



Innst. 186 L

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra justiskomiteen

Prop. 12 L (2012–2013)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i sjøloven og luftfartsloven (gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010)

Til Stortinget

Sammendrag

Proposisjonen inneholder forslag om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).

Forslaget om endringer i sjøloven gjennomfører europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsreders forsikring mot sjørettslige krav. Direktivet innfører en obligatorisk ansvarsforsikring for eiere av skip på 300 bruttotonn eller mer. Den obligatoriske forsikringen skal dekke sjørettslige krav som er omfattet av 1996-protokollen til London-konvensjonen 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav («1996-globalbegrensningskonvensjonen»).

Formålet med forsikringsplikt for eiere av skip er å styrke skadelidtes erstatningsrettslige vern. Innføringen av en forsikringsplikt inngår som et ledd i EUs maritime politikk med å forbedre kvaliteten på handelsflåten ved å ansvarliggjøre aktørene, med å eliminere substandard skip og å gjenskape konkurranse mellom aktørene.

Direktivet ble bindende for Norge ved EØS-komiteens beslutning 12. mars 2010 der EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ble endret, jf. Stortingets vedtak 6. desember 2010, Prop. 155 S (2009–2010) og Innst. 88 S (2010–2011). Fristen for gjennomføringen av direktiv 2009/20/EF var 1. januar 2012, men arbeidet med gjennomføringen i norsk rett er blitt forsinket.

Det foreslås i proposisjonen at reglene om tvungen ansvarsforsikring i direktiv 2009/20/EF gjennomføres ved nye bestemmelser i sjøloven. Det foreslås at forsikringsplikten pålegges rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer. Etter forslaget skal forsikringen kunne dokumenteres med et sertifikat, fra forsikringsgiver, som skal være om bord på skipet til enhver tid. Reglene om forsikrings- og sertifikatplikt skal etter forslaget få tilsvarende anvendelse på utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen eller utfører oppgaver i norsk territorialfarvann. Videre foreslås det i proposisjonen å gi norske myndigheter hjemmel for bortvisning av utenlandske skip uten sertifikat fra norske havner. Når det gjelder sanksjonering av brudd på forsikrings- og sertifikatplikten for skip under norsk flagg, foreslås det å bygge på det allerede eksisterende sanksjonssystemet ved brudd på tilsvarende plikter i sjøloven. Videre foreslås det å gi departementet hjemmel til å gi forskrift blant annet om krav til sertifikat og plikt til fremvisning av sertifikat. Enkelte av direktivets krav forutsettes dermed gjennomført i forskrifts form på et senere tidspunkt.

I proposisjonen er også inntatt en retting av en inkurie i sjøloven § 91 annet ledd, som ikke har noen sammenheng med de øvrige forslagene i proposisjonen.

Forslaget til endringer i luftfartsloven gjennomfører kommisjonsforordning (EU) nr. 285/2010 av 6. april 2010. Forordningen justerer kravene til forsikring for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004.

Forordning (EU) nr. 285/2010 ble bindende for Norge ved EØS-komiteens beslutning 10. november 2010 der EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) ble endret, jf. Stortingets vedtak 6. juni 2011, Prop. 76 S

(2010–2011) og Innst. 314 S (2010–2011). Formålet med denne revisjonen er å bringe forsikringskravene for reisegods og gods i samsvar med de reviderte ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring («Montreal-konvensjonen 1999»). Forordningen er trådt i kraft i EU, og bør gjennomføres snarest mulig i norsk rett.

Forordning (EF) 785/2004 og forordning (EU) 285/2010 gir bare regler om forsikring og får ikke innvirkning på reglene om erstatningsansvar. Gjennom innlemmelsen i EØS-avtalen kommer forordningene til anvendelse på alle luftfartsselskaper og luftfartsoperatører som flyr innenfor, inn til og ut av eller over territoriet til en EØS-stat.

Forordning (EF) nr. 785/2004 er gjennomført i luftfartsloven ved henvisning til forordningen. I proposisjonen foreslås det å innta forskriftshjemler i luftfartsloven og å regulere selve forsikringskravene gjennom inkorporasjon av forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) 285/2010, i forskrift. På denne måten legges det til rette for at forsikringskravene blir justert raskt nok ved fremtidige revisjoner av ansvarsgrensene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jan Bøhler, Tore Hagebakken, Sigvald Oppebøen Hansen, Anna Ljunggren og Tove-Lise Torve, fra Fremskrittspartiet, Hans Frode Kieland Asmyhr, Ulf Leirstein, Åse Michaelsen og lederen Per Sandberg, fra Høyre, André Oktay Dahl og Anders B. Werp, fra Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, og fra Senterpartiet, Jenny Klinge, viser til forslaget om endringer i sjøloven som en oppfølging av Europaparlaments- og rådsdirektiv av 23. april 2009, om skipsreders forsikring mot sjørettslige krav. Komiteen påpeker at formålet med forsikringsplikt for eiere av skip, er å styrke skadelidtes erstatningsrettslige vern. Innføringen av en forsikringsplikt inngår som et ledd i EUs maritime politikk med å forbedre kvaliteten på handelsflåten ved å ansvarliggjøre aktørene.

