



Innst. 222 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra justiskomiteen

Prop. 54 LS (2012–2013)

Innstilling fra justiskomiteen om samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.

Til Stortinget

Sammendrag

I framlegget til endringar i sjøloven ber regjeringa om samtykke til ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, som endra ved protokoll 1. november 2002 (heretter: 2002 Aten-konvensjonen). Det vert vist til eiga innstilling frå justiskomiteen om lovframlegget.

I framlegget foreslår regjeringa å ta eit atterhald ved ratifikasjonen i tråd med ei tilråding frå International Maritime Organization (IMO). Etersom 2002 Aten-protokollen vart vedteke kort tid etter 11. september 2001, var terrorhendingar og moglegheita for å få forsikring for skade som følgje av slike hendingar eit sentralt tema ved utforminga av 2002 Aten-protokollen. I samband med forhandlingane peikte næringa på at reiarar risikerte å få medansvar ved terrorhandlingar, samstundes som det var uvisst om det var terrorforsikring å få i marknaden. Til sist vart ein samd om eigne ansvarsgrenser for reiarane sitt moglege ansvar for terrorhendingar. Desse ansvarsgrensene følgjer ikkje av 2002 Aten-protokollen. I staden har IMO vedteke eigne retningsliner om gjennomføring av Aten-konvensjonen. Der tilrår medlemsstatane å ta eit atterhald for terroransvar ved ratifikasjon eller tilslutning til 2002 Aten-protokollen, for å sikre at desse særskilde ansvarsgrensene vert lagde til grunn.

Regjeringa gjer òg framlegg om gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om erstatningsansvar for transportørar ved ulykker under sjøtransport av passasjerar (heretter: Aten-forordninga), i samsvar med EØS-komiteens avgjerd nr. 17/2011 av 1. april 2011. Forordninga gjer både utvalde delar av 2002 Aten-konvensjonen og IMOs atterhald og retningsliner for gjennomføringa av Aten-konvensjonen til EU-rett. I tillegg har forordninga reglar om rett til erstatning for utstyr til passasjerar med funksjonshemmingar.

Kort sagt bestemmer Aten-forordninga at reglane i 2002 Aten-konvensjonen skal gjelde for passasjertransport med EU-tilknytning. Dette gjeld uavhengig av om 2002 Aten-konvensjonen har teke til å gjelde internasjonalt. Forordninga viser ikkje til alle artiklane i 2002-konvensjonen. Med andre ord innfører Aten-forordninga ei regional ordning basert på reglane i 2002 Aten-konvensjonen. Den regionale ordninga skal gjelde frå 31. desember 2012.

Innføringa av den regionale ordninga i EU gjer det naudsynt å ta eit atterhald med omsyn til 2002 Aten-konvensjonen i samband med ratifikasjonen, slik at det går fram at Lugano-konvensjonen om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker av 30. oktober 2007, eller, der det framleis er aktuelt, Lugano-konvensjonen om domsmyndigheit og om anerkjenning og fullbyrding av dommar i sivile og kommersielle saker av 16. september 1988, innanfor sitt verkeområde vert lagd til grunn for anerkjenning og fullbyrding av rettsavgjerder om høve som fell inn under 2002 Aten-konvensjonen. I proposisjonen ber regjeringa om Stortinget sitt samtykke til å ta eit slikt atterhald.

Innanfor den regionale ordninga som følgjer av Aten-forordninga, er reglane i 2002 Aten-konvensjo-

nen òg utvida til å gjelde nasjonal transport med skip av klasse A og B. Kommisjonen skal seinast 30. juni 2013 vurdere om reglane skal utvidast til å omfatte skip i klasse C og D. Medlemsstatane står fritt til å bestemme at reglane skal gjelde nasjonal transport generelt. I framlegget foreslår regjeringa at reglane om passasjeransvar skal gjelde for all nasjonal sjøtransport, men likevel slik at ein foreslår visse tilpassingar av ansvarsregimet i form av eit unntak for ansvar for terrorhendingar og av krava til forsikring og forsikringsbevis.

