



Justisdepartementet  
Lovavdelingen  
Postboks 8005 Dep  
0030 OSLO

Oslo, 1. juni 2012

Deres ref.: 201201908 EP TOF/mk

Vår ref.: VTK-jur

**Høringsuttalelse:**

- 1) Ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Atenkonvensjonen av 2002 samt gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 392/2009 (Atenforordningen)**
- 2) Gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1177/2010 (Forordningen om båtpassasjerrettigheter)**

Vi viser til Deres ekspedisjon av 15.3.2012 om ratifikasjon og gjennomføring av den ovennevnte konvensjonen og de ovennevnte EU-forordninger i norsk rett hvor Cefor er oppført som høringsinstans. Vi ber igjen departementet merke seg at foreningens navn ble i 2009 endret til The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor).

- 1) Ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Atenkonvensjonen av 2002 samt gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 392/2009 (Atenforordningen)**

Innledningsvis vil vi vise til vår høringsuttalelse av 30.8.2002 som svar på departementets ekspedisjon av 19.6.2002 (02/04565 EP AS/an) i anledning diplomatkonferansen i IMO i oktober samme år om revisjon av Atenkonvensjonen. I vårt høringssvar meddelte vi at vi tiltrådte fullt ut den felles høringsuttalelse som de norske P&I-klubbene Gard og Skuld avga, datert 26.8.2002. Vi har igjen lest denne høringsuttalelsen og kan konstatere at de synspunkter som den gang ble fremmet, fortsatt er gyldige.

Vi har mottatt Gards høringsuttalelse utarbeidet i anledning nærværende høring (heretter Gards høringsuttalelse) og tiltrer fullt ut de synspunkter som der blir gjort gjeldende. Vi vil i den sammenheng bemerke at våre norske medlemmer som tilbyr ansvarsforsikring til kyst- og fiskefartøy, kun i begrenset grad tilbyr forsikring av passasjeransvar til fartøy som er sertifisert til å ta opp til 12 passasjerer.

**The Nordic Association of Marine Insurers**

Hansteens gate 2 – Box 2550 Solli, N-0202 Oslo, Norway

Tel: (+47) 23 08 65 50 – Fax: (+47) 22 56 10 77 – Org.no. 871 425 302 – cefor@cefor.no – www.cefor.no

1.1. I høringsnotatet til ovennevnte ekspedisjon blir høringsinstansene bedt om å uttale seg om hvorvidt forbeholdet som IMO tilrårder i Circular letter 2758 av 20.11.2006 vedrørende statenes adgang til å reservere seg mot blant annet tvungen ansvarsforsikring mot terrorfare fortsatt er aktuelt.

Dekning av tap som følge av terrorhandlinger er en krigsfare som ikke dekkes av P&I-klubbene. Vi viser i den forbindelse til de synspunkter som er gjort gjeldende i Gards høringsuttalelse og understreker særlig at vårt medlem som dekker krigsfare (herunder terrorhandlinger), Den Norske Krigsforsikring for Skib, ikke vil kunne utstede War Passenger Blue Card på grunnlag av de forsikringsvilkår klubben tilbyr. Vi viser i den forbindelse til klubbens nettside om vilkårene:

[https://www.warrisk.no/Internet/War\\_risk\\_cover/P+I\\_and\\_occupational\\_injury/](https://www.warrisk.no/Internet/War_risk_cover/P+I_and_occupational_injury/)

IMOs tilrådning er derfor i høyeste grad aktuelt både i og utenfor Atenforordningens virkeområde. Vi ber derfor om at Norge benytter seg av reservasjonsretten.

1.2. Når det gjelder ansvars grensene til bortfrakteren, ber vi om at ansvars grensen på 400 000 SDR beholdes, som foreslått av departementet.

Vi ber også om at globalbegrensningsbeløpet og regelen i sjølovens § 175 nr 1 ikke økes. Vi ser ingen sammenheng i at det någjeldende globalbegrensningsbeløpet på 175 000 SDR må være like høyt som den nedre grense for forsikringsplikten for den enkelte passasjer. Globalbegrensningsreglene gjelder som kjent rederens samlede ansvar. Det bygges stadig større passasjerskip som P&I-klubbene skal dekke rederansvaret til og hvor risikokapital må tilveiebringes. Det vil derfor få negativ innvirkning på det internasjonale forsikringsmarkedet dersom én eller flere stater beslutter å øke globalbegrensningsbeløpet. Vi viser igjen til de synspunkter som er utviklet i Gards høringsuttalelse.

1.3. Når det gjelder forsikringsplikt for all nasjonal passasjertransport i forbindelse med gjennomføringen av Atenforordningen, er situasjonen i det norske markedet som før nevnt at noen kystkaskoassurandører forsikrer passasjeransvar for fartøy som kan ta opp til 12 passasjerer, andre henviser til P&I-klubbene Gard og Skuld. Det er derfor et marked for forsikringsplikt for all nasjonal passasjertransport under forutsetning av at det tas forbehold som nevnt under pkt 1.1. over.

