

Prop. 12 L

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

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

*Tilråding fra Justis- og beredskapsdepartementet 26. oktober 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

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»).

Direktivet ble bindende for Norge ved EØS-komiteens beslutning nr. 32/2010 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 denne proposisjonen at reglene om tvungen ansvarsforsikring i direktiv 2009/20/EF gjennomføres ved nye bestemmelser i sjøloven, jf. forslaget til ny §§ 182 a, 182 b og 182 c i sjø-

loven. Det foreslås i proposisjonen at forsikringsplikten pålegges rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer, jf. lovforslaget § 182 a første ledd. Etter forslaget skal forsikringen kunne dokumenteres med et sertifikat, fra forsikringsgiver, som skal være om bord på skipet til enhver tid, jf. lovforslaget § 182 a annet ledd. 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, jf. lovforslaget § 182 a tredje ledd. Videre foreslås det i proposisjonen å gi norske myndigheter hjemmel for bortvisning av utenlandske skip uten sertifikat fra norske havner, jf. lovforslaget § 182 b. 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, jf. lovforslaget § 182 c. Videre foreslås det i proposisjonen å gi departementet hjemmel til å gi forskrift blant annet om krav til sertifikat og plikt til fremvisning av sertifikat, jf. lovforslaget § 182 a femte ledd. 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 nr. 123/2010 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). Forordningen er trådt i kraft i EU.

Forordning (EF) nr. 785/2004 er gjennomført i luftfartsloven § 10-38 a fjerde ledd og § 11-2 første ledd ved henvisning til forordningen. I proposisjonen foreslås det å innta forskriftshjemler i luftfartsloven § 10-38 a tredje ledd og § 11-2 annet ledd 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. Det foreslås videre å oppheve henvisningene til forordning (EF) nr. 785/2004 i luftfartsloven § 11-2 første ledd og § 10-38 a fjerde ledd.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Direktiv 2009/20/EF

Direktiv 2009/20/EF 23. april 2009 pålegger eiere av skip på 300 bruttotonn eller mer å tegne forsikring, jf. artikkel 2 nr. 1 og artikkel 4 nr. 1. Den obligatoriske forsikringen skal dekke sjørettslige krav som er omfattet av 1996-globalbegrensningskonvensjonen, jf. artikkel 4 nr. 3 første punktum. Direktekrav er ikke et spørsmål som berøres i direktivet.

Medlemsstatene skal kreve at alle skip under eget flagg har den obligatoriske forsikringen, jf. artikkel 4 nr. 1. Videre skal medlemsstatene kreve at alle utenlandske skip som anløper havn under medlemsstatens jurisdiksjon, har slik forsikring, jf. artikkel 4 nr. 2 første punktum. Det er presisert i direktivet at medlemsstatene, dersom det ikke strider mot folkeretten, kan kreve at utenlandske skip har slik forsikring også ellers når skipene opererer i et lands sjøterritorium, jf. artikkel 4 nr. 2 annet punktum.

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 gjen-skepe konkurranse mellom aktørene.

Direktivet har blant annet bestemmelser om sertifikat fra forsikringsgiveren (artikkel 6), myndighetenes kontroll av slikt sertifikat (artikkel 5 nr. 1) og bortvisning av skip som mangler slikt sertifikat (artikkel 5 nr. 2). Direktivet stiller videre krav om at medlemsstatene skal innføre et sanksjonssystem for brudd på reglene som gjennomfører direktivet (artikkel 7).

Direktivet presiserer at det ikke skal ha innvirkning på ordninger innført ved gjeldende rettsakter i den enkelte medlemsstat, og som er oppført i bilaget til direktivet, jf. artikkel 2 nr. 3. Dette bilaget viser til følgende rettsakter:

- Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade («CLC-konvensjonen»), som pålegger oljetankere en forsikringsplikt for oljesølskade,
- Den internasjonale konvensjon 3. mai 1996 om erstatningsansvar for skade i forbindelse med transport av farlige og skadelige stoffer til sjøs («1996 HNS-konvensjonen»), som pålegger skip som fører slikt gods, å ha forsikring for skade forårsaket av slike stoffer ved en sjøulykke,
- Den internasjonale konvensjon 23. mai 2001 om ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje («bunkerskonvensjonen»), som pålegger alle skip over 1000 bruttotonn å ha forsikring for ansvar for skade forårsaket av bunkersoljesøl,
- Den internasjonale Nairobi-konvensjonen 18. mai 2007 om vrakfjerning («vrakfjerningskonvensjonen»), som pålegger alle skip på over 300 bruttotonn å ha forsikring som dekker kostnadene til fjerning av skipsvraket dersom skipet blir vrak etter en ulykke,
- Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar for passasjerer ved ulykker under sjøtransport («Aten-forordningen»), som gjennomfører Protokoll av 1. november 2002 til Atenkonvensjonen av 13. desember 1974 om transport av passasjerer og deres bagasje til sjøs («2002 Aten-konvensjonen») med tilhørende anbefalinger og retningslinjer.

