



Justis- og beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

**GARD AS
P&I**

P.O. Box 789 Stoa
NO-4809 ARENDAL
NORWAY

Tlf +47 37 01 91 00

Faks +47 37 02 48 10

companymail@gard.no

www.gard.no

attn:
deres ref: 201201908 EP TOF/mk
vår ref: KE
dato: 1. juni 2012

Re: HØRING - Ratifikasjon og gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002 og gjennomføring EU rådsforordning 392/2009 (Aten-forordningen)

Vi viser til departementets brev av 15. mars 2012 samt høringsnotat vedrørende gjennomføringen av Aten-konvensjonen 2002 og Aten-forordningen i norsk rett.

Vi vil i høringsuttalelsen kommentere følgende forhold:

- Dekning av passasjeransvar under P&I forsikringen.
- Ansvarsgrensene generelt.
- Forholdet til bestemmelsene i London konvensjonen av 1976 om begrensning av sjørettslige krav som endret ved 1996 – protokollen (LLMC 96).
- IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen.
- Krav om forsikringsplikt for innenlands transport med skip i klasse C og D.

P&I forsikring og passasjeransvar

Innledningsvis vil vi minne om at de to norske P&I klubbene, Assuranceforeningen Gard og Assuranceforeningen Skuld, den 26. august 2002 avga en felles høringsuttalelse om revisjonen av Aten-konvensjonen der det ble stilt spørsmål ved i hvilken grad forsikringsnæringen fullt ut kunne imøtekomme behovene det nye regimet for passasjeransvar ville resultere i. I høringsuttalelsen fra 2002 redegjorde vi for P&I



forsikringens egenart, samarbeidet mellom aktørene i bransjen og hvordan dette muliggjør optimal utnyttelse av det globale reassuransemarkedet.

Ved denne anledning vil vi kort peke på at Protection & Indemnity (P&I) forsikring, som er navnet på forsikring av reders ansvar overfor tredjemann, 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 overkant av 90 % av verdens handelstonnasje. 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. I en gjensidig forening er 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 det som tilbys av kommersielle assurandører. Dette skyldes flere forhold. For det første er selskapenes eksponering i saker av katastrofemessig karakter i utgangspunktet forutsigbar og ligger 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 LLMC 96. 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 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 å innbetale.

P&I klubbene har dannet en sammenslutning som kalles International Group of P&I Clubs (Gruppen). En av hovedoppgavene til Gruppen er å samordne selskapenes 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.

En klar forutsetning for at dette systemet skal fungere er en viss grad av ensartethet når det gjelder de ansvar og tap rederiene kan pådra seg, og som igjen klubbene skal erstatte. Når det gjelder passasjeransvar ble det i forbindelse med revisjonen av Aten-konvensjonen nettopp reist spørsmål ved om eksponeringen for passasjeransvar hva angår de største passasjerskip i for stor grad avvek fra andre rederiers eksponering for ordinære sjørettslige ansvar. Man stilte med andre ord spørsmål ved om passasjeransvar tilfredsstilte de krav til ensartethet samarbeidet i Gruppen og Poolavtalen betinger.

Etter en lang debatt førte prosessen til et kompromiss der man med virkning fra 20. februar 2007 innførte en særskilt forsikringssum (polisebegrensningsbeløp) for passasjeransvar på USD 2 milliarder pr. skip pr. hendelse. Selv om dette er et høyt beløp, er det likevel ikke tilstrekkelig til å dekke et maksimalansvar for de aller største cruiseskipene. For de største cruiseskip sertifisert til å føre 5000 passasjerer vil maksimal ansvaret under Aten konvensjonen, som endret med 2002 protokollen, utgjøre SDR 2 milliarder (400.000 x 5000)



som tilsvarer USD 3.1 milliarder. Garantiansvaret vil alene omfatte SDR 1,25 milliarder (250.000 x 5000), tilsvarende USD 1.9 milliarder. Tallene er basert på dagens omregningskurs der SDR 1 tilsvarer USD 1,5102.