Når det gjelder spørsmålet om utstedelse av "blue card" og sertifikatplikt for klasse C og D skip, kan vi ikke se behovet for dette for nasjonal passasjertransport. Vi viser i den forbindelse til forsikringsavtalelovens § 7-8 om skadelidtes stilling ved ansvarsforsikring i tilknytning til større næringsvirksomhet m.v. som vil få anvendelse på rederansvarsforsikring. I følge denne bestemmelsen er assurandøren ansvarlig overfor skadelidte for at erstatningen ikke blir utbetalt til sikrede før denne godtgjør at skadelidte har fått dekning for sitt krav. Vi viser også til de synspunkter som er utviklet i Gards høringsuttalelse.

Vi tiltrer de synspunkter departementet gjør gjeldende i høringsnotatets pkt 6.3, 11., 12. og 13. avsnitt og anmoder om at departementet tar hensyn til de synspunktene som rederiorganisasjonene gjør gjeldende her.



Dersom ovennevnte blir tatt til følge, kan vi ikke se at det er behov for overgangsregler for nasjonal transport, jfr. høringsnotatets pkt 6.4.

**1.4.** Når det gjelder opprettholdelse av reglene om forsinkelsesansvar, sjølovens § 418 flg., foreslår departementet i høringsnotatets pkt. 10.3 at sjølovens alminnelige regler om forsinkelse blir videreført parallelt med reglene i passasjerrettsforordningen og Atenkonvensjonen, slik denne er gjennomført i Atenforordningen.

Vi tiltrer departementets synspunkter og forslag som gjengitt i høringsnotatets pkt. 10.3.

**1.5.** Hva angår økonomiske og administrative konsekvenser, vil gjennomføringen av Atenkonvensjonen og Atenforordningen kunne medføre øket arbeidsbyrde for Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med utstedelse av passasjerforsikrings sertifikat. Vi kan ikke tiltre noe forslag om å innføre gebyr for denne tjenesten, da dette vil medføre nok en konkurransesvekkende byrde på nasjonal skipsfart og harmonerer vel neppe med målsetningene i Nasjonal transportplan 2010 – 2019 om å fremme sjøtransport.

**1.6.** Med de forbehold som er tatt over, tiltrer vi departementets forslag om å inkorporere Atenkonvensjonen og Atenforordningen gjennom forslaget til ny § 418 i sjøloven.

## **2) Gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1177/2010 (Forordningen om båtpassasjerrettigheter)**

Vi tiltrer i det alt vesentligste de synspunkter som Norges Rederiforbund gjør gjeldende i sitt høringsbrev.

Vennlig hilsen  
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)  
  
Viggo Kristensen

**Vedlegg:** Cefors høringsuttalelse av 30.8.2002 vedlagt felles høringsuttalelse fra Gard og Skuld, datert 26.8.2002.



**CEFOR**

Sjøassurandørernes Centralforening  
The Central Union of Marine Underwriters Norway

Justisdepartementet  
Lovavdelingen  
Postboks 8005 Dep  
0030 OSLO

Oslo, 30. august 2002

Deres ref.: 02/04565 EP AS/an

Vår ref.: VTK-jur

**HØRINGSUTTALELSE: DIPLOMATKONFERANSEN I IMO OKTOBER OM  
REVISJON AV ATEN-KONVENSJONEN OM TRANSPORT AV PASSASJERER  
OG DERES BAGASJE TIL SJØS 1974**

Vi henviser til Deres ekspedisjon av 19.juni 2002.

CEFORs medlemmer Gard og Skuld har utarbeidet en felles høringsuttalelse til Departementet, datert 26.8.2002. Vi tiltrer fullt ut de synspunkter som gjøres gjeldende i høringsuttalelsen og har ingen ytterligere bemerkninger i sakens anledning.

Med hilsen  
Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)

  
Viggo Kristensen

Ansvarlig: Advokat Viggo Kristensen, tlf. 23 08 65 54, E-post: [viggo.kristensen@cefor.no](mailto:viggo.kristensen@cefor.no)

Postadresse/Postal address:  
Postboks 2550 Solli  
N-0202 Oslo

Kontoradresse/Address:  
Hansteens gate 2, Oslo

Telefon/Telephone:  
+ 47 23 08 65 50  
Faks/Fax:  
+ 47 22 56 10 77

[www.cefor.no](http://www.cefor.no)  
[cefor@cefor.no](mailto:cefor@cefor.no)  
NO 871 425 302

## HØRINGSUTTALELSE

Til: Det Kongelige Justis- og Politidepartementet, Oslo

Fra: Assuranceforeningen Gard – gjensidig -, Arendal  
Assuranceforeningen Skuld – gjensidig -, Oslo

Dato: 26. august 2002

### **VEDR. REVISJON AV ATEN-KONVENSJONEN OM TRANSPORT AV PASSASJERER OG DERES BAGASJE TIL SJØS**

#### **1. Innledning**

Vi viser til Justisdepartementets brev av 19. juni 2002 vedrørende forslag til endringer i Aten-konvensjonen av 1974 om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs. Vi ber om at nærværende notat behandles som en felles høringsuttalelse avgitt av Assuranceforeningen Gard –gjensidig- og Assuranceforeningen Skuld –gjensidig-.