CLC-konvensjonen og bunkerskonvensjonen, er trådt i kraft internasjonalt, og er gjennomført i

norsk rett i sjøloven kapittel 10. Vrakfjerningskonvensjonen og 2002 Aten-konvensjonen vil antakelig tre i kraft innen få år, forutsatt at de blir ratifisert av EUs medlemsstater. Aten-forordningen gjelder fra det tidspunktet 2002 Aten-konvensjonen trer i kraft for EU, men uansett ikke senere enn 31. desember 2012. I praksis innebærer dette at uavhengig av om 2002 Aten-konvensjonen har trådt i kraft internasjonalt, vil konvensjonens løsninger innføres innenfor EU fra og med 31. desember 2012.

1996 HNS-konvensjonen er ikke trådt i kraft internasjonalt. Enkelte av konvensjonens løsninger viste seg vanskelige å gjennomføre i praksis, og på denne bakgrunn forenkler protokoll 30. april 2010 til 1996 HNS-konvensjonen systemet etter konvensjonen. De nødvendige forutsetningene for ikrafttredelse av 1996 HNS-konvensjonen, slik den er endret ved 2010 HNS-protokollen, skal nå være til stede, slik at en får på plass et internasjonalt system for ansvar og erstatning for skade ved sjøtransport av farlige og forurensende stoffer.

Fristen for gjennomføringen av direktiv 2009/20/EF var 1. januar 2012, men arbeidet med gjennomføringen i norsk rett er blitt forsinket.

Gjennomføringen av direktivet i norsk rett er nærmere behandlet i punkt 3 i proposisjonen.

2.2 Forordning 285/2010

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 innførte krav om minimumsforsikring for luftfartsselskaper og luftoperatørers erstatningsansvar. Kommisjonsforordningen (EU) nr. 285/2010 justerer forsikringskravene i forordning (EF) 785/2004. 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.

Gjennomføringen av forordning (EU) 285/2010, er nærmere behandlet i proposisjonen punkt 4.

2.3 Høringen

Forslag om endringer i sjøloven og luftfartsloven til gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010 ble sendt på høring 23. april 2012. Høringsbrevet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Alle departementene

Finanstilsynet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Konkurransetilsynet
Kystverket
Luftfartstilsynet
Sjøfartsdirektoratet
Statistisk sentralbyrå

Advokatforeningen
Assuranceforeningen Skuld
Avinor AS
Barin (Board of Airline Representatives in Norway)
De sjøkyndiges forbund
Den norske Reisebransjeforening
Finansnæringens Fellesorganisasjon
Fiskebåtrederens Forbund
Fraktefartøyenes Rederiforening
Gard Services AS, Arendal
Greenpeace Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Intertanko
Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Miljøstiftelsen Bellona
Møretrygd
Nasjonalt støttegruppenettverk
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skibsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund
Norges Rederiforbund
Norsk Flygerforbund
Norsk Flyoperatør Forbund
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk senter for menneskerettigheter
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverandører
Næringslivets Hovedorganisasjon
Rederienes Landsforening

Reiselivsbedriftenes landsforening
Sjøassurandørenes Centralforening
(CEFOR)
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høringsfristen var 25. juni 2012. Følgende instanser har kommet med realitetsmerknader:

Fiskeri- og kystdepartementet
Forsvarsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Samferdselsdepartementet

Kystverket

Advokatforeningen
Assuranceforeningen Skuld
Fiskebåtrederens Forbund
Fraktesfartøyenes Rederiforening
De sjøkyndiges forbund
The Nordic Association of Marine Insurers
(Cefor)

Følgende instanser uttalte at de ikke hadde merknader:

Arbeidsdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Finanstilsynet
Forbrukerrådet
Statistisk sentralbyrå

Landsorganisasjonen i Norge

3 Forslag til gjennomføring av direktiv 2009/20/EF – endringer i sjøloven

3.1 Gjeldende rett

Norsk rett har ingen generelle regler om tvungen ansvarsforsikring for eiere av skip. I sjøloven finnes det imidlertid regler om dette på særskilte områder. Sjøloven kapittel 10 gjennomfører CLC-

konvensjonen og bunkerskonvensjonen i norsk rett. Disse reglene innebærer at eiere av skip på nærmere angitte vilkår er underlagt regler om tvungen ansvarsforsikring som dekker ansvar for forurensningsskade forårsaket av henholdsvis olje og bunkersolje opp til nærmere fastsatte ansvarsgrenser.