Noreg er ikkje part i 1974-konvensjonen eller protokollen til denne frå 1990. Hovudtrekka i det internasjonale regelverket er likevel gjennomførte i sjøloven. Reglane i sjøloven om aktløyseansvar for passasjerskade byggjer på 1974 Aten-konvensjonen, men likevel slik at ansvarsgransene for skadar på passasjerar ligg på nivået i 2002 Aten-konvensjonen. Ansvarsgransene i sjøloven vart auka til 400 000 SDR ved lov av 17. juni 2005.

Noreg var ein pådrivar i arbeidet med å få på plass 2002 Aten-protokollen. 2002 Aten-konvensjonen er undertekna av Noreg, men i arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen i norsk rett har ein venta på at EU skulle slutføre sitt arbeid med forordninga om regional gjennomføring av konvensjonen. 2002 Aten-konvensjonen inneber eit viktig framsteg jamført med 1974 Aten-konvensjonen. Ansvarsbeløpa aukar vesentleg. Samstundes er ansvarsgransene sentrale i omlegginga av reglane om ansvarsgrunnlaget ved skade på passasjerar. For andre hendingar enn skipsfartshendingar er ansvaret for død og personskade eit reint aktløyseansvar. For skipsfartshendingar er ansvaret for død og personskade gjort objektivt opp til ei grense på 250 000 SDR per passasjer. Over denne grensa er ansvaret subjektivt, men med snudd bevisbyrde opp til og med ei ansvarsgranse på 400 000 SDR for kvar passasjer. Ei anna nyskaping ved 2002 Aten-konvensjonen er at ein innfører eit krav om tvunge ansvarsforsikring for passasjerskip som tek meir enn 12 passasjerar. Forsikringsplikta gjeld for inntil 250 000 SDR multiplisert med så mange passasjerar som skipet er sertifisert til å føre. Det skal vere høve til direktekrav mot forsikringsgivaren.

Ratifikasjon av 2002 Aten-konvensjonen og gjennomføring av Aten-forordninga i norsk rett vil styrkje det erstatningsrettslege vernet for passasjerar ved skadar til sjøs. Samanlikna med dagens rettstilstand er det særleg reglane om tvunge ansvarsforsikring med direktekrav mot forsikringsgjevaren som har konsekvensar for passasjerane. Denne forsikringsplikta gjev passasjerane finansiell tryggleik for eventuelle erstatningskrav. På den andre sida er det mogleg at auka forsikringskostnader for næringa kan føre til ein viss auke i billettprisane.

Departementet reknar med at premiekostnadene for ansvarsforsikring vil auke som følge av det nye ansvarsregimet og reglane om tvunge forsikring. Høgare forsikringskostnader for næringa kan også innebere høgare kostnader for staten og fylkeskommunane der innanlands båt- og ferjeruter inngår i offentlege kjøp av tenester. Auka i premiekostnader og skadeutbetalingar er vanskeleg å talfeste, men departementet går ut frå at premieauka vil vere avgrensa. I dag utgjer forsikringsutgiftene for ei «gjennomsnittsferje» 2 pst. av totalutgiftene. Departementet går ut frå at kostnadene for staten og fylkeskommunane ikkje vil bli påverka i særleg grad.

Premieinntektene for forsikringsgjevarene vil i utgangspunktet auke med det same beløpet som premiekostnadene aukar for bortfraktarane, men det er samstundes sannsynleg med fleire og større skadeutbetalingar, sidan ansvarsgrunnlaget til ei viss grad er objektivt etter forslaget, og på grunn av forsikringsplikta.

Gjennomføringa av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga får administrative konsekvensar for sjøfartsstyresmaktene.

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 den fremlagte proposisjonen med forslag til lovvedtak og stortingsvedtak i sjøloven vedrørende regler om passasjeransvar m.m. Det vises til egen innstilling fra komiteen om endringer i sjøloven. Norge har vært pådriver i arbeidet med å få på plass 2002 Aten-protokollen, men i arbeidet med ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett har man ventet på at EU skulle slutføre sitt arbeid med forordningen om regional gjennomføring av konvensjonen.