Vi må derfor konstatere at P&I-næringen, i tråd med det vi flagget som en mulig konsekvens ved vedtagelsen av 2002 protokollen for ti år siden, ikke har vært i stand til fullt ut å imøtekomme de forsikringsbehov det nye ansvarsregimet for passasjeransvar har skapt for de største passasjerskipene. Dette er et enestående eksempel i relasjon til et ansvarsregime basert på en IMO konvensjon. P&I klubbene har tradisjonelt støttet IMOs arbeid med å skape internasjonal rettsenhet på sjørettens område, og har inntil nå imøtekommet de forsikringsbehov konvensjonene har skapt. Med de nye begrensingsbeløpene i 2002 protokollen har det ikke vært teknisk mulig for P&I-næringen å imøtekomme rederinæringens behov fullt ut.

Ansvarsgrensene generelt

I høringsnotatet bes det spesielt om synspunkter på om ansvarsgrensene er for lave sett mot bakgrunn av at konvensjonsstatene ensidig kan fastsette høyere beløpsgrenser. Ved siden av å vise til det vi har uttalt ovenfor vil vi tilføye at vi i denne sammenheng er enig i departementets observasjon om at ingen erfaring tilsier at SDR 400.000 pr. passasjer er et for lavt tall.

Vi vil påpeke at rettsenhet, herunder like begrensingsbeløp, i seg selv er av betydning i relasjon til havarier for skip i internasjonal fart. Er det rettsulikheter, især hva angår begrensingsbeløp, gir dette grobunn for tvist om hvilke lands rett som skal legges til grunn. Hver part vil normalt forsøke å ta skritt for å sikre det verneting og lovvalg som ansees optimalt for den interesse man har i saken - såkalt «forum shopping». Dette er i seg selv både kostbart og tidkrevende for de berørte parter.

Forholdet til bestemmelsene i LLMC 96

Videre er høringsinstansene bedt om å kommentere om globalbegrensingsbeløpet for passasjeransvar etter LLMC 96, artikkel 7.1 (sjølovens § 175, første ledd, nr. 1) bør være like høyt som forsikringsplikten etter Aten-konvensjonen 2002 (SDR 250 000 pr. passasjer), og hvorvidt dette vil påvirke forsikringsmarkedet negativt. Globalbegrensingsbeløpet er i dag SDR 175.000 multiplisert med det antall passasjerer skipet er sertifisert til å føre.

I denne forbindelse vil vi igjen vise tilbake på det vi ovenfor har sagt om betydningen av rettsenhet, både når det gjelder materielle bestemmelser og om begrensingsbeløp. Etter vårt syn ville det være uheldig om Norge ensidig innfører høyere globalbegrensingsbeløp for passasjeransvar enn det andre konvensjonsstater har gjort eller vil komme til å gjøre.

Slik vi ser det er det heller ikke dokumentert noe behov for å øke globalbegrensingsbeløpet for passasjeransvar etter LLMC 96. Om nivået for dette ansvaret skal vurderes bør det skje i regi av IMO Legal Committee slik at man tilstreber størst mulig grad av rettsenhet også på dette området.

IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen

Særskilte retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen ble vedtatt av IMO Legal Committee 19. oktober 2006 på basis av at P&I næringen ikke så seg i stand til å gi de garantier som kreves etter 2002 protokollens artikkel 4*bis* for så vidt gjelder ansvar forårsaket av krigsfare, hvilket i denne sammenheng i praksis dreier seg om ansvar med utspring i en terrorist aksjon. I korthet åpner IMOs retningslinjer for at en stat kan ratifisere 2002 protokollen til Aten-konvensjonen med forbehold om at det innføres et særskilt begrensingsbeløp for ansvar med utspring i krigsfare og at garantiansvaret under artikkel 4*bis* begrenses tilsvarende.