Videre ser komiteen at både Sverige og Danmark har valgt å pålegge rederen av skipet – slik dette begrepet er fastlagt i norsk rett – forsikringsplikten, og ikke eieren som også hadde vært et alternativ. At reder er pliktsubjekt vil være det alternativet som best samsvarer med direktivets ordlyd, og dette synet deles også av Advokatforeningen.

Komiteen viser til at når det gjelder de endringene som er foreslått i luftfartsloven, foreslår departementet at det gis hjemmel til å gi forskrift om utfyl-

ling og gjennomføring av krav til forsikring for passasjerer, reisegods, gods og erstatning for skade på tredjeperson. Disse endringene er av lovteknisk karakter. Det foreslås ingen materielle endringer.

Komiteen vil påpeke at reglene om tvungen ansvarsforsikring vil kunne medføre økte premieutgifter for deler av rederinæringen. Dette vil også kunne medføre økte forsikringspremier for luftfartsnæringen. Imidlertid vil ikke endringene få vesentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i sjøloven og luftfartsloven
(gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og
forordning 285/2010)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten gjøres følgende endringer:

§ 91 annet ledd bokstav c skal lyde:

- c) arrest som begjæres etter at det foreligger tvangsgrunnlag for kravet som nevnt i tvangsfullbyrdesloven § 4-1 *annet ledd*,

Overskriften til kapittel 9 skal lyde:

Kapittel 9. Ansvarsbegrensning og forsikringsplikt

I kapittel 9 skal nye §§ 182 a til § 182 c lyde:

§ 182 a *Forsikringsplikt, forsikringsbevis*

Rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer plikter å ha forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som kan begrenses i medhold av den internasjonale konvensjon 19. november 1976 om begrensnings av sjørettslige krav slik den er endret ved protokoll 2. mai 1996. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til de konvensjonsfastsatte ansvarsgrensene.

Forsikringsgiveren eller sikkerhetsstilleren skal utstede et sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet som nevnt i første ledd. Sertifikatet skal være om bord på skipet til enhver tid. Uten gyldig sertifikat kan skipet ikke seile under norsk flagg.

Første ledd og annet ledd første og annet punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losse-

plass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen eller utfører oppgaver i norsk territorialfarvann.

Reglene i første til tredje ledd gjelder også for skip som eies eller brukes av den norske stat eller av annen stat, unntatt for krigsskip og andre skip som benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om forsikring og annen sikkerhet, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, krav til sertifikat og plikt til fremvisning av sertifikat.

§ 182 b Bortvisning og anløpsforbud

Utenlandsk skip som ikke har slikt sertifikat som nevnt i § 182 a, kan bortvises fra norske havner. Blir et utenlandsk skip bortvist, skal vedkommende myndighet foreta notifikasjon om bortvisningen i henhold til direktiv 2009/20/EF.

Utenlandsk skip som på grunn av manglende sertifikat er bortvist fra en havn i en EØS-stat i henhold til direktiv 2009/20/EF, kan ikke anløpe norsk havn før skipet har gyldig sertifikat. Skip som nevnt i første punktum uten gyldig sertifikat kan bortvises.

§ 182 c Sanksjoner ved forsømt forsikrings- og sertifikatplikt

Reglene i § 199 gjelder tilsvarende når et norsk skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat for forsikring eller sikkerhet om bord etter reglene i § 182 a.

II

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart gjøres følgende endringer:

§ 10-38 a tredje ledd første punktum skal lyde:

Departementet kan gi nærmere forskrifter om forsikringsplikten, herunder om størrelsen på forsikringen, om virkningen av at forsikringen ikke holdes i kraft, og om utfylling og gjennomføring av krav om forsikring for passasjerer, reisegods og gods som følger av EØS-avtalen på luftfartsområdet.

§ 10- 38 a fjerde ledd oppheves.

§ 11-2 skal lyde:

§ 11-2 Forsikringsplikt m.v.

Når ikke annet blir bestemt av departementet, skal det for fartøy som brukes til luftfart etter denne lov, foreligge godkjent forsikring eller annen sikkerhet til dekning av erstatningsplikt som nevnt i § 11-1.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om forsikring eller sikkerhetsstillelse, herunder om utfylling og gjennomføring av krav om forsikring for erstatning for skade på tredjeperson som følger av EØS-avtalen på luftfartsområdet, og om virkningen av at forsikringen eller sikkerheten ikke holdes i kraft.

III

Lovens del I trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Del II trer i kraft straks.

Oslo, i justiskomiteen, den 5. februar 2013

Per Sandberg

leder

Åse Michaelsen

ordfører