De fleste skip har tegnet ansvarsforsikring på frivillig basis i dag, selv om det i norsk rett ikke oppstilles noen generell regel om tvungen ansvarsforsikring. Forsikringsdekningen er imidlertid forskjellig avhengig av om skipet har tegnet forsikring i en av P&I-klubbene som er medlem av The International Group of P&I Clubs, eller om forsikringen er tegnet i det vanlige kommersielle markedet. Forsikringsdekningen etter en P&I-forsikring vil også bero på om den er tegnet på norske eller engelske vilkår. Så langt departementet kjenner til, er det først og fremst skip på 2000 bruttotonn eller mer som har P&I-forsikring.

Norsk kyst- og fisketonnasje som ikke har tegnet forsikring i en av P&I-klubbene, vil være forsikret på basis av Sjøforsikringsplanen av 1996, kap. 17.

3.2 Pliktsubjektet

3.2.1 Direktivets krav

Direktivet artikkel 4 stiller krav om forsikring som skal dekke sjørettslige krav som er omfattet av 1996-globalbegrensningskonvensjonen. Reglene i 1996-globalbegrensningskonvensjonen gir flere rettssubjekter adgang til å kreve begrensnings av sitt ansvar. Sjøloven kapittel 9 gjennomfører reglene i denne konvensjonen i norsk rett, og i § 171 første ledd i dette kapitlet er det angitt hvem som kan kreve slik begrensnings:

«Rederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten kan begrense sitt ansvar etter reglene i dette kapittel. Det samme gjelder enhver som yter tjenester i direkte forbindelse med berging (...).»

Meningen med direktivet er imidlertid ikke å pålegge alle som kan kreve begrensnings etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen, forsikringsplikt. Direktivet regulerer hvem forsikringsplikten skal påligge. Etter den engelske versjonen av direktivet er det «shipowners» som utpekes som pliktsubjekt. Begrepet «shipowner» er nærmere definert som «registered owner of a seagoing ship, or any other person such as the bareboat charterer who is responsible for the operation of

the ship», jf. artikkel 3 bokstav a. Avhengig av de konkrete omstendighetene vil det derfor kunne være en annen enn skipets registrerte eier som kan utpekes som pliktsubjekt etter direktivet.

3.2.2 Høringsnotatet

Departementet foreslo i høringsnotatet at forsikringsplikten skal pålegges rederen av skipet. Dette ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 1.3.1 side 4:

«Slik departementet forstår direktivet, er det ikke meningen å utpeke flere pliktsubjekter for hvert skip, men å utpeke noen som er ansvarlig for å tegne forsikring for hvert skip. Dermed vil man unngå dobbeltforsikring av samme risiko.

Der sjøloven for øvrig har regler om tvungen forsikring, påhviler plikten den registrerte eieren av skipet, se for eksempel sjøloven § 186 første ledd og § 197 første ledd, jf. § 191 femte ledd.

Slik departementet ser det, står man overfor to alternativer. Det ene alternativet er å pålegge skipets registrerte eier forsikringsplikt, i tråd med de øvrige reglene om tvungen forsikringsplikt. Fordelen med en slik løsning er at pliktsubjektet er relativt enkelt å identifisere. Det andre alternativet er å pålegge rederen – slik dette begrepet er fastlagt i norsk rett – forsikringsplikten. I denne sammenheng nevnes at man i Sverige har valgt den sistnevnte løsningen i forslaget til gjennomføringsbestemmelser, jf. Regjeringens proposition 2011/12:111 Ansvarsforsikring vid sjötransporter side 18 flg. Det har man også gjort i Danmark, jf. Lov nr. 251 av 30. mars 2011.

I lovforslaget i punkt 5 er rederen foreslått som pliktsubjekt, se forslaget til § 182 a første ledd i sjøloven. Bakgrunnen er at dette begrepet antakelig er best i samsvar med direktivets ordlyd. I tillegg er løsningen på linje med løsningen som er foreslått i Sverige og valgt i Danmark.»

