



Justis- og politidepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
Snr.201201908

Arkiv/Saksnr.
614/11/00509-39

Oslo
11. mai 2012

kib
2770

HØRINGSUTTALELSE - Ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen 2002, gjennomføring i norsk rett av Aten-forordningen og forordningen om båtpassasjerrettigheter

Viser til departementets høringsbrev fra mars 2012 med svarfrist 1. juni 2012.

1. Ratifisering av Aten-konvensjonen og Aten-forordningen

Norges Rederiforbund støtter Justisdepartementets forslag om at Norge ratifiserer Aten-konvensjonen 2002 og gjennomfører konvensjonen ved inkorporering av Aten-konvensjonen og Aten-forordningen. Ratifikasjon av konvensjonen er viktig med sikte på å støtte opp om harmoniserte internasjonale regler.


Departementet stiller i høringsbrevet en rekke særskilte spørsmål til høringsinstansene og våre kommentarer til disse følger nedenfor.

Særskilte spørsmål

Bør Norge i forbindelse med ratifikasjonen bør ta forbehold om at markedet tilbyr adekvat forsikringsdekning?

Bakgrunnen for spørsmålet er problemet med ansvar for handlinger som skyldes terrorisme. Her gjelder et unntak i konvensjonen, men det gjelder kun dersom hendelsen "i sin helhet" skyldes en handling eller unnlattelse utført av tredjemann i den hensikt å forårsake hendelsen. Her foreligger derfor en reell fare for at bortfrakteren kan bli medansvarlig for hendelsen, for eksempel ved bortfrakterens brudd på sikkerhetstiltak. Forsikringsplikten omfatter forsikring for alt ansvar bortfrakteren kan få etter konvensjonen. Dette omfatter derfor også eventuelt medansvar for terrorhandlinger.

Det finnes i dag ikke forsikringer i markedet som dekker medansvar for terrorhandlinger, og P&I-forsikringen dekker heller ikke dette. Det er bakgrunnen for at IMO har vedtatt retningslinjer hvor man anbefaler at land tar et forbehold ved ratifikasjon som går ut på "*a limitation of liability for carriers and limitation for compulsory insurance for acts of terrorism, taking into account the current state of the insurance market*". IMOs retningslinjer er som kjent gjort bindende gjennom Aten-forordningen innenfor virkeområdet for forordningen.



Rederiforbundet mener at det er svært viktig at Norge og andre land benytter seg av reservasjonsretten i IMOs retningslinjer ved ratifikasjon. Hvis ikke vil reder få en forpliktelse som det per i dag ikke vil være forsikringsdekning for.

Kapasiteten i forsikringsmarkedet?

Et annet spørsmål til høringsinstansene er om forbeholdet som IMO tilrår, reflekterer dagens situasjon i forsikringsmarkedet eller om det har skjedd en utvikling som tilsier at forbeholdet ikke lengre er nødvendig?

Så vidt vi er kjent med har situasjonen i forsikringsmarkedet ikke endret seg og forbeholdet er derfor fortsatt nødvendig. Vi viser i denne forbindelse forøvrig til høringsuttalelsen fra Cefor og GARD som omhandler disse forhold, og som vi slutter oss til.

Ulike regler for ulike typer av passasjerfrakt?

Departementet mener at ulike regler vil gjøre regelverket uoversiktlig og vanskelig tilgjengelig for passasjerene, og at mye taler for at reglene bør gjelde generelt, uavhengig av antall passasjerer, størrelsen på mannskapet og den trafikkerte strekningen. Dagens regler i sjøloven kapittel 15 gjelder generelt for passasjertransport. Departementet mener at det kan være større grunn til å gjøre unntak der det ikke er tale om rutetrafikk, dvs. for rene charterturer og ber om synspunkter på dette.

Rederiforbundet ser at like regler for all type fart kan påføre mindre skip med få passasjerer urimelig store økonomiske byrder og vi støtter departementets syn om at det bør være unntak for charterturer.

Økning av ansvarsgrensene for bortfrakter?

Ansvarsgrensen for skade på passasjer på 400 000 SDR er allerede gjennomført i sjøloven. Departementet mener likevel at det bør vurderes om Norge bør øke grensene ytterligere i lys av at de ikke er bindende for konvensjonsstatene. Departementet går imidlertid ikke inn for en slik økning av hensyn til internasjonal uniformitet.

