

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.  
15/1222

Arkiv/Saksnr.  
614/10/00849-22

Oslo  
6. oktober 2016

klb  
2562

## Høringssvar - Spørsmål om tiltredelse til vrakfjerningskonvensjonen og gjennomføring av konvensjonen i norsk rett

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 14. juni 2016. Rederiforbundet har fått utsatt svarfrist til 10.oktober.

### 1. Innledning

Ikrafttredelse av vrakfjerningskonvensjonen vil være et viktig skritt for å bidra til internasjonale regler knyttet til fjerning av vrak. Konvensjonen inngår derfor i ratifikasjonskampanjen til det internasjonale rederiforbundet (International Chamber of Shipping (ICS) og til den internasjonale sjørettsforeningen (CMI).

Som nevnt i departementets høringsbrev, var saken ute på høring i 2011 og Rederiforbundet avga også den gang en høringsuttalelse som følger vedlagt. Våre kommentarer i dag er i det alt vesentlig de samme, men mere utfyllende på de punkter hvor vi ikke deler departementets vurderinger.


Vi viser her også til høringssvaret fra The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) med vedlegg som vi slutter oss til.

### 2. Bør Norge tiltre vrakfjerningskonvensjonen?

Rederiforbundet støtter norsk tiltredelse til konvensjonen. For næringen er det avgjørende viktig med internasjonalt ensartede regler. Det bidrar til forutberegnelighet for næringen og styrker dermed også skadelidtes muligheter for erstatning.

### 3. Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 om skadelidtes direktekrav mot assurandøren

Departementets fortolkning av konvensjonens artikkel 12 (høringsnotatets sider 27 – 29) innebærer at skadelidte har direkte krav mot assurandøren ut over ansvarsgrensen etter LLMC 1996 opp til de høyere ansvarsgrenser i sjølovens § 175a. Vi er ikke enig i en slik fortolkning. Vi mener at departementets tolkning er i strid med en bokstavtolkning av artikkel 12 nr. 10 tredje punktum som begrenser direktekravsadgangen til grensen etter LLMC 1996.



I tredje avsnitt på høringsnotatets side 28 uttaler departementet at «det er en terminologisk forskjell der vrakfjerningskonvensjonen artikkel 12 nr. 10 knytter retten til direktekrav til «krav ... etter denne konvensjonen», og 2001 bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr. 10 knytter direktekravsadgangen til «erstatning for forurensningsskade».

Vi deler ikke departementets etterfølgende argumentasjon for sitt standpunkt. Vi mener at det er en klar forskjell i ordlyden i de to konvensjonene. Vi viser i denne forbindelse også til at man i Danmark ikke gjennomført den løsningen som foreslås av departementet i sin Sølov, se sølovens kapitel 8a. Storbritannia som har ubegrenset ansvar for vrakfjerning, har heller ikke gjennomført den foreslåtte løsningen.

Vi har drøftet spørsmålet med Cefor, og vi er enige med Cefor om at en særnorsk utvidelse av adgangen til å kreve assurandøren direkte ut over konvensjonens formulerte ordning vil undergrave en felles internasjonal forståelse og bruk av konvensjonen. Resultatet på norsk side vil bli at skadelidte har en direkte søksmålsadgang mot norskflaggede skip, men ikke mot skip flagget i øvrige konvensjonsstater. Vi viser her også til de forsikringsmessige konsekvenser som Cefor påpeker i sitt høringssvar.

Når det så gjelder spørsmålet om det bør innføres en obligatorisk tilleggsforsikring mener vi at det vil være svært uheldig å innføre nasjonale særordninger som pålegger plikt om forsikring utover det som følger av konvensjonen.