3.2.3 Høringsinstansenes syn

Kystverket tar til orde for at skipets registrerte eier bør vurderes som pliktsubjekt, og peker særlig på hensynet til harmonisering med reglene i sjøloven §§ 186 og 197. Kystverket uttaler:

«Hvem som skal ha forsikringsplikt bør vurderes å harmoniseres med reglene i sjøloven kapittel 10 I. og II., jf. bunkersoljekonvensjo-

nen, 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen. Det er her registrert eier som uansett skyld er ansvarlig for forurensningsskade. Etter disse kapitlene er det 'eier' som har forsikringsplikt, jf. sjøloven §§ 186 og 197.

Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav fra 1976 (begrensningskonvensjonen) som er implementert i norsk rett i sjøloven kapittel 9, omfatter regler knyttet til rett til ansvarsbegrensning. Konvensjonen gir ikke regler om ansvarsgrunnlag, kun om begrensningrett. Bunkersoljekonvensjonen, 1992-ansvarskonvensjonen og 1992-fondskonvensjonen er ansvarskonvensjoner som omfatter egne ansvarsgrunnlag. Ansvarskonvensjonene hjemler også krav om obligatorisk forsikring for den ansvarlige registrerte eier. Det bør vurderes å behandle reglene om obligatorisk forsikring i direktivet på lik måte som forsikringsbestemmelsene i ansvarskonvensjonene.

For Kystverket vil regler om obligatorisk forsikring først og fremst ha betydning i forbindelse med Kystverkets refusjonskrav i henhold til forurensningsloven og Svalbardmiljøloven. I henhold til dette regelverket kan det forekomme flere ansvarlige for samme hendelse. I denne forbindelse er det av vekt at forsikringsforpliktelsen pålegges en aktør som er ansvarlig i henhold til forurensningsloven og Svalbardmiljøloven.»

Assuranceforeningen Skuld tar ikke uttrykkelig stilling til hvem som bør utpekes som pliktsubjekt, men uttaler at foreningen i utgangspunktet mener at Norge, av hensyn til lik utforming internasjonalt, skal benytte de samme begrepene som andre stater. Videre pekes det på at det ikke kommer klart fram av høringsnotatet hvorfor «rederen» er bedre i samsvar med direktivets ordlyd enn definisjonen direktivet selv inneholder.

Nærings- og handelsdepartementet, Advokatforeningen og The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor), støtter forslaget i høringsnotatet om at rederen av skipet pålegges forsikringsplikten. *Advokatforeningen* uttaler:

«Når det gjelder spørsmålet om hvem som bør utpekes som pliktsubjekt i forslaget til ny § 182 a støtter Advokatforeningen departementets forslag om at 'rederen' gjøres til pliktsubjekt. Advokatforeningen deler departementets syn om at 'reder' som pliktsubjekt vil være det alternativ som best samsvarer med direktivets ordlyd. Det anses også positivt at samme løsning

som er foreslått eller valgt i andre land også velges i Norge.

Siden det er tale om gjennomføring av et EU direktiv bør valg av pliktsubjekt baseres på en løsning som vil bidra til en uniform rettsanvendelse på tvers av land. Etter Advokatforeningens vurdering er hensynet til uniform praktisering av regelverket viktig ettersom bestemmelsene vil berøre så vel norske som utenlandske skip i Norge, samt norske skip i utlandet. Det vil være uheldig dersom gjennomføring av direktivet medfører en ulik praktisering av regelverket.»

Nærings- og handelsdepartementet uttaler:

«Meningen med direktivet må imidlertid være å utpeke noen som er ansvarlig for å tegne forsikring for hvert skip. Vi støtter derfor deres forståelse om at det må være tilstrekkelig at ett av pliktsubjektene besørger at skaderisikoen er dekket gjennom forsikring. I den forlengelse støtter vi også deres forslag om at pliktsubjektet etter norsk rett skal være rederen – slik dette begrepet er fastlagt etter norsk rett. Etter vår vurdering vil dette være en løsning som sikrer næringen nødvendig fleksibilitet mht. å innordne seg etter de nye pliktene på en hensiktsmessig måte. Videre har både Sverige og Danmark valgt tilsvarende løsning, noe som sikrer norske rederier like konkurransevilkår med disse.»

3.2.4 Departementets vurdering

Departementet følger opp forslaget i høringsnotatet om at rederen pålegges forsikringsplikten, jf. departementets forslag til § 182 a første ledd i sjøloven. Departementet legger særlig vekt på direktivets ordlyd sammenholdt med dets formål, retts tekniske hensyn samt hensynet til uniform forståelse av direktivet.