Komiteen viser til at i all hovedsak blir ansvaret for transportøren overfor passasjerene styrket og utvidet. Ansvarsbeløpet øker betraktelig, med et objektivt ansvar opptil en grense på 250 000 SDR per passasjer, samt et subjektivt ansvar opptil en grense på 400 000 SDR.

Komiteen påpeker også at det ved Aten-konvensjonen innføres et krav til tvungen ansvarsforsikring for passasjerskip som tar mer enn 12 passasjerer. Plikten gjelder da for inntil 250 000 SDR multiplisert

med så mange passasjerer som skipet er sertifisert for.

Når det gjelder økonomiske og administrative konsekvenser, viser komiteen til at den nye forordningen som sagt vil styrke det erstatningsrettslige vernet for passasjerer ved skader til sjøs. Komiteen gjør oppmerksom på at ved innføring av tvungen ansvarsforsikring vil det kunne påløpe en viss økning i billettprisene for passasjerene, men da forordningen og lovforslaget i sin helhet styrker passasjerens finansielle sikkerhet for eventuelle erstatningskrav, mener komiteen at det gir grunnlag for aksept. Høyere forsikringskostnader for næringen kan innebære økte kostnader for stat og fylke, da det

innen offentlig kjøp av tjenester også inngår innenlands båt- og ferjeruter; dermed må det også her påregnes økte kostnader.

Komiteen viser videre til at departementet ønsker å gi Sjøfartsdirektoratet hjemmel for å kreve gebyr for å utstede sertifikatene. Dette på grunnlag av at det må utferdiges sertifikat i tråd med lovforslaget, samt at kontroll av fartøy som kommer i havn eller seiler fra norsk havn, som transporterer flere enn 12 passasjerer, har den nødvendige forsikringen og sertifikater på plass. Komiteen forutsetter at det ikke forskjellsbehandles mellom norske og utenlandske skip når det gjelder innkreving av gebyr ved håndhevelse av lovforslaget.

Komiteens tilråding

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

vedtak:

I

1. Stortinget samtykker i ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deira reisegods til sjøs, 1974.
2. Ved ratifikasjonen skal Noreg ta følgjande atterhald:
 - a)
 - «[1.1.] Forbehold i forbindelse med Norges regjerings ratifisering av Aten-konvensjonen av 2002 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («konvensjonen»).

Ansvarsbegrensning for transportører osv.

- [1.2.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense et eventuelt erstatningsansvar i henhold til nr. 1 eller 2 i artikkel 3 i konvensjonen ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 - 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle, eller
 - 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.3.] Norges regjering forbeholder seg videre retten til og forplikter seg til å anvende nr. 2.1.1. og 2.2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen med tilsvarende endringer på et slikt erstatningsansvar.
- [1.4.] Erstatningsansvaret for undertransportøren i henhold til artikkel 4 i konvensjonen, erstatningsansvaret for transportørens eller undertransportørens ansatte og agenter i henhold til artikkel 11 i konvensjonen, og grensen for det samlede erstatningsbeløpet i henhold til artikkel 12 i konvensjonen, skal begrenses på samme måte.
- [1.5.] Forbeholdet og forpliktelsen i nr. 1.2 får uansett anvendelse på ansvarsgrunnlaget i henhold til nr. 1 og 2 i artikkel 3, og uten hensyn til eventuelle bestemmelser om det motsatte i konvensjonens artikkel 4 eller 7, men dette forbeholdet og denne forpliktelsen påvirker ikke anvendelsen av artikkel 10 og 13.