#### **4. Forholdet til havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven ved gjennomføring av vrakfjerningskonvensjonen**

Vi mener at Norge bør harmonisere lovverket slik at inngrepshjemlene under konvensjonen vil gjelde likt for norsk- og utenlandskflaggede skip enten skipet er innenfor eller utenfor territorialgrensen. Dette vil gi kjente, omforente og klare kriterier for inngrep, større forutberegnelighet og samsvarer med hvordan andre konvensjonsstater praktiserer vrakfjerning.

Vi oppfatter det slik at departementet foreslår et «to-sporet system» med en videreføring av de mer vidtgående hjemlene for vrakfjerning som følger av havne- og farvannsloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven i tillegg til de nye reglene om og hjemlene for vrakfjerning som særlig foreslås innført ved et nytt kapittel 10 a i sjøloven. Departementet drøfter ikke hvorvidt de to sporene skal gjelde fullt ut for både norsk- og utenlandskflaggede skip både innenfor og utenfor territorialfarvannet. Etter vårt syn har det ikke vært meningen at konvensjonsstatene skal kunne velge et tosporet system.

Med et to-sporet system vil man få ulike regler for norsk- og utenlandskflaggede skip som kan medføre en rekke uheldige virkninger samt gi en urimelig forskjellsbehandling av norsk- og utenlandskflaggede skip. Et to-sporede system vil dermed også kunne gi grunnlag for tvister.

Under punkt 3.3 drøfter departementet innføring av konvensjonens bestemmelser i den økonomiske sonen og tilsvarende soner rundt Svalbard, Jan Mayen og biland. Det legges så vidt vi forstår til grunn at man ved kongelige resolusjoner og forskrifter vil gjøre havne og farvannsloven og forurensningsloven regler om vrakfjerning mv. gjeldende i den økonomiske sone, fiskerisonene ved Jan Mayen og fiskevernesonen ved Svalbard «men med de begrensinger som følger av folkeretten og overenskomst med fremmed stat». Vi støtter her uttalelsen fra Utenriksdepartementet om at man bør gjøre henvisningen generisk



og vise til «havområder underlagt norsk jurisdiksjon og ikke ved å spesifikt navngi områdene.

### «Opt in» løsningen»

Vi viser til at Rederiforbundet i vår tidligere høring fra 2011 uttalte at vi mener at Norge bør benytte seg av muligheten for å la konvensjonen også gjelde i territorialfarvannet og i indre farvann – «opt inn» løsningen. Det mener vi fortsatt, men det er som nevnt med den forutsetning at man ikke her velger andre løsninger enn det som følger av konvensjonens intensjon og system.

Konvensjonens artikkel 4 nr. 4 angir hvilke bestemmelser som staten ikke er forpliktet til å innføre dersom man velger «opt-in» i territorialfarvannet. Det følger ikke av henvisningene i denne bestemmelsen at man kan avvike fra, eller utvide farekriteriet i artikkel 1 eller de sentrale vilkårene i artikkel 2 nr. (1) – (3). Artikkel 3 nr. 2 fjerde punktum som departementet viser til i denne sammenheng, sier kun at stater som «opter inn» ikke frasier seg myndighet til å treffe **andre tiltak** overfor vrak enn tiltak som gjelder lokalisering, merking og fjerning av vrak.

### 5. Norske domstolers kompetanse og anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer

Vi deler de synspunktene departementet gjør gjeldende på høringsnotatets side 29.

### 6. Ansvarsbegrensning og kanalisering av ansvar

Vi deler departementets forslag til ordlyd i lovutkastets § 201c.

### 7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vi viser her til høringsuttalelsen fra Cefor hvor det fremgår at sertifikatkravet vil føre til et betydelig merarbeid og administrasjon i forbindelse med utstedelse av Blue Cards for de ansvarsassurandører som ikke er med i International Group (IG) på en tid av året hvor de er opptatt med fornyelser. Dette vil øke deres driftskostnader. Det kan derfor bety økte kostnader i form av økt premie for rederiene.

Med hilsen  
Norges Rederiforbund  
**Karoline L. Böhler**  
(Sign.)

Vedlegg