Etter departementets syn er det best i samsvar med direktivets ordlyd å utpeke rederen som pliktsubjekt fremfor skipets registrerte eier. Slik direktivet er utformet, er formålet å pålegge forsikringsplikten på den som har den kommersielle interessen i skipets drift, jf. definisjonen av begrepet «shipowner» (omtalt ovenfor i punkt 3.2.1). Denne definisjonen åpner for at forsikringsplikten, avhengig av omstendighetene, kan påhvile også andre enn skipets registrerte eier.

Etter departementets syn reflekterer begrepet «rederen» - slik dette begrepet er fastsatt i norsk rett - definisjonen i direktivets artikkel 3 bokstav a

på en hensiktsmessig måte. Det norske rederbegrepet kan bety skipets eier, men eier- og rederposisjonen behøver ikke nødvendigvis å falle sammen. Rederen kan være en annen enn eieren dersom de beføyelser som særpreger rederivirk-somhet, er overført til en annen enn eieren. Som eksempel nevnes tilfeller der eieren har leid bort skipet, og avtalen kun gjelder det nakne skip – såkalt bare boat-certeparti. I et slikt tilfelle vil leieren – bare boat-befrakteren – selv måtte sørge for skipets bemanning og utrustning. Rederposisjonen vil dermed være overført til bare boat-befrakteren.

Departementet legger også vekt på at det er lovteknisk enklere å bruke begrepet «rederen» fremfor å innta definisjonen i direktivets artikkel 3 bokstav a i sjøloven.

Som også påpekt i høringsnotatet, forstår departementet direktivet slik at det ikke er meningen å utpeke flere pliktsubjekter for hvert skip, men å utpeke noen som er ansvarlig for å tegne forsikring for hvert skip. Dersom forsikringsplikten ble knyttet til en ordrett gjengivelse av definisjonen i direktivet selv, kunne dette gi et inntrykk av at flere kan ha forsikringsplikten samtidig. Ved å pålegge «rederen» forsikringsplikten, kanaliseres forsikringsplikten til den som har den kommersielle interessen i skipets drift, samtidig som man unngår dobbeltforsikring av samme risiko.

Departementet har også lagt vekt på at Sverige og Danmark har valgt å pålegge rederen forsikringsplikten.

3.3 Forsikringspliktens omfang

3.3.1 Direktivets krav

Forsikringen som kreves etter direktivet, skal omfatte de krav som kan begrenses etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen, jf. direktivet artikkel 4 nr. 3 første punktum. Forsikringsomfanget skal være likt det maksimale ansvaret etter konvensjonens ansvarsbegrensningsregler, jf. direktivet artikkel 4 nr. 3 annet punktum.

3.3.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet punkt 1.3.2 side 5 uttaler departementet at departementet forstår direktivet slik at det ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrenser 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter. Det understrekes videre at forslaget til ny § 182 a i sjøloven baserer seg på denne forståelsen av direktivet. I høringsnotatet punkt 1.3.2 side 4-5 uttales følgende:

«1996-globalbegrensningskonvensjonen artikkel 18 nr. 1 åpner for at de tilsluttede statene kan ta forbehold som gjør at en for enkelte krav kan unnta dem fra begrensning etter konvensjonen. Kravene det gjelder, er omhandlet i konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstavene d og e. Konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d gjelder krav i anledning heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, blitt vrak, strandet eller forlatt, innbefattet alt som er eller har vært om bord i slikt skip. Konvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav e gjelder krav i anledning av fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last.

Norge tok et slikt forbehold 28. juni 2002, og for de nevnte kravene opererer vi i norsk rett med høyere ansvarsgrenser enn det 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter, jf. sjøloven § 175 a, jf. § 172 a. Reglene er nærmere omhandlet i Ot.prp. nr. 79 (2004-2005). De alminnelige ansvarsgrensene gjelder heller ikke for statsskip i ikke-kommersiell drift eller boreskip, jf. sjøloven § 181.

Departementet forstår direktivet slik at det ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrenser 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter, verken for utenlandske skip eller for skip under norsk flagg. Konsekvensen av dette er at det for slike krav som det er fastsatt høyere ansvarsgrenser for, jf. sjøloven § 175 a, jf. § 172 a, kun kan kreves tvungen forsikring innenfor 1996-globalbegrensningskonvensjonens rammer. Det overskytende ansvaret vil stå uforsikret, med mindre det dekkes av frivillig tegnet forsikring.»