Ansvarsgrensen for krav som utspringer av krigsfare er satt til SDR 250.000 pr. passasjer dog med et øvre tak på SDR 340 millioner pr. skip pr. hendelse (USD 513 millioner etter dagens omregningskurs). Videre åpner retningslinjene for at det utstedes to parallelle garantier, eller blue cards, der det ene dekket ansvar forårsaket av sjøfare (Non War Passenger Blue Card), mens det andre dekke ansvar forårsaket av krigsfare (War Passenger Blue Card). Det siste vil ha et maksimalansvar på SDR 340 millioner pr. skip pr. hendelse. (Til informasjon nevnes at Non War Passenger Blue Cards vil bli besørget av P&I assurandørene tilsluttet Gruppen på lik linje med det som i dag gjøres for CLC og Bunker blue cards.)

Krigsfare er ekskludert fra dekningsfeltet til tradisjonell P&I forsikring. Dette gjenspeiles også i Poolavtalen som regulerer klubbens felles kjøp av reassurans. Bakgrunnen for dette er at forsikring mot krigsfare tradisjonelt tilbys av et begrenset antall assurandører eller gjensidige foreninger som har spesialisert seg innenfor denne nisjen. Forsikring mot krigsfare krever særskilte betingelser som følge av risikoens egenart. I en krig eller krigslignende situasjon vil betydelige tap og skader kunne oppstå innenfor et kort tidsrom. For å kunne håndtere denne risikoen er det normal markedspraksis at forsikringsavtaler som omfatter krigsfare kan sies opp av assurandøren med sju – 7 – dagers varsel, og at dekningen under alle omstendigheter vil opphøre dersom det bryter ut krig mellom UK, USA, Russland, Kina eller Frankrike (stormaktskrig). Med bakgrunn i krigsrisikoens egenart har med andre ord forsikringsgiver en utstrakt mulighet til å beskytte seg i løpet av kontraktsperioden dersom farebildet endrer seg. En slik mulighet har man ikke som garantist under et War Passenger Blue Card.

Norske rederier vil i de fleste tilfeller ta ut forsikring mot krigsfare i Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK). Standard betingelser for forsikring av skip mot krigsfare finner man i Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 med senere endringer. Vi viser særlig til kapittel 15. En standard dekning mot krigsfare vil også omfatte P&I risiko, dog slik at dekningen beløpsmessig er begrenset til skipets verdi. Utover dette har samtlige P&I foreninger tilsluttet Gruppen på vegne av sine rederimedlemmer arrangert en dekning mot P&I krigsfare som beløpsmessig omfatter USD 500 millioner utover skipets verdi. Nærmere detaljer om dette kan legges frem om det er behov for det. Også denne dekningen inneholder standard bestemmelser om sju – 7 – dagers kansellering og opphør ved stormakts krig etc.

I forbindelse med gjennomføringen av Aten-forordningen ved utgangen av inneværende år har det i Gruppen blitt diskutert om P&I foreningene skal utvide sitt dekningsfelt til å omfatte krigsfare, og videre om P&I foreningene skal gi garantier for oppfyllelse av krav forårsaket av krigsfare, såkalt War Passenger Blue Cards. Spørsmålet er for tiden til behandling i

styrene i de forskjellige P&I foreninger og er ennå ikke endelig avklart. For så vidt gjelder Gard er det besluttet at man ikke ønsker å utvide standard P&I-dekning til å omfatte krigsfare, og at man heller ikke vil gi de garantier som kreves under et War Passenger Blue Card. Bakgrunnen er at man som garantist under et War Passenger Blue Card ikke har den beskyttelse man normalt vil ha som krigsfareassurandør. Garantien kan blant annet kun sies opp med 30 dagers varsel. Etter de undersøkelser som er gjort i markedet er det begrenset reassuranskapasitet tilgjengelig til beskyttelse mot ansvar under en slik garanti, og mot den bakgrunn fant Gards styre det utilrådelig å eksponere klubbens balanse for et slikt garantiansvar. Mot denne bakgrunn var det heller ikke noe behov for å endre på dekningsfeltet for standard P&I forsikring.