Vi støtter departementets syn og vil her også understreke viktigheten av internasjonal uniformitet også med hensyn til beløpsgrenser. Er det rettsulikheter, især hva angår begrensingsbeløp, gir dette grunnlag for tvist om hvilket lands rett som skal legges til grunn og skaper grobunn for såkalt "forum shopping". Det er svært uheldig for berørte parter da der er både kostbart og tidkrevende.

Økning av globalbegrensingsbeløpet?

Departementet ber om innspill på om globalbegrensingsbeløpene i sjøloven bør økes. Departementet viser her til at et hensyn som taler for en slik endring, er at en passasjer som kommer til skade bør ha rett til erstatning uten hensyn til hvor mange passasjerer som kommer til skade. Departementet mener her at det synes fornuftig at globalbegrensingsbeløpet i sjøloven § 175 nr. 1 er like høyt som forsikringsplikten etter Aten-konvensjonen.

Selv om vi har sympati for departementets syn, mener vi at også andre hensyn må veies inn i vurderingen. Internasjonal uniformitet (rettsenhet) og forsikringsmessige hensyn tilsier, etter vårt syn, at Norge ikke bør øke globalbegrensingsbeløpene utover det som følger av LLMC. Det store skadeutbetalingspotensial passasjerskip representerer medfører at dekning av passasjerkrav er et stadig mer utfordrende tema for P&I-systemet (International Group of P&I Clubs). Globalbegrensingsbeløp utover det som følger av LLMC kan derfor

medføre ytterligere vanskeligheter med sikte på å sikre fremtidig dekning for passasjerkrav innenfor P&I systemet.

Slik vi ser der er det heller ikke dokumentert noe behov for å øke globalbegrensningsbeløpet etter LLMC 1996. Skulle et slikt behov oppstå bør dette skje i regi av IMO Legal Committee slik at man sikrer størst mulig grad av rettsenhet også på dette område.

Skal reglene også gjelde for nasjonal sjøtransport?

Aten-konvensjonen gjelder kun for internasjonal fart, mens EU forordningen også gjelder nasjonal fart. Departementet foreslår at reglene i forordningen skal gjelde uten unntak, men departementet er i tvil om løsningen. Det er etter forordningen også adgang for overgangsordninger for visse type skip i nasjonal fart.

Vi deler denne tvil og anbefaler at departementet vurderer behovet for unntak og overgangsordninger i samråd med berørte parter. Norges Rederiforbund har ikke medlemmer som vil kunne omfattes av unntaksordningene, men kun medlemmer som driver utenriks passasjerskipsfart.

Opprettholdelse av eksisterende regler om forsinkelsesansvar?

Departementet legger opp til at sjølovens alminnelige regler om forsinkelse blir videreført parallelt med reglene i passasjerrettsforordningen og Aten-konvensjonen 2002, slik denne er gjennomført i Aten-forordningen. I den grad det ikke er samsvar mellom reglene i forordningen og de alminnelige reglene i sjøloven må en legge til grunn reglene i forordningen (lex specialis). Departementet foreslår likevel at ansvarsgransene legges på samme nivå som etter Aten-konvensjonen 2002.

Vi kan slutte oss til departementets forslag.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Vi deler departementets synspunkter mht. økte forsikringskostnader og at det er grunn til å tro at skadeutbetalingene vil kunne bli flere og større som følge av at ansvaret blir gjort objektivt.

Departementet viser til at gjennomføring av konvensjonen og forordningen får administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet som skal utstede sertifikater.

Vi vil imidlertid ikke støtte et forslag om innføring av gebyr da dette vil kunne virke negativt på norske skips konkurransevne og det vil heller ikke være i tråd med arbeidet med å få mer gods over fra land til sjø.

Overgangsregler for nasjonal transport

Aten-forordningen åpner for overgangsregler for nasjonal transport. Vi noterer at departementets foreløpige vurdering er at det ikke er behov for generelle overgangsregler for skip i klasse A og B, men at det derimot kan det være grunn til å vurdere overgangsregler med hensyn til reglene om forsikringsplikt, dersom det ikke er tilgjengelige forsikringsordninger for nasjonal transport i markedet.

Rederiforbundet deler dette syn og viser her til høringsuttalelsen fra Cefor og GARD.

