



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Deres ref.
Anita
Christoffersen

Arkiv/Saksnr.
614/10/00849-3

Oslo
15. februar 2011

klb
1051

HØRING - Norsk tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Vi viser til departementets høringsbrev av 3.11.2010.

Tiltredelse til konvensjonen

Det er Norges Rederiforbunds syn at Norge bør tiltre Vrakfjerningskonvensjonen. For næringen er det avgjørende viktig med internasjonalt ensartede regler. Det bidrar til forutberegnelighet for næringen og styrker skadelidtes muligheter for erstatning.

Fortolkning av artikkel 12 om skadelidtes direkte krav mot assurandøren

Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 innebærer at skadelidte har direkte krav mot assurandøren ut over ansvarsgrensen etter LLMC 1996 opp til sjølovens høyere ansvarsgrenser i § 175a. Vi er ikke enig i en slik fortolkning og mener det vil være i strid med artikkel 12 som begrenser direktekravsadgangen til grensene etter LLMC 1996. Vi viser her til konvensjonens ordlyd, og at vi heller ikke kan se at det har vært forutsatt en adgang til å gå utover dette. En slik utvidelse av adgangen til å kreve assurandøren direkte ut over konvensjonen vil undergrave en felles internasjonal forståelse og bruk av konvensjonen.

Vi er kjent med at dette også er Cefor og P&I-klubbenes syn.

Bør Norge benytte seg av muligheten for å la konvensjonen også gjelde i territorialfarvannet og indre farvann - "opt-in" løsningen

Vi anbefaler at Norge benytter seg av "opt-in" løsningen og lar konvensjonen gjelde i norsk territorialfarvann og indre farvann i tillegg til den økonomiske sone som er konvensjonens fastsatte virkeområde. De fleste vrak som det kan være aktuelt å fjerne vil normalt befinne seg i territorialfarvannet og indre farvann, og ut fra den betraktning at formålet med internasjonal regulering er å oppnå ensartede regler, bør konvensjonen også gjelde der vrakene hyppigst befinner seg.



Konsekvensen av å innføre konvensjonens regler også i disse farvann vil bli et tosporet lovsystem slik som beskrevet i høringsbrevet. Det er derfor viktig at eksisterende norske regler harmoniseres med konvensjonen for å unngå forskjellige regler for norskflaggede skip og skip flagget i øvrige konvensjonsstater ved vrakfjerning i territorialfarvannet og indre farvann.

Vi er derfor av den oppfatning at dagens regler i havne- og farvannsloven må endres og bringes i samsvar med konvensjonens regler.

Obligatorisk tilleggsforsikring for ansvar utover konvensjonens ansvarsgrense

Dersom departementet fastholder sitt syn om at vrakfjerningskonvensjonens artikkel 12 kan tolkes utvidende vil et krav om obligatorisk tilleggsforsikring kun kunne gjøres gjeldende mot skip under norsk flagg. Det vil medføre uheldig forskjellsbehandling og kontrollproblemer.

Meldeplikt for norskflaggede skip

Vi kan slutte oss til departementets forslag om at meldeplikten til norske myndigheter utvides til å gjelde hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde som involverer norskflaggede skip.

Ansvarssubjektet og begrepsbruk

Vi støtter departementets forslag om at termen "operated by" oversettes med "driftes av" og at termen "operator of the ship" oversettes med "driftsansvarlig".

Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet antar at innføring av konvensjonen ikke vil medføre økte kostnader for næringen. Vi stiller oss tvilende til dette. Det er grunn til å tro at sertifikatkravet vil medføre økte driftskostnader for assurandørene som igjen vil kunne resultere i økt premie for rederiene.

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