Vi støtter i utgangspunktet arbeidet med å skape et nytt internasjonalt regime vedrørende passasjeransvar. På sjørettens område er rettsenhet i seg selv verdifullt. Det bidrar til å gjøre risikobildet mer ensartet samtidig som det forenkler behandlingen av krav fra tredjemann, hvilket er både kostnadsreducerende og tidsbesparende til fordel for så vel passasjer, rederi som forsikringsgiver. I forbindelse med de foreslåtte endringer til Aten-konvensjonen er det imidlertid skapt urealistiske forventninger til hvilke beløpsgrenser som bør gjelde for transportørens ansvar ved en skipskatastrofe. Vårt hovedsynspunkt er at passasjerenes interesser er best ivaretatt ved en løsning som ligger innenfor de rammer som det er naturlig for P&I klubbene å dekke på ordinære gjensidige vilkår. Et ansvarsregime som innebærer at passasjerkrav helt eller delvis løftes ut

av den ordinære P&I dekning vil ikke gagne de interesse grupper man har til hensikt å beskytte. Enkelte synes å mene at markedet har den nødvendige kapasitet til å avdekke de ansvar det er tale om på siden av den ordinære P&I dekningen. Vi mener dette er høyst usikkert. Dernest vil kommersielle aktører mangle den kunnskap og erfaring som P&I bransjen har med hensyn til på en rask og effektiv måte å kunne håndtere store passasjersaker.

Vi vil begrunne dette nærmere i det følgende. I punkt 2 nedenfor gis en kort redegjørelse for P&I – forsikring. En grunnleggende kjennskap til denne forsikringsform er avgjørende for å forstå våre synspunkter. Avsnitt 3 inneholder en nærmere redegjørelse for P&I klubbenes samarbeid med hensyn til fordeling av krav klubbene imellom (Poolavtalen) og deres kollektive kjøp av markedsreassuranse. Dernest kommenterer vi i punkt 4 de sentrale deler av endringsforslaget med spesiell vekt på nivået for tvungen ansvarsforsikring og transportørens samlede ansvar, mens vi i punkt 5 drøfter nærmere hva følgen vil være om klubbene ikke ser seg i stand til å imøtekomme de forsikringsbehov som et nytt ansvarsregime vil skape. Punkt 6 inneholder sammendrag og konklusjoner.

## **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. Begge er ledende aktører i bransjen. For øvrig finner man en klubb i Sverige, en i Japan og en i USA. De resterende åtte blir i denne sammenheng karakterisert som engelske selv om enkelte av dem formelt sett er registrert med hovedsete enten i Luxembourg eller Bermuda. Felles for disse åtte klubber er at den daglige virksomhet drives ut fra England – og da i hovedsak London.

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 angjeldende klubb. 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.

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 klubbens eksponering i saker av katastrofemessig karakter forutsigbar og ligger med god margin innenfor de beløpsgrenser man kan avdekke i reassuransemarkedet. Dette har sammenheng med at rederiene, etter normale sjørettslige regler, har rett til å begrense sitt ansvar i henhold til globalbegrensningsreglene. Vi sikter i denne sammenheng særlig til 1976 konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (med endring i av 1996 protokollen). 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 eventuelt utlignes etterskuddsvis for det enkelte år til dekning av selskapets samlede kravkostnad. 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 klubbens felles reassuranseprogram. Dette skjer innenfor rammene av den såkalte Poolavtalen. Denne inneholder tre hovedelementer. For det første avtaler klubbene å dele ansvar seg imellom innenfor visse beløpsgrenser. For det andre inneholder avtalen bestemmelser om kollektivt kjøp av reassuranse i markedet for ansvar som overstiger Poolens øvre grense. For det tredje regulerer Poolavtalen hvordan et krav som overstiger beløpsgrensen i Gruppens felles reassuransekontrakt skal fordeles mellom klubbene som deltar i Poolen.

### **3. Nærmere om Poolavtalen og klubbenes reassuransesamarbeid**

#### Unik kjøpekraft i reassuransemarkedet

Poolavtalen, herunder Gruppens kollektive kjøp av markedsreassurans på vegne av medlemsklubbene, er helt avgjørende for at P&I klubbene skal kunne tilby forsikringsdekning mot tredjemannsansvar i det omfang klubbene gjør i dag. Det faktum at en samlet skipsfartsnæring på global basis samarbeider om kjøp av markedsreassurans gir bransjen en unik kjøpekraft som gir mulighet til kjøp av gjenforsikring i et langt større omfang enn om hver enkelt klubb skulle ta ut slik dekning på egenhånd. Ordningen kommer i høyeste grad 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. I lys av dette vil vi i det følgende redegjøre nærmere for de tre hovedelementene i Poolavtalen som skissert i siste avsnitt i punkt 2 ovenfor.

