



Rederienes Landsforening

Det kongelige justis- og beredskapsdepartement
postmottak@jd.dep.no

Deres ref: 201201908 EP TOF/mk

Oslo, 31. mai 2012

KOMMENTARER TIL RATIFISERING AV ATEN KONVENSJONEN OG GJENNOMFØRING I NORSKE RETT AV EU- FORORDNINGENE 392/2009 OG 1177/2010

Vi viser til Deres brev om ovennevnte av 15. mars 2012. Det bes om kommentarer til en ratifisering av Atenkonvensjonen av 2002 og til gjennomføring av EU forordningene 392/2009 og 1177/2010. Vi har også kommentarer knyttet til en etablering av en klageordning for passasjerrettigheter på skip som vi ønsker å fremsende selv om det ikke er uttrykkelig etterspurt.

Forbehold om forsikringsdekning av terrorisme i forhold til ratifikasjon av Aten-konvensjonen

Aten- konvensjonen unntar reders ansvar for terrorhendelse bare hvis den i sin helhet skyldes tredjemann. Det medfører at reder kan få et medansvar dersom skadelidt kan påvise at reder f eks ikke har fulgt alle sikkerhetsregler. Dagens P&I dekker ikke et slikt ansvar. Vi mener derfor at ved ratifikasjonen må det tas forbehold om at reder har muligheter for å kunne forsikre seg mot et slikt ansvar, slik retningslinjene fra IMO legger opp til.

Overgangsordninger for nasjonal fart

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. Våre medlemmer har i dag allerede P&I på sine fartøyer, så de samme betenkningene som ovenfor vil gjelde for dem.

Gjennomføring av EU forordning 1177/2010 i norsk rett

Forordningen regulerer en rekke forhold som allerede er ivaretatt i innenriks maritim kollektivtrafikk. Denne næringen er preget av det er offentlige myndigheter som kjøper inn tjenester i form av drift av en hurtigbåtrute eller et fergesamband. Det betyr at det er det offentlige som bestemmer tjenestens innhold og eventuelle sanksjoner i tilfelle tjenesten ikke blir levert i henhold til avtalen. Dette er en del av kontraktene som er mellom oppdragsgiver og operatør. En kan stille spørsmål om ikke disse tjenestene faller utenfor forordningens virkeområde jfr Forordningens art 4.

Vi gjør oppmerksom på at det er flere ferger og hurtigbåter som faller utenfor forordningens virkeområde på grunn av avgrensningen i art 2.2 (b) om at det skal være flere enn tre personer om bord som opererer fartøyet.

Nyvinningen i forordningen er i stor grad klagenemden. I denne omgang ønsker vi å komme med noen synspunkter knyttet til lokalisering og finansiering av en nemnd.

Dagens transport klagenemnd behandler klager fra luftfarten og jernbane. Høringsnotatet skisserer en løsning der en klagenemnd for passasjerrettigheter på skip kan lokaliseres sammen med den. Vi vil påpeke at passasjertrafikk på skip ikke er ensartet og at det er forskjell på å transportere passasjerer innenriks, og mellom havner i Norge og utlandet. Hurtigruten transporterer passasjerer innenriks og vil nok i denne sammenheng kunne kategoriseres sammen med utenriksfarten. Forskjellen er arten av reise og hvilken pris passasjerene betaler. Innenriks maritim kollektivtrafikk, har mye til felles med annen kollektivtrafikk som t-bane og buss – reisen er forholdsvis kort og det er et beskjedent utlegg for den reisende. Det bør derfor vurderes om det er hensiktsmessig å lokalisere klager for disse reisende sammen med reiser som er preget av lengre reiser og større billettpriser.

Dagens transportklagenemnd er lokalisert i interesseorganisasjonen Virke. Virke har ikke medlemmer som er part i avtalene om innkjøp av hurtigbåtruter eller fergesamband, og det fremstår som rart at en interesseorganisasjon skal kunne uttale seg om transportører som ikke er medlem av egen organisasjonen. En klagenemnd skal søke å finne gode løsninger for forbrukeren, eventuelt å finne en minnelig løsning mellom partene i forkant av en klagenemndsbehandling. Det beste er derfor å lokalisere den i nær tilknytning til de som kan bidra med slike løsninger, altså interesseorganisasjonene NHO Transport for buss og bane; og Rederienes Landsforening for hurtigbåter og ferger, som begge er tilsluttet NHO.

Det er forskjellige måter å finansiere en nemnd. Det kan f.eks være at næringen blir pålagt en generell avgift slik det er innen luftfarten eller at det innklagede selskapet betaler et behandlingsgebyr for hver enkelt klage. Som nevnt ovenfor er de aller fleste operatørene underlagt avtaler fra offentlige myndigheter som er vunnet i konkurranse mellom flere rederier. I avtalen er det allerede bestemt hvilke tjenester som skal leveres og hva slag sanksjoner som kommer til anvendelse ved f.eks forsinkelser. Endringer i avtaleforholdet og pålegg i inngåtte avtaler skal således være gjenstand for reforhandling av kompensasjonen til operatør. I lys av dette bør det vurderes nøye hvordan man mest hensiktsmessig skal inndrive nødvendige midler for drift av nemnden.

Økonomiske konsekvenser

Det vises til at gjennomføring av konvensjonen og forordningen får også administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet som skal utstede sertifikat for norske passasjerskip og som skal stadfeste at det aktuelle skipet har forsikring i tråd med konvensjonen. Departementet stiller spørsmål ved om ikke direktoratet bør få hjemmel til å kreve gebyr for å utstede sertifikatene.

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

Vennlig hilsen
Rederienes Landsforening



Klaus Værnø
ass. direktør