

Justis- og beredskapsdepartementet
Gullhaug Torg 4A
Postboks 8005 dep
0030 OSLO

HØRINGSUTTALELSE

Vi viser til spørsmål om ratifikasjon og gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002, gjennomføring av forordning 392/2009 og om gjennomføring av 1177/2010 i norsk rett som er på høring fram til 1. juni d.å.

Aten-konvensjonen og forordning 392/2009

Valg av metode for gjennomføring

Vi er enige med Justisdepartementet i at en bør bruke samme metode for gjennomføring av forordningen og konvensjonen.

Ut fra utkastet til lovtekst, forordningen og konvensjonen ser vi at det kan være hensiktsmessig å fastsette nærmere vilkår for utstedelse av sertifikater i forskriftsform, jf. konvensjonen artikkel 4bis nr 7 og nr 13. Herunder for eksempel begjæringsfrist.

Det vil også være ønskelig fra direktoratets side at polisene og sertifikatene settes med fornyelse på en annen dato enn Civil Liability for Oil Pollution (CLC) og Civil Liability for Bunker Oil Pollution (CLB). Dette for å porsjonere arbeidet ut over flere måneder og unngå behov for øking av antall ansatte.

Spørsmålet om annen passasjertransport skal ha krav om forsikring og om sertifikatplikt

Departementet ber om tilbakemelding fra høringsinstansene angående krav om forsikring og sertifikat for andre typer innenriks passasjertransport til sjøs enn de som omfattes av Aten-konvensjonen. Når det gjelder omfanget av forsikringsplikten anser Sjøfartsdirektoratet det vanskelig å vurdere dette ut fra tilgjengelig informasjon. Forsikringspris samt tilgang og antall leverandører er for oss hverken kjent eller lett tilgjengelig informasjon. Sett bort ifra kostnad, kan det være gode grunner til å kreve at alle typer

passasjertransporter til sjøs har forsikring for passasjerskade, tap av liv og skade/tap av bagasje. Det at et fartøy er lite, innebærer ikke nødvendigvis mindre risiko for skade på passasjerer og bagasje. Her bør imidlertid risikoen og viktigheten av at hver enkelt type passasjertransport omfattes, vurderes opp mot de økonomiske konsekvensene.

For skip som omfattes av forskrift 24. november 2009 nr 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre foreligger det fra før ingen sertifiserings- eller registreringsplikt for passasjerdriften. Vi ser dermed et praktisk problem ved å innføre en sertifikatplikt for alle skip som befordrer passasjerer. Som følge av at rederiene, i de ovenfor nevnte tilfeller, selv skal sørge for å ha et sikkerhetsstyringssystem som dokumenterer at kravene er oppfylt, har Sjøfartsdirektoratet ingen oversikt over hvor mange slike fartøy som eksisterer. Et sertifikatkrav for forsikring kan derfor innebære svært mye arbeid for sertifikatutstederen, uten at det ville være mulighet til å kontrollere om alle fartøyene overholder plikten. Da vi her ikke kan se at et sertifikat tilfører sikkerheten noe, bør det for disse skipene heller ilegges en plikt til å ha forsikringsbeviset tilgjengelig om bord.

For å gi en oversikt over antallet skip som ikke omfattes av forordningen og konvensjonen eller klasse C og D per dags dato kan vi nevne at der er litt over 100 passasjerfartøy med sertifikat for helt innelukkede farvann (fartsområde 1; elver, innsjøer og indre deler av fjorder), rundt 200 passasjerfartøy med sertifikat for beskyttet farvann (fartsområde 2; farvann som er beskyttet mot bølger og vind fra åpent hav) samt at det var rundt 220 fartøy som drev med begrenset passasjerbefordring per år før forskrift 24. november 2009 nr 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre trådte i kraft. Hverken fartsområde 1 og 2, eller fartøy med inntil 12 passasjerer omfattes av direktiv 2009/45/EF.

Utover dette bør ikrafttredelses tidspunktene for de enkelte passasjertransporter vurderes og fastsettes. Som det fremgår av forordningen, er det bare skip av klasse A som må ha forsikring og sertifikat innen 1. januar 2013. For klasse B kan en vente til 1. januar 2019 og for resterende skip er det foreløpig ingen internasjonale krav.

