



Innst. 218 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget frå justiskomiteen

Prop. 52 S (2011–2012)

Innstilling frå justiskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar

Til Stortinget

1. Samandrag

1.1 Innleiing

EØS-komiteen vedtok 1. april 2011 (vedtak nr. 17/2011) å endre vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen slik at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar («Aten-forordninga») vert innlemma i EØS-avtalen.

Ettersom gjennomføringa av forordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovvedtak, jf. Grunnloven § 26 andre ledd, vart vedtaket i EØS-komiteen gjort med atterhald om samtykke frå Stortinget. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget invitert til å gje sitt samtykke til godkjenning av vedtaket i EØS-komiteen.

1.2 Nærmare om forordninga

Aten-forordninga gjennomfører dei sentrale hovudføresegnene i Aten-konvensjonen 1974 om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs. Aten-konvensjonen 2002 har reglar om objektivt ansvar for transportøren ved skade på passasjerar og deira reisegods i samband med sjøulykker. Ansvaret for død og personskade er gjort objektivt for skips-

fartshendingar (forlis, samanstøyt, stranding, kant-ring, eksplosjon, brann eller feil ved skipet). Det objektive ansvaret strekkjer seg opp til ei grense på 250 000 SDR per passasjer per hending.

Aten-forordninga bestemmer at reglane i Aten-konvensjonen 2002 skal gjelde frå 31. desember 2012 i EU, uavhengig av om konvensjonen vert sett i verk globalt.

Aten-konvensjonen 2002 er enno ikkje i kraft internasjonalt. Ein viktig grunn til dette er at mange statar har venta på slutføringa av EUs arbeid med forordninga. Det er utsikter til at Aten-konvensjonen 2002 vil tre i kraft om ikkje så lang tid. Europaparlamentet har nyleg slutta seg til at EU tiltrer Aten-konvensjonen 2002.

Gjennomføringa av Aten-forordninga har samanheng med spørsmålet om ratifikasjon og gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett. Noreg var ein pådrivar i arbeidet med Aten-protokollen 2002. Aten-konvensjonen 2002 er underteikna av Noreg, men arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring av konvensjonen har vorte utsett til EUs arbeid med Aten-forordninga var slutført. Justisdepartementet arbeider med framlegg til gjennomføring av Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett.

1.3 Forholdet til norsk rett

Gjennomføringa av Aten-forordninga krev ein del endringar i lovverket.

Hovudsakleg dreier Aten-forordninga, jf. Aten-konvensjonen 2002, seg om rettslege spørsmål som det i dag er reglar om i sjøloven kapittel 15. Sjøloven kapittel 15 regulerer også enkelte andre rettslege spørsmål (ansvar for forseinking og ansvar for andre skadelidne enn passasjerar) enn dei Aten-forordninga har reglar om. Dette gjer at gjennomføringa av Aten-forordninga i norsk rett fører til endringar, iallfall av

regelteknisk karakter, i sjøloven kapittel 15 også for spørsmål som ikkje er regulert i desse rettsaktene.

Noreg har ikkje ratifisert Aten-konvensjonen 1974. Sjøloven kapittel 15 har likevel reglar som svarer til reglane i 1974-konvensjonen. Desse reglane har bakgrunn i eit ønske om nordisk rettslikskap. Utgangspunktet etter norsk rett er aktløyseansvar med alminneleg bevisbyrde for skade på passasjer, men for sjøfartshendingar er bevisbyrden snudd.

Noreg har eigne og høgare individuelle ansvarsgrenser for skade på passasjerar i sjølova. Regelen gjennomfører den individuelle ansvarsgrensa for skade på passasjerar i Aten-konvensjonen 2002 i norsk rett. Sjøloven kapittel 15 har ikkje reglar om tvungen ansvarsforsikring, sjølv om sjøloven gir heimel for å innføre reglar om dette.

Normalt vert forordningar inkorporerte i norsk rett. I dette høvet vil det likevel vere naudsynt med supplerande reglar. Ein må ha eigne reglar for dei delane av nasjonal transport som ikkje er omfatta av forordninga. I samband med dette må det vurderast om reglane i forordninga skal gjelda generelt, eller om ein skal ha særskilde reglar for slik transport.