II. Gjennomføring i norsk rett av EU-forordning om båtpassasjerers rettigheter (EU) nr.1177/2010



Passasjerrettighetsforordningen inneholder regler om ikke-diskriminerende tilgang til transport og rett til assistanse for personer med nedsatt funksjonsevne og regler om rett til assistanse, kompensasjon og informasjon i tilfelle forsinkelse og kansellering for alle typer passasjerer. Videre inneholder forordningen regler om klagerett og regler om nasjonale håndhevings-/klageorgan. Forordningen gjelder i EU fra 6. januar 2011, men skal først tas i bruk av EU-statene fra 18. desember 2012.

Departementet ser det som mest naturlig å inkorporere passasjerrettsforordningen i sjøloven kapittel 15 som regulerer transport av passasjerer og foreslår at passasjerrettighetsforordningen inkorporeres i en ny § 418 a i et nytt avsnitt IV i sjøloven.

Vi deler departementets syn om at reglene mest naturlig hører hjemme i sjøloven.

Skal det gjøres unntak for enkelte typer passasjerfrakt og charterturer?

Departementet mener at ulike regler for ulike typer av passasjerfrakt gjør regelverket uoversiktlig og vanskelig tilgjengelig for passasjerene, og har derfor vurdert om rettighetene etter forordningen bør gjelde generelt. Departementet mener at mye taler for at reglene bør gjelde generelt, uavhengig av antall passasjerer, størrelsen på mannskapet og den trafikkerte strekningen. De gjeldende reglene i sjøloven kapittel 15 gjelder generelt for passasjertransport mot vederlag. Departementet mener at det kan være større grunn til å gjøre unntak fra reglene der det ikke er tale om rutetrafikk, dvs. for rene charterturer og ber om synspunkter fra høringsinstansene om dette.

Vi deler departementets vurderinger, herunder forslaget om unntak for rene charterturer.

Klagerett og klageordning

Klageordningen er av stor viktighet og vi vil innledningsvis peke på noen forhold som vi mener departementet må ta i betraktning i forbindelse med etablering av forskrifter.


For det første er det svært viktig at klageordninger for passasjerskip i utenriksfart, som konkurrerer med passasjerskip fra andre land, blir mest mulig like slik at det ikke oppstår konkurranseulemper. Som eksempel kan nevnes at det vil være uheldig hvis noen land krever at passasjerer først skal klage til bortfrakter eller terminaloperatøren før man kan rette klage til klageorganet, og andre ikke gjør det. Likheter er viktig også av andre grunner som f. eks, av hensyn til kostnader forbundet med klageordningen.

For det annet er det viktig å tilrettelegge for rask og effektiv klagebehandling. Etter vårt syn vil det derfor være i så vel bortfrakters som passasjerens interesse at en klage først må rettes til bortfrakter, og at den først deretter kan påklages videre til et klageorgan.

Håndhevings- og sanksjonsregler etter passasjerrettighetsforordningen

Departementet viser til at det er nærliggende å vurdere om klagenemnda for fly- og jernbanepassasjerer (transportklagenemnda) kan og bør utvides til å omfatte også båtpassasjerer.

Vi er i utgangspunktet noe skeptiske til en felles klageordning for fly, jernbane og båtpassasjerer, men et argument for en felles ordning kan være det økonomiske aspektet ved at det blir rimeligere å finansiere en fellesordning fremfor en separat ordning. Det sies ikke noe i notatet om hvordan organet tenkes finansiert, eller hvordan kostnadene skal belastes de ulike transportformene, i tilfelle ujevn fordeling av klager mellom disse. Det



vises kun til at i luftfarten skjer det gjennom et påslag på landingsavgiften. En tilsvarende løsning vil neppe være en farbar løsning for båtpassasjerer.

Kompetansen til de personer som sitter i klageorganet er av stor viktighet. Når en klage som gjelder båtpassasjerer skal behandles må nemnden settes med skipsfartskyndige medlemmer. Vi mener også at det er viktig at næringen har anledning til å utpeke representanter til det organ som skal behandle klager, og ikke bare myndighetene.

Nærmere om reglene om forsinkelse

Departementet legger foreløpig opp til at sjølovens alminnelige regler om forsinkelse blir videreført parallelt med reglene i passasjerrettsforordningen og Aten-konvensjonen 2002, slik denne er gjennomført i Aten-forordningen. I den grad det ikke er samsvar mellom reglene i forordningen og de alminnelige reglene i sjøloven, må en legge til grunn reglene i forordningen (lex specialis). Departementet foreslår likevel at man legger ansvarsgransene på samme nivå som etter Aten-konvensjonen 2002.

Vi kan slutte oss til dette forslag.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Karoline L. Bøhler
(Sign.)