Det arbeides aktivt med å finne alternative løsninger på spørsmålet om War Passenger Blue Cards for det tilfellet at det blir endelig bestemt at P&I klubbene ikke vil kunne gi disse.

For å oppsummere er det etter vår vurdering ikke skjedd noen endringer i forsikringsmarkedene siden 2006 som tilsier at det ikke lenger er behov for å sondre mellom sjøfare og krigsfare for så vidt gjelder ansvarsbeløp og forsikringsplikt. Forsikring og garantier til dekning mot krigsfare betinger etter vår vurdering spesielle beskyttelsesmekanismer for forsikringsgiveren som er uforenlig med kravene til garantier (War Passenger Blue Cards) under 2002 protokollen. Dette var tilfellet i 2006 og er tilfellet også i dag.

Mot denne bakgrunn henstilles det til at Norge benytter reservasjonsretten i IMOs retningslinjer slik at det blir mulig å utstede to blue cards, det ene for ansvar som utspringer av ordinær sjøfare (Non War Passenger Blue Card), som vil bli gitt av skipets ordinære P&I assurandør, og det andre for ansvar med utspring i krigsfare (War Passenger Blue Card) og som eventuelt vil bli gitt av en annen aktør.

Krav om forsikringsplikt for innenlands transport – skip i klassene C og D

Det er fremmet forslag om at Aten-forordningen også skal gjelde for nasjonal transport. Vi vil bemerke at for innenlands befordring med skip som faller innenfor kategoriene C og D ser vi ikke behov for krav om at det skal utstedes et eget «blue card» for så vidt gjelder krav som utspringer av sjøfare, med de ekstra omkostninger og arbeid dette vil medføre. Skadelidtes posisjon er allerede sikret gjennom lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 (FAL) § 7-8. Bestemmelsens første ledd lyder som følger (vår understrekning):

«Hvis forsikring som nevnt i § 1-3 annet ledd dekker sikredes erstatningsansvar, er selskapet ansvarlig overfor skadelidte for at erstatningen ikke blir utbetalt til sikrede før denne godtgjør at skadelidte har fått dekning for sitt krav. Sikredes krav mot selskapet kan ikke være gjenstand for rettsforfølging til dekning av annet krav enn erstatningskravet.»

Er sikrede insolvent, gjelder bestemmelsene i §§ 7-6 og 7-7, jfr. § 8-3 annet og tredje ledd.»

Kort oppsummert beskytter FAL § 7-8 skadelidte mot at assurandøren betaler ut forsikring til sikrede uten at skadelidtes krav er dekket, og mot at sikredes øvrige finanskreditorer tar utlegg i kravet mot forsikringsselskapet til fortregning for skadelidtes erstatningskrav. Annet ledd gir skadelidte mulighet for å fremme et direkte krav mot forsikringsselskapet ved norsk domstol dersom sikrede er insolvent, jfr. FAL § 7-6, femte ledd.



I den grad det måtte herske uklarheter om hvilke innsigelser forsikringstaker skal ha adgang til å gjøre gjeldende, herunder motregningsrett ved ubetalt premie, kan dette enkelt løses ved en presisering i lovteksten. Man kan materielt sett gi skadelidte en like god beskyttelse gjennom slik lovregulering som ved at det utstedes et særskilt «blue card». Vi vil presisere at dette først og fremst vil løse behovet for Non War Passenger Blue Card. For så vidt gjelder ansvar for krav med utspring i en krigsfare vil det kunne være behov for et særskilt War Passenger Blue Card gitt av en annen aktør idet en ordinær krigsfareassurandør vil ha behov for de beskyttelsesmekanismer kansellerings og opphørsbestemmelser vi har nevnt ovenfor gir.

Vi står til rådighet om departementet skulle ha noen ytterligere spørsmål.

Med hilsen

GARD AS

Kjetil Eivindstad
Chief Legal Counsel

Cc: Assuranceforeningen Skuld – gjensidig, Oslo
Norges Rederiforbund, Oslo
Nordic Association of Marine Insurers, Oslo