#### Fordeling av krav klubbene imellom

Etter dagens ordning dekker den enkelte klubb selv de første USD 5 millioner av hver enkelt krav. Dette nivået kalles i bransjen "Club retention". Videre vil den andel av kravet som måtte overstiger 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 innebærer reelt reassurans 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. Strukturen innebærer at P&I krav i størrelsesorden opptil USD 30 millioner dekkes uten at det avgis premie som skal generere et finansielt overskudd til utenforstående kapitaleiere. Til dekning av



krav innenfor beløpsrammene til "Club retention" og "Pool retention" innkreves over tid kun den premie som er nødvendig for å dekke Pooldeltakernes samlede kravkostnad, herunder bidrag til dekning av krav i Poolen, samt forskriftsmessige forsikringstekniske avsetninger.

For å operere Poolavtalen kreves det i flere sammenhenger en disiplin blant deltakerne. Blant annet må dekningsvilkårene til klubbene i Gruppen materielt sett ligge innenfor de rammer som Poolavtalen trekker opp. Et grunnleggende vilkår for gjensidig forsikring er at de ansvar og tap som skal fordeles er av ensartet natur. Poolavtalen inneholder av den grunn bestemmelser som ekskluderer fra Poolen – og således Gruppens kollektive reassuransekontrakt – ansvar og tap som etter sin art anses for å være av så spesiell natur at de ikke egner seg for dekning på gjensidig basis, dels på grunn av den type operasjon hvorfra kravet utspringer, og dels som følge av at spesielle kontraktsvilkår benyttes. For eksempel er en rekke ansvar og tap som kan utspringe av operasjoner i offshore industrien, ekskludert fra Poolen.

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". Derest må klubben bidra med sin andel av "Pool Retention" som i dette eksemplet vil utgjøre 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 USD 3,3 millioner. 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. Vedlagt følger som bilag 1 en illustrasjon som viser strukturen i Gruppens markedsreassuransprogram for inneværende år.

Uten å gå nærmere i detalj nevnes at samtlige ”layers”, med unntak for ”top layeret”, har såkalt ”unlimited reinstatements”, hvilket betyr at det ikke er noen begrensning med hensyn til hvor mange krav som kan dekkes under kontrakten for den periode den gjelder. ”Top layeret” som dekker ansvar fra USD 1,5 milliarder til USD 2 milliarder har kun ett ”reinstatement”, hvilket innebærer at dekningen i dette ”layer” teknisk sett vil være uttømt når to krav som tangerer USD 2 milliarder er utbetalt.

Vi vil understreke at det ikke kan tas for gitt at strukturen og omfanget av klubbenes markedsdekning 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. Vedlagt følger som bilag 2 en oversikt som viser utviklingen i nivået i P&I klubbenes markedsreassuransedekning fra 1982 til 2002. Man vil se at klubbene i begynnelsen av 90-årene måtte 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 vi på norsk for enkelhet skyld kan kalle et ”katastrofekrav”. Til et katastrofekrav, som her beskrevet, knytter det seg spesielle rettsvirkninger både for den enkelte klubb som part i Poolavtalen 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 (i forsikringsvilkårene kalt "Overspill Calls" eller på norsk katastrofetilskudd) 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 risikobærere med hensyn til den andel av et katastrofekreav som overstiger markedsreassuranskontraktens øvre grense. Klubbenes plikt under forsikringsavtalen til å erstatte den andel av et katastrofekreav 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" (katastrofetilskudd) fra medlemskapet og bidrag fra de øvrige deltakere i Poolen. I den grad "Overspill Calls" 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").

Basert på dagens reassuransprogram antas det at maksimalbeløpet som teoretisk kan la seg inndrive fra P&I systemet, vil utgjøre omlag USD 4,25 milliarder ("Club retention", "Pool retention" og markedsreassuransdekningen inkludert). Dette forutsetter at samtlige rederimedlemmer i klubbene tilsluttet Poolen faktisk betaler utlignet "Overspill Call" (katastrofetilskudd) fullt ut. Vi vil imidlertid presisere at ordningen med katastrofedekning (Overspill dekning) som her beskrevet, ikke er ment å være en ordinær forsikringsdekning for et forutsigbart lovbestemt ansvar. Dekningen har kun til hensikt å være et sikkerhetsnett til beskyttelse mot de helt uforutsigbare katastrofeansvar. Til nå er det aldri blitt fremme krav mot noen P&I klubb tilsluttet Gruppen som har resultert i erstatningsutbetalinger som overstiger beløpsgrensen i markedsreassuransdekningen.