Utstedelse av sertifikater

Det framgår av høringsnotatet at Justisdepartementet ser for seg at Sjøfartsdirektoratet skal utstede de pålagte sertifikatene jf. Atenkonvensjonen artikkel 4bis nr 2. Sjøfartsdirektoratet utsteder allerede sertifikater for CLC og CLB, og tar forslaget til etterretning. Vi innehar imidlertid ikke kompetanse til å vurdere forsikringssselskapene. For at vi skal utstede sertifikatene forutsetter vi dermed at et annet kompetent organ, f.eks. Kredittilsynet, tar seg av vurderingen av forsikringssselskapene/ den som stiller sikkerhet.

Når det gjelder selve utstedelsen så blir dette en tilleggsoppgave for Sjøfartsdirektoratet. De økonomiske og administrative konsekvensene av

denne oppgaven vil avhenge av hvor mange typer skip som vil omfattes av sertifikatplikten. I tråd med opplegget for sertifikater for forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992, bør Sjøfartsdirektoratet få adgang til å kreve gebyr for sertifikatutstedelsene, jf. Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift (forskrift 2. februar 1996 nr 115). Kontroll av at fremmede skip har forsikring vil inngå i den ordinære havnestatskontrollen, jf. havnestatskontrollforskriften (forskrift 30. desember 2010 nr 184 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.)

I Aten-konvensjonen artikkel 4bis nr 15 fremgår det at skip eid av staten skal ha et sertifikat hvor det framgår hvem som er eier og at ansvaret er dekket:

«15 Når et skip som eies av en kontraherende stat ikke er dekket av forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, får bestemmelsene om forsikring og sikkerhet i denne artikkel ikke anvendelse på skipet, men skipet skal være utstyrt med et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i registreringsstaten, der det bekreftes at skipet eies av vedkommende stat og at ansvaret er dekket innen de grenser som er angitt i paragraf 1. Dette sertifikat skal så langt som mulig svare til den modell som er påbudt i paragraf 2.»

Et slikt forsikringsansvar for statseide skip finnes også som følge av andre konvensjoner, men det utstedes ikke egne sertifikater ((jf. f.eks. CLC og CLB). Dette vil med andre ord bli et nytt «regime» for statseide skip hvor en etat må settes som ansvarlig for å innhente sertifikatet.

Kommentarer til lovendringsutkastet

Til ny § 418 annet ledd

Direktiv 98/18/EF (antar 98/19/EF er en inkurie) er opphevet og erstattet av direktiv 2009/45/EF, og lovteksten bør derfor vise til sist nevnte.

Videre stiller vi spørsmåltegn ved om det er nødvendig å ha med ordene <<til sjøs>>. Dersom en mener at all passasjertransport skal omfattes, er ordene overflødige og ordlyden misvisende for brukerne (jf. skip på elver og innsjøer). Velger en etter høring å begrense rettssubjektene som skal ilegges forsikrings- og/eller sertifikatplikt, må endringen gjenspeiles i dette leddet.

Til ny § 418 tredje ledd

Slik Sjøfartsdirektoratet ser det omfatter konvensjonen og forordningen de samme rettssubjektene i et overlappende geografisk område, internasjonal fart. Forordningen tar i tillegg med supplerende bestemmelser for visse skip i innenriks fart. Og konvensjonen har enkelte regler som ikke gjennomføres gjennom forordningen. Ut fra dette antar vi at det en ønsker å få frem i

tredje ledd i utkastet til ny § 418 er at de reglene som forordningen ikke gjennomfører av Aten-konvensjon skal gjelde for all passasjertransport under norsk flagg som er omfattet av konvensjonen. Dette gjenspeiles ikke i den foreslåtte ordlyden i tredje ledd.

Om 1177/2010-forordningen

Utover at plasseringen i sjøloven er mer hensiktsmessig enn skipssikkerhetsloven, har ikke Sjøfartsdirektoratet kommentarer til denne delen av lovforslaget.

Generelle kommentarer

Vi ser ut fra høringslisten at Hurtigbåtenes rederiforbund (HRF) ikke er blant høringsinstansene. Det bør vurderes om ikke også de, samt de største fergebåtrederiene, bør få forslaget på høring.

Med hilsen



Torbjørn Havnerås
fungerende sjøfartsdirektør



Nora Olsen-Sund
avdelingsdirektør