Lovpliktig forsikring og forsikringsgivers ansvarsbegrensning

- [1.6.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense kravet i nr. 1 i artikkel 4*bis* om å være i besittelse av en forsikring eller annen økonomisk sikkerhet ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til det laveste av følgende beløp:
 – 250 000 regneenheter per passasjer per skadetilfelle, eller
 – 340 millioner regneenheter i alt per fartøy per skadetilfelle.
- [1.7.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å begrense erstatningsansvaret til forsikringsgiver eller en annen person som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 10 i artikkel 4*bis*, ved en passasjers dødsfall eller personskade, som skyldes én av de risikoene som er nevnt i nr. 2.2 i IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, til en høyeste grense for forsikringsbeløpet eller annen økonomisk sikkerhet som transportøren skal være i besittelse av i henhold til nr. 1.6 i dette forbeholdet.
- [1.8.] Norges regjering forbeholder seg også retten til og forplikter seg til å anvende IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, herunder anvendelse av de klausulene som er nevnt i nr. 2.1 og 2.2 i retningslinjene, når det gjelder alle former for lovpliktig forsikring i henhold til konvensjonen.
- [1.9.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å fritta forsikringsgiver eller den personen som yter økonomisk sikkerhet i henhold til nr. 1 i artikkel 4*bis*, for eventuelt erstatningsansvar som vedkommende ikke har påtatt seg.

Utstedelse av sertifikat

- [1.10.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å utstede forsikrings sertifikater i henhold til nr. 2 i artikkel 4*bis* i konvensjonen, som:
 – gjenspeiler den ansvarsbegrensningen og de kravene til forsikringsdekning som er nevnt i nr. 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og
 – omfatter slike andre begrensninger, krav og unntak som den mener er nødvendig, tatt i betraktning vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for utstedelse av sertifikatet.
- [1.11.] Norges regjering forbeholder seg retten til og forplikter seg til å godta slike forsikrings sertifikater som er utstedt av andre stater som er part i konvensjonen, i henhold til et lignende forbehold.
- [1.12.] Alle slike begrensninger, krav og unntak skal tydelig gjenspeiles i det sertifikatet som utstedes eller påtegnes i henhold til nr. 2 i artikkel 4*bis* i konvensjonen.

Forholdet mellom dette forbeholdet og IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen.

- [1.13.] Rettighetene i henhold til dette forbeholdet skal utøves idet det tas behørig hensyn til IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, eller til eventuelle endringer av den, med henblikk på å sikre ensartethet. Dersom et forslag om å endre IMOs retningslinjer for gjennomføring av Aten-konvensjonen, herunder begrensningene, er blitt godkjent av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons juridiske komité, skal disse endringene få anvendelse fra det tidspunktet som er fastsatt av komiteen. Dette skal skje med forbehold for folkerettens regler når det gjelder en stats rett til å heve eller endre sitt forbehold.»

b)

«Erklæring vedrørende Artikkel 17*bis*(3) i 1974 Aten-konvensjonen, som endret ved Artikkel 11 i 2002 Aten-protokollen

Norges regjering erklærer at rettsavgjørelser vedrørende forhold omfattet av Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs, 2002 (Konvensjonen) skal, når truffet av en domstol i en Stat som er part i Lugano-konvensjonen om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker av 30. oktober 2007 eller Lugano-konvensjonen om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker av 16. september 1988, skal anerkjennes og fullbyrdes i Norge i samsvar med den konvensjonen.»

II

1. Stortinget samtykker i at Noreg gir erklæring om at Noreg gjer bruk av retten til å fastsetje nasjonale ansvarsgrenser etter artikkel 15 *3bis* i Konvensjon om avgrensing av ansvaret for sjørettslege krav 1976, som endra ved 1996-endringsprotokollen.
2. Noreg gir følgjande erklæring:
«Norges regjering vil benytte seg at muligheten i artikkel 15 (*3bis*) i 1976 Konvensjon om

begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved 1996 Protokollen, til ved særlige nasjonale bestemmelser regulere det ansvarssystem som skal anvendes på krav for tap av liv eller skade på person hos et skips passasjerer. Ansvarsgrensen i artikkel 7 nr. 1 på 175 000 per passasjer økes i norsk rett til 250 000 SDR per passasjer.»

Oslo, i justiskomiteen, den 5. mars 2013

Per Sandberg

leder

Åse Michaelsen

ordfører