#### 4. Merknader til endringsforslaget

Mot denne bakgrunn vil vi i det følgende kommenterer hovedelementene i forslag til endring i Aten-konvensjonen som beskrevet i departementets brev av 19. juni 2002. Vi vil behandle hvert hovedpunkt i samme rekkefølge som de er nevnt i brevets hovedavsnitt 3.

##### Ansvarsgrunnlaget – konvensjonens artikkel 3

Vi har notert oss at det for såkalte ”shipping incidents” innføres objektivt ansvar opp til et nærmere bestemt begrensingsbeløp for personskader. Utover denne beløpsgrense vil det være skyldansvar med omvendt bevisbyrde. For ”non-shipment incidents” vil ansvar fremdeles være betinget av at skadelidte kan påvise skyld hos skadevolder (rederiet).

Ansvarsgrensen for det objektive ansvar bør være sammenfallende med begrensingsbeløpene for objektivt ansvar i andre ansvarsregimer som det er nærliggende å sammenligne med. Under ansvarskonvensjonen 1992, heretter kalt CLC 92, (med endringen som trer i kraft i november 2003), som regulerer ansvar for oljesøl fra tankskip, er reders maksimal ansvar SDR 89 millioner. Tilsvarende beløp under den nye HNS konvensjonen, som gjelder ansvar forårsaket i forbindelse med transport av farlige laster, er SDR 100 millioner.

Dernest tør vi påpeke en mindre detalj når det gjelder konvensjonsutkastets artikkel 3. 1 (a). Ansvarsunntaket for krav som utspringer av krigshandlinger bør presiseres til også å gjelde krav som har sin årsak i terroristhandlinger.

Vi har ingen ytterligere merknader til dette punkt.

##### Forsikringsplikt

Konvensjonsutkastet legger opp til en forsikringsplikt med mange trekk felles til det som i dag gjelder for tankskip under CLC. Vi viser særlig til artikkel 4bis i

endningsforslaget. Konseptet innebærer at tredjemann gis adgang til å fremme krav direkte mot forsikringsgiver uten hensyn til om forsikringstaker er insolvent eller ikke. Tilsvarende ordninger er for øvrig introdusert i flere nye ansvarsregimer i den hensikt å beskytte skadelidte etter en skipskatastrofe.

En ordning med forsikringsplikt som beskrevet (med forbehold for det som sies nedenfor om "wilful misconduct") er innenfor klare grenser håndterbart for P&I klubbene. Selv om man etter vår mening reelt sett ville oppnå den samme effekten ved kun å pålegge rederiene å ha gyldig ansvarsforsikringsdekning som omfatter passasjeransvar uten at tredjemann skal ha en lovbestemt rett til å fremme krav direkte mot forsikringsgiver, har klubbene i forbindelse med CLC vist at de innenfor nærmere angitte rammer kan avhjelpe rederiene med å imøtekomme slike lovbestemte krav.

P&I klubbene er imidlertid ikke i stand til å gi de nødvendige "certificates of financial responsibility" (heretter kalt "forsikringsgarantier") til dekning av ansvar i det omfang som konvensjonsforslaget synes å legge opp til. Vi vil begrunne dette nærmere under følgende overskrifter: (A) Hva vil de nye begrensingsbeløp bety i praksis? (B) Hvorfor kan ikke klubbene gi forsikringsgarantier til dekning av de nye og høyere beløp? (C) Forskjellige begrensingsbeløp for ansvar under forsikringsgarantien og transportørens samlede ansvar under konvensjonen.

*A. Hva vil de nye begrensingsbeløp bety i praksis?*

Høringsbrevet angir ikke noe konkret nytt begrensingsbeløp, men sier at den nye ansvarsgrensen må være betydelig høyere enn dagens beløp på SDR 175.000 pr. passasjer. For nærmere opplysninger vises det til informasjon lagt inn på Professor Erik Røsægs internettside. Av denne fremgår at begrensingsbeløp i området SDR 350.000 til SDR 500.000 pr. passasjer er foreslått.

For et stort passasjerskip med 3000 passasjer vil maksimalansvaret ved en katastrofe for passasjerkrav alene utgjøre SDR 1,5 milliarder (eller USD 1,9 milliarder) om ansvarsgrensen på SDR 500.000 pr. passasjer legges til



grunn. 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 vil 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 passasjerkravene alene være nær ved å legge beslag på et beløp som omfatter både "Club retention", "Pool retention" og store deler av Gruppens markedsreassuransekontrakt dersom de foreslåtte nye begrensingsbeløpene legges til grunn. Dekning av krav fra besetningsmedlemmer (og deres etterlatte) samt andre kravhavere vil betinge at den særskilte katastrofekrav (Overspill Claim) mekanismen anvendes. Som nevnt ovenfor i punkt 3, (siste avsnitt om katastrofedekningen) er det ikke slik katastrofedekningen er ment å fungere. Vi vil også minne om at klubbens erstatningsplikt for så vidt gjelder den andel av et katastrofekrav som overstiger markedsreassuransekontraktens øvre grense er betinget av at klubben rent faktisk mottar et tilsvarende beløp fra medlemsmassen og de øvrige deltakerne i Poolen i henhold til de spesielle "Overspill Calls" reglene.