3.3.3 Høringsinstansenes syn

Tre høringsinstanser har uttalt seg om hvorvidt direktivet åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrensene 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter: *Assuranceforeningen Skuld*, *Fiskeri- og kystdepartementet* og *Nærings og handelsdepartementet*. Alle tre høringsinstansene støtter forståelsen som er lagt til grunn i høringsnotatet om at direktivet ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrenser 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter.

Assuranceforeningen Skuld uttaler videre:

«At Norge har tatt forbehold om en høyere ansvarsgrense ved vrakfjerning, vil ikke nødvendigvis bety at det overskytende ansvaret vil stå uforsikret. De aller fleste skip innmeldt i IG

P&I-klubbene har likevel forsikringsdekning som er betydelig høyere enn globalbegrensningskonvensjonenes nivåer.»

3.3.4 Departementets vurdering

Departementet følger opp forslaget i høringsnotatet og legger til grunn at direktivet ikke åpner for å pålegge forsikringsplikt utover de ansvarsgrenser 1996-globalbegrensningskonvensjonen fastsetter, verken for utenlandske skip eller for skip under norsk flagg. Dette følger etter departementets syn av ordlyden i den engelske versjonen av direktivet, jf. formuleringen «shall be equal to» i artikkel 4 nr. 3. Forslaget til ny § 182 a i sjøloven baserer seg på denne forståelsen av direktivet. Departementet vil bemerke at dette ikke er til hinder for at høyere forsikringsdekning kan tegnes på frivillig basis, og at dette også er gjeldende praksis. Det vises her til høringsuttalelsen fra Assuranceforeningen Skuld som er gjengitt i punkt 3.3.3.

3.4 Sertifikat for forsikring eller sikkerhetsstillelse

3.4.1 Direktivets krav

Etter direktivet artikkel 6 nr. 1 skal skipet ha sertifikat om bord fra forsikringsgiver eller sikkerhetsstiller som viser at gyldig forsikring eller sikkerhetsstillelse er i kraft.

Hvilken informasjon som skal fremgå av dette sertifikatet, og på hvilket språk det skal utstedes eller oversettes til, er nærmere regulert i direktivets artikkel 6 nr. 2 og 3.

3.4.2 Høringsnotatet

Departementet foreslo i høringsnotatet at sertifikatplikten gjennomføres ved annet ledd i ny § 182 a i sjøloven. Det ble foreslått at forsikringsgiveren eller sikkerhetsstilleren skal utstede et sertifikat som bekrefter at det foreligger gyldig forsikring eller sikkerhet. Videre ble det foreslått at dette sertifikatet skal være om bord i skipet til enhver tid, og at skipet ikke kan seile under norsk flagg uten gyldig sertifikat.

Departementet foreslo videre at direktivet artikkel 6 nr. 2 og 3 om sertifikatenes innhold og språk gjennomføres ved forskrift. Det ble i høringsnotatet foreslått å gi departementet hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om sertifikatenes innhold og utforming, jf. lovforslaget § 182 a femte ledd. I høringsnotatet er det også inntatt et

forslag til utforming av forskriftsbestemmelser om dette, jf. høringsnotatet punkt 6 side 15.

3.4.3 Høringsinstansenes syn

Tre høringsinstanser har understreket viktigheten av at norske myndigheter ivaretar prinsippet om likebehandling av assurandører som dekker rederansvaret, også når det gjelder assurandører som ikke er med i International Group of P&I Clubs (IG). Disse tre er: *The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)*, *Fraktefartøyenes Rederiforening* og *Fiskebåtredernes forbund*. Høringsinstansene viser til at det kan føre til en uheldig konkurransevidning dersom myndighetene i EU-land ikke vil godkjenne forsikringssertifikat utstedt av norske selskap som står utenfor IG. *The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)* uttaler videre:

«Når det gjelder kravet til assurandøren som dekker rederansvaret, merker vi oss med tilfredshet at utkastet til forskrift kun stiller krav til sertifikatets innhold, ikke til hvilken assurandør som dekker rederansvaret. (...) Det er vårt syn at en myndighetspraksis som favoriserer sertifikater utstedt av P&I-klubbene i IG ikke har hjemmel i direktivet og vil virke konkurransevidende.»

