøloven forventes det at disse er forsikret opp til ansvarsgrensene etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen. For denne gruppen vil gjennomføringen av direktivet i norsk rett innebære en kodifisering av praksis, og det er derfor ikke forventet store endringer i premieutgiftene. Der ansvarsforsikring mot formodning ikke er tegnet, eller hvor ansvarsforsikringen er lavere enn ansvarsgrensene etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen, vil reglene om tvungen ansvarsforsikring imidlertid medføre økte premieutgifter.

## **2. Gjennomføringen i norsk rett av forordning nr. 285/2010 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartsoperatører**

Nærings- og handelsdepartementet har ingen kommentarer til denne.

Med hilsen

Gaute Sivertsen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Stig André Kolstad  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi: Sjøfartsdirektoratet