*B. Hvorfor kan ikke klubbene gi forsikringsgarantier til dekning av de nye og høyere ansvarsgrenser?*

Forsikring på gjensidig basis betinger at det hersker en viss grad av ensartethet mellom de risiki som dekkes. Vi viser til det som er sagt i punkt 3 ovenfor.

For P&I forsikringens vedkommende vil det være uakseptabelt for majoriteten av medlemmene i en forening om en spesiell kategori ansvar, som bare en liten gruppe medlemmer er eksponert for, som følge av utstedelse av forsikringsgarantier automatisk skulle båndlegge et beløp som nær omfatter totalbeløpet som kan innkreves under Gruppens felles

reassuransekontrakt ved et stort havari. Passasjerrisikoen ville ved en slik løsning beslaglegge uforholdsmessig store finansielle ressurser for klubbene og deres reassurandører, hvilket vil gå på bekostning av de forsikringstjenester klubbene skal gi sitt øvrige medlemskap.

Videre ville en tvungen forsikringsordning for passasjerkrav i det omfang det her er tale om, komplisere oppgjør av andre krav som må forventes å komme ved en slik katastrofehendelse, fordi man kan bli henvist til å utløse katastrofekrevmekanismen for å dekke utbetalingene. Vi viser til det som er sagt om dette ovenfor. Dette vil også berøre personskadekrav som for eksempel krav fra besetningsmedlemmer og deres etterlatte.

*C Forskjellige begrensningsbeløp for ansvar under forsikringsgarantier og transportørens samlede ansvar under konvensjonen*

I lys av det forannevnte vil det være behov for å sondre mellom, på den ene side ansvarsgrensen som skal gjelde for forsikringsplikten, og på den andre side transportørens samlede ansvar for passasjerkrav som følge av et havari. Dette synspunkt er også tidligere fremmet tidligere av Gruppen i forbindelse med arbeidet med å endre Aten-konvensjonen. Konvensjonsutkastet gir adgang til en slik sontring. Vi viser særlig til utkastets artikkel 4 bis, punkt 1, siste setning, som forutsettes å angi begrensningsbeløpet for forsikringsplikten, mens artikkel 7 i utkastet vil inneholde ansvarsgrensen for transportørens samlede ansvar ved en hendelse, hvilket kan være høyere.

Vi er i dag ikke i stand til å tallfeste i hvilken grad klubbene vil kunne gi de nødvendige forsikringsgarantier. Dette må i siste instans besluttes av klubbenes styrende organer som består av tillitsvalgte representanter for de rederier som har inntegnet tonnasje. De signaler som er gitt fra klubbenes eiere (dvs. de rederier som har inntegnet tonnasje i klubbene og som indirekte er risikobærere) er imidlertid entydige i den retning at dersom klubbene skal gi de nødvendige garantier må betingelsene, herunder en samlet ansvarsgrense under garantien, ikke i nevneverdig grad avvike fra

det som i dag gjelder i andre ansvarsregimer. Vi viser her til at maksimalansvar under garantier som kreves under CLC 92 (med endringen som trer i kraft i november 2003) er SDR 89 millioner. Betingelser som i nevneverdig grad avviker fra dette vil innebære at en enkelt gruppe (her passasjerskip) representerer en så vidt spesiell og omfattende risiko at det gjensidige felleskap ikke ser seg i stand til å gi de tilsagn som kreves.

Skal forsikringsdekningen omfatte den ansvarliges forsettlige egenfeil? ("wilful misconduct defence")

I det foreliggende endringsforslag skal den lovbestemte forsikringsordning ikke dekke krav fra tredjemann (passasjeren) dersom forsikringstilfellet er frembrakt ved den ansvarlige (forsikringstakerens) forsettlige egenfeil – eller "wilful misconduct". Vi viser til konvensjonsutkastets artikkel 4 bis, punkt 10.

I lys av dette er vi skuffet over at Norge for noen uker siden fremmet forslag om å fjerne "wilful misconduct defence" fra konvensjonsutkastet til tross for at IMO Legal Committee i oktober i fjor besluttet det motsatte. Fra vårt ståsted vil det være helt umulig å gi tilsagn om dekning av ansvar som er forårsaket av rederiets egen forsettlige skadeforvoldelse. Vi vil igjen vise til det som er sagt ovenfor om at et grunnvilkår for å drive forsikring på gjensidig basis er et minimum av homogenitet mellom de ansvar og tap som skal fordeles i fellesskapet. Medlemmene av en gjensidig forening vil ikke være villige til å bidra til å dekke ansvar et rederi selv har frembrakt ved sin egen forsettlige skadeforvoldelse. Sistnevnte risiko må angjeldende rederi bære selv. En adgang til å søke regress hos forsikringstaker i slike tilfeller, vil ikke avlaste garantisten for den reelle økonomiske risiko i slike saker.