Nærings- og handelsdepartementet uttaler at departementet ikke oppfatter ordlyden i direktivet slik at myndighetene er avskåret fra å akseptere forsikringsdekning fra forsikringstilbydere som ikke er medlem av IG. Det uttales at det avgjørende vil være om forsikringstilbyderne som ikke medlem av IG, tilbyr «similar conditions of cover», jf. artikkel 3 bokstav b. *Nærings- og handelsdepartementet* uttaler følgende om formuleringen «similar conditions of cover»:

«Hva som menes med 'similar conditions of cover' er ikke avklart i direktivet. Vi kan imidlertid hente veiledning fra IMOs retningslinjer for aksept av dokumentasjon fra forsikringstilbydere etter Bunkerskonvensjonen (vedlegg 3 i sirkulær nr. 3145). Etter denne kan tilsynsmyndighetene kreve fremlagt dokumentasjon blant annet om selskapets likviditet for å sikre skadelidtes erstatningsvern ved bunkersølskade. For å redusere den administrative byrden kan tilsynsmyndighetene i de forskjellige medlemslandene også utveksle informasjon. For forsikringsselskaper som er registrert i et EØS/EU-medlemsland, og som opererer i

henhold til relevant regelverk i det aktuelle landet, bør trolig sirkulæret ha mindre gjennomslagskraft. Bakgrunnen for dette er at forsikringsindustrien i EØS/EU er regulert, blant annet gjennom direktiv 2009/138/EU (Solvency II-direktivet). Kravet om 'similar conditions of cover' bør derfor trolig anses som oppfylt uten nærmere undersøkelser dersom det er åpenbart at forsikringstilbyderen opererer i henhold til relevant regelverk i medlemslandet.

Ulikt artikkel 3 bokstav b stiller ikke ordlyden i forslag til ny sjølov § 182a første ledd krav til assurandøren. Kravet må imidlertid innfortolkes på bakgrunn av formålet med direktivet. Det bør derfor ikke herske tvil om at norske tilsynsmyndigheter ved tvil kan kreve fremlagt dokumentasjon som viser at fartøyet er forsikret i henhold til direktivets formål.»

Assuranceforeningen Skuld mener man bør akseptere standard forsikringspolise utstedt av P&I-klubbene i IG – Certificate of Entry (CoE) – som bevis på at forsikringsplikten er dekket. Det vises til at disse sertifikatene inneholder all den informasjon som er påkrevd av forsikringsdirektivet, og at flere stater har bekreftet at de vil akseptere slike sertifikater som bevis på gyldig forsikring etter direktivet. Det vises videre til at de fleste sjørettslige krav faller innenfor det dekningsomfang som tilbys av P&I-klubbene som er medlemmer i IG, og at formålet med forsikringsdirektivet ikke har vært å endre de vilkår som skipene i dag er forsikret under, men å sikre at skipene seiler med standard forsikringer.

3.4.4 Departementets vurdering

Departementet foreslår som i høringsnotatet at plikten til å ha sertifikat fra forsikringsgiver eller sikkerhetsstiller om bord gjennomføres ved annet ledd i ny § 182 a i sjøloven. Videre går departementet inn for, som foreslått i høringsnotatet, at et skip ikke kan seile under norsk flagg uten gyldig sertifikat, jf. forslaget til § 182 a annet ledd.

Direktivets krav til innhold og språk i slike sertifikater, jf. artikkel 6 nr. 2 og 3, er detaljerte, og etter departementets syn er det mer naturlig å regulere dette i forskrift. Det foreslås derfor at departementet gis hjemmel til i forskrift å gi nærmere regler om forsikring og annen sikkerhet, herunder blant annet om «krav til sertifikat», jf. forslag til sjøloven § 182 a femte ledd. Dette forslaget er i tråd med forslaget i høringsnotatet. Departementet forutsetter at krav til innhold og språk i

sertifikater gjennomføres i forskrifts form på et senere tidspunkt.

Flere av høringsinstansene har tatt opp spørsmålet om krav til hvem som skal være assurandører. Departementet bemerker at direktivet åpner for andre tilbydere enn de som er medlem av IG. Det følger direkte av direktivets ordlyd at det avgjørende vil være om forsikringstilbyderne tilbyr «similar conditions of cover», jf. artikkel 3 bokstav b. Etter direktivets ordlyd er det dermed ikke avgjørende hvem som tilbyr forsikringen, men på hvilke vilkår forsikringen tilbys. Departementet slutter seg til *Nærings- og handelsdepartementets* uttalelse om at «similar conditions of cover» må klarlegges, men viser til at det er naturlig at dette reguleres i forskrift.