Justisdepartementet vil leggje fram ein proposisjon til Stortinget med dei naudsynte lovendingane.

1.4 Administrative og økonomiske konsekvensar

For reiarneringa vil premiekostnadene truleg auke som ei følge av reglane i Aten-konvensjonen 2002 om obligatorisk forsikring opp til 250 000 SDR per passasjer per hending. Auka forsikringskostnader for næringa vil igjen kunne føre til auka billettprisar for passasjerane. For forsikringsgivarane vil premieinntektene auke tilsvarande beløpet som premiekostnadene vil auke for reiarane. Samstundes kan det òg tenkjast at skadeutbetalingane vil auke. Kor stor denne auken blir, vil avhenge av kva slags og kor mange sjøulykker som skjer. Gjennomføringa av forordninga i Noreg har ikkje nemnande økonomiske eller administrative konsekvensar for det offentlege.

1.5 Konklusjon og tilråding

Noreg har vore ein pådrivar i arbeidet med Aten-protokollen 2002. Det er ein fordel at Aten-forordninga inneber at alle EU-landa no samla gjennomfører Aten-konvensjonen 2002.

Nye ansvarsreglar, høgare ansvarsgrenser og obligatorisk forsikring er ei klar styrking av dei erstatningsrettslege rettane for passasjerar ved sjøulykker. I Norden har passasjerane i praksis stort sett fått utbetalt full erstatning frå forsikringsselskapa til tross for dei låge ansvarsgrensene. I realiteten vil dei

auka ansvarsgrensene derfor neppe i seg sjølv føre til at utbetalingane frå forsikringsselskapa aukar i same utstrekning som ansvarsgrensene i konvensjonen er auka. Fordelen med dei nye reglane er at den skadelidne får finansiell tryggleik for erstatningskravet sitt.

Justisdepartementet tilrår innlemming i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

2. Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jan Bøhler, Tore Hagebakken, Sigvald Oppebøen Hansen, Anna Ljunggren og Tove-Lise Torve, frå Framstegspartiet, Ulf Leirstein, Tonje Liljeroth, Åse Michaelsen og leiaren Per Sandberg, frå Høgre, André Oktay Dahl og Anders B. Werp, frå Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, og frå Senterpartiet, Knut Sjømæling, viser til forslaget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens vedtak om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar.

Komiteen viser til at Norge har vært en pådriver i arbeidet med å etablere felles internasjonale regler om ansvarsforhold for skip, både med og uten passasjertransport.

Komiteen har merket seg at Aten-forordningen gjennomfører de sentrale delene av Aten-konvensjonen 1974, med endringer etter Aten-protokollen 2002. Komiteen har videre merket seg at Aten-forordningen ikke gjennomfører alle bestemmelsene i Aten-konvensjonen. Komiteen imøteser regjeringens vurdering av om Norge skal ratifisere Aten-konvensjonen når regjeringen fremmer de varslede lovendringsforslagene til sjøloven.

Komiteen viser til at gjennomføringen av Aten-forordningen vil medføre en plikt for norske myndigheter til å innføre kontroll av at passasjerskip har gyldige forsikringsattest. Komiteen anser dette som en nødvendig konsekvens av ønsket om størst mulig grad av internasjonal rettslikhet innen regulering av skipsfart og sjøtransport.

Komiteen støtter innføringen av det objektive ansvaret, inntil de til enhver tid gjeldende grensene, for transportøren ved skade på passasjerer og deres gods i forbindelse med sjøulykker som følger av forordningen.

3. Merknader frå utenriks- og forsvarskomiteen

Komiteens utkast til innstilling ble 28. februar 2012 oversendt utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse. Utenriks- og forsvarskomiteen opplyste i brev av 7. mars 2012 at de sluttet seg til justiskomiteens innstilling, og ikke hadde ytterligere merknader.

4. Tilråding frå komiteen

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens vedtak nr. 17/2011 av 1. april 2011 om innlemming i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar.

Oslo, i justiskomiteen, den 20. mars 2012

Per Sandberg

leiar

Anders B. Werp

ordførar