Vi vil tilføye at skadelidte ikke behøver å stå uten noen form for beskyttelse i tilfeller hvor det foreligger "wilful misconduct". Man kan tenke seg løsninger knyttet til en plikt på rederiets side til å tegne en ulykkes- og/eller reiseforsikring til fordel for den enkelte passasjer. En slik ekstra avdekning vil kunne tre inn fra grunnen av i de svært få tilfeller hvor rederiets ansvarsassurandør ikke har noen

rettsplikt til å yte erstatning. Det er ingen logisk eller moralsk nødvendighet at ikke skadelidte selv skal pålegges å skaffe beskyttelse mot en slik risiko.

Videre bemerkes at det etter vårt syn ikke er belegg for anførselen i det norske innlegget til diplomatkonferansen om at forsikring mot "*wilful misconduct could easily be fitted into the Clubs' reinsurance program*" Det er ikke grunnlag for å tro at medlemmene i klubbene tilsluttet Poolen på noen måte vil bidra til å dekke kostnaden knyttet til en slik dekning.

### Begrensningsbeløpene

Generelt vil vi advare mot at det fastsettes ansvarsgrenser som bidrar til at den overveiende majoritet av medlemmene i klubbene som deltar i Poolen ikke er villige til å bidra til å forsikre ansvarene. Vi kommer igjen tilbake til det som ovenfor er betegnet som grunnvilkåret for å kunne dekke ansvar på gjensidig basis, nemlig 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 der man rent faktisk eksponerer sin egen balanse for å bidra til å dekke krav som i omfang ligger så fjernt fra den type ansvar man selv kan pådra seg.

Fra vår synsvinkel er det naturlig å trekke sammenlikninger med andre ansvarsregimer som også vil kunne omfatte personskader. HNS-konvensjonen er et nærliggende eksempel. Under dette regimet 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 (eller omlag USD 656 millioner). 1996 protokollen til 1976 konvensjonen er nylig innarbeidet i sjølovens kapittel 9.

Samsvar mellom begrensningsbeløpene i 1976 konvensjonen (som endret ved 1996 protokollen) og den nye Aten-konvensjonen synes naturlig for i størst mulig

grad å skape rettslikhet og for å unngå såkalt "forum shopping" dersom en stor ulykke inntreffer. Rettsulikhet gir ofte grunnlag for "forum shopping" og er i seg selv et kostnadsdrivende og forsinkende element i oppgjørsprosessen. Taperen vil som regel være skadelidte som må vente på oppgjør inntil det oppnås tilstrekkelig grad av enighet om oppgjørsform og betingelser. På grunnlag av disse hensyn vil vi sterkt fraråde at Norge benytter adgangen i artikkel 6 i 1996 protokollen til 1976 konvensjonen om begrensningsansvar for sjørettslige krav til å fastsette en høyere ansvarsgrænse i norsk rett for passasjerkrav for så vidt gjelder globalbegrensning eller eventuelt opphever begrensningsretten for denne kategori krav. I tråd med dette vil vi videre sterkt anbefale å fjerne bestemmelsen i artikkel 7. 2 i utkast til endring i Aten-konvensjonen som åpner for å fastsette høyere ansvarsgrænser i nasjonal rett.

Norge har som skipsfartsnasjon alltid arbeidet for å oppnå størst mulig grad av rettsenhet innefor rammene av internasjonale regimer med bred tilslutning. Når det gjelder ansvarsregimer spiller begrensningsbeløpene en helt avgjørende rolle. Man vil aldri oppnå noen nevneverdig grad av rettslikhet for så vidt gjelder et ansvarsregime uten at de samme beløpsmessige ansvarsgrænser benyttes. Det er muligheten til å oppnå en høyere erstatning i en annen jurisdiksjon som er drivkraften i forsøk på "forum shopping" fra kravshavers side. Dersom Norge går i bresjen for å fastsette høyere nasjonale ansvarsgrænser for passasjerkrav vil det underminere arbeidet som er nedlagt gjennom årtier for å skape enhetlige internasjonale regimer. Et slikt trekk vil bli tatt til inntekt for en regionalisering – i motsetning til en internasjonalisering - av sjøretten hvilket vil være i strid med Norges grunnholdninger i slike spørsmål.