3.5 Særskilt om utenlandske skip

3.5.1 Direktivets krav

Etter direktivets artikkel 4 nr. 2 første punktum skal medlemsstatene kreve at alle utenlandske skip som anløper en havn under medlemsstatens jurisdiksjon, har den obligatoriske forsikringen.

Medlemsstatene kan kreve at utenlandske skip har slik forsikring også ellers når skipene opererer i et lands sjøterritorium (jf. den engelske språkversjonen som benytter betegnelsen «territorial waters»), jf. artikkel 4 nr. 2 annet punktum. Det er presisert at et slikt krav må være i samsvar med folkeretten.

3.5.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at forsikringsplikten og plikten til å ha sertifikat om bord gis anvendelse for «utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen», jf. forslaget til tredje ledd i ny § 182 a. I høringsnotatet vises det til at forslaget innebærer samme type regulering som finnes i tilsvarende situasjoner ellers i sjøloven, jf. høringsnotatet punkt 3.1 side 11.

3.5.3 Høringsinstansenes syn

Kystverket har som eneste høringsinstans uttalt seg om i hvilken grad forsikrings- og sertifikatplikten skal få anvendelse på utenlandske skip også ellers når skipene opererer i Norges territoriale farvann. *Kystverket* uttaler:

«Dersom man skal sikre betalingsevne for de sjørettslige krav som er omfattet av direktivet, dvs. krav som er nevnt i sjøloven kapittel 9 og gjelder skip over 300 bruttotonn, er det behov for et regelverk som sikrer at alle fartøy som opererer i norske farvann har forsikring. Forsikringsplikten i henhold til direktivet vil ikke gjelde utenlandske skip som ikke anløper havn eller har laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Kystverket merker seg at det i høringsnotatet slås fast at direktivet ikke forhindrer at man kan operere med slike krav også ellers når utenlandske skip opererer i et lands territoriale farvann. Det er etter Kystverkets oppfatning behov for å øke sikkerheten for innkreving av sjørettslige krav som faller utenfor virkeområdet til foreliggende lovforslag, og det bør derfor vurderes å utvide forsikringsplikten også for fartøy som seiler innen 12 nautiske mil fra grunnlinjen uten å anløpe norsk havn eller laste eller losseplass i Norge eller på norsk kontinentalsokkel. Når det er foreslått forsikringsplikt for skip over 300 bruttotonn som har laste- og losseplass på den norske delen av kontinentalsokkelen, virker ikke dette urimelig. Norge har et urent farvann med ofte ekstreme vær-situasjoner der dessverre ulykker skjer også med skip som ikke anløper havn. De samme hensyn vil derfor komme til anvendelse i situasjoner der utenlandske skip over 300 bruttotonn ikke anløper havn eller har laste- og losseplass i Norge.»

3.5.4 Departementets vurdering

Departementet foreslår at forsikringsplikten omfatter utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen, eller som utfører oppgaver i norsk territorialfarvann, jf. lovforslaget § 182 a tredje ledd. Forslaget innebærer at anvendelsesområdet utvides noe sammenlignet med forslaget i høringsnotatet.

Departementet legger til grunn at direktivet åpner for at forsikringsplikt kan pålegges fartøy som opererer i Norges territorialfarvann, dvs. både sjøterritoriet og indre farvann. Som nevnt i punkt 3.5.1 åpner direktivet etter sin ordlyd for at medlemsstatene kan kreve at utenlandske skip har tvungen forsikring når skipene opererer i et lands sjøterritorium (jf. den engelske språkversjonen som benytter betegnelsen «territorial waters»), jf. artikkel 4 nr. 2 annet punktum. Etter departementets syn må imidlertid direktivets

begrepsbruk ses i sammenheng med at det er i en kyststats sjøterritorium at suvereniteten kan innskrenkes av retten til uskyldig gjennomfart, slik at det her er behov for særskilt avklaring. Tilsvarende synspunkt er lagt til grunn i de svenske lovarbeidene, jf. Prop. 2011/12:111 Ansvarsforsikring ved sjötransporter side 25.

Som påpekt av *Kystverket*, har Norge et urent farvann med ofte ekstreme vær-situasjoner der ulykker skjer, også med skip som ikke anløper havn. Formålet med direktivet er å styrke de skadelidtes stilling og sikre deres rett til erstatning ved en ulykke. Dersom forsikringsplikten ikke skulle omfatte fartøy som opererer i norsk territorialfarvann, ville dette svekke skadelidtes vern. Skadelidtes stilling bør ikke avhenge av fartøyets