Vi kan i dag ikke tallfeste nærmere hvor klubbenes toleransegrænse går når det gjelder maksimalansvar for passasjerkrav. Basert på de signaler våre medlemmer og eiere har gitt, er det imidlertid riktig å indikere at det er høyst usikkert om klubbene er villige til å dekke passasjeransvar innenfor et regime som beløpsmessig pålegger transportøren ansvar som i vesentlig grad går utover det som følger av eksisterende konvensjoner (herunder 1996 protokollen til 1976 konvensjonen). Dette skyldes flere forhold. Blant annet er det høyst usikkert om skipsfartsnæringen gjennom P&I klubbene kan 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.

Vi vil utdype dette nærmere. 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. Vi vil igjen vise til det som er sagt om katastrofekrav (Overspill Claim) dekningen ovenfor og understreke at katastrofedekningen som klubbene gir sine medlemmer 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.

Avslutningsvis under dette punkt vil vi nevne at dersom lovgiver ikke vedtar ansvarsgrenser som ligger innenfor en ramme som klubbene kan akseptere vil P&I foreningene som forsikringsgivere se seg tvunget til å innføre en særskilt polisebegrensning for passasjerkrav for å dempe eksponeringen til det gjensidige fellesskap. En særskilt polisebegrensning pålydende USD 1 milliard er innført for oljesølsansvar. En avdekning utover en slik polisebegrensning i P&I kan, om det er behov for det i forhold til passasjerkrav, eventuelt skje i form av at rederiet pålegges en plikt til å gi passasjeren tilbud om å ta ut en egen ulykkes- og/eller reiseforsikring.

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

Vi er her overlatt til å spekulere om fremtiden. Et nytt ansvarsregime for passasjerkrav vil tidligst kunne tre i kraft om fire til fem år. 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. Med disse usikkerhetsfaktorer vil vi 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. Vi er uenig i departementets vurdering med hensyn til at det er dokumentert tilstrekkelig kapasitet i markedet for forsikringsdekninger opp til minst SDR 2 milliarder. Av dokumentasjonen som Professor Røsæg viser til i sine utredninger om dette, og som er å finne på hans internett side, understrekes det at selv om det skulle være mulig å etablere en forsikringspakke som i teorien ville dekke maksimalt ansvar etter den nye konvensjonen, ville en slik "pakke" være uhyre sårbar. Man kan ikke forvente at en slik fasilitet er tilgjengelig gjennom en tiårssyklus. Vi viser særlig til Willis' utredning av 18 juli 2002. Passasjerer 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 vi 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 reassuranseavdekning beslaglegge mer markedskapasitet enn om denne kategori ansvar inngår i Gruppens kollektive reassuranseavtale. 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 og ikke skipsfartsrelatert risiko. Blir denne

ansvarskategorien først tatt ut av Poolavtalen, er det usikkert om det vil være tilstrekkelig flertall i Gruppen til noensinne å ta den tilbake igjen. Passasjerer 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. Poolsystemet 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 Poolavtalen og markedsreassuranskontrakten 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 skipskatastrofe vil bli langt mer komplisert og tidkrevende enn i dag.

Avslutningsvis vil vi peke på at ingen annen næring – flyindustrien inkludert – synes å være pålagt forsikringsplikt i et omfang som skissert i det foreliggende konvensjonsforslaget. Vi frykter at dette kan ha sammenheng med at man har lagt merke til, og ønsker å utnytte, at skipsfartsnæringen i kraft av P&I systemet har en helt egenartet ansvarsdekning med en ramme som går langt ut over hva andre næringer kan oppvise. Som nevnt ovenfor må imidlertid visse grunnvilkår være innfridd for at ansvaret kan omfattes av P&I dekningen. Ingen er tjent med at det innføres et regime på sviktende premisser.

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 vi 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 konklusjoner

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.

Rederiene som er medlemmer (og *de facto*-eiere) av klubbene kan ikke forventes å være villige til å stå som risikobærere for passasjeransvar i et omfang som følger av forslaget til endring av Aten-konvensjonen. Et ansvarsregime som beskrevet i høringsutkastet, vil være av en slik karakter og et slikt omfang at det ikke vil egne seg for dekning 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 tonnasjen som er inntegnet i klubbene som deltar i Poolen. Det er også uakseptabelt for klubbene å fjerne "wilful misconduct" anførselen.

Velger lovgiver å iverksette et regime som klubbene ikke kan støtte, vil i første rekke passasjeren bli den skadelidende part. Klubbene har gjennom tiår vist i praksis at de mestrer å 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.

I lys av dette er vårt råd til departementet at Norge på diplomatkonferansen støtter en løsning som ligger innefor de rammer som P&I næringen kan akseptere. Foranstående er en høringsuttalelse til norske myndigheter og avgis med forbehold om de standpunkter som måtte bli fremmet på vegne av P&I næringen i internasjonal sammenheng.

Arendal/Oslo, 26. august 2002

.....  
Assuranceforeningen Gard –gjensidig- Assuranceforeningen Skuld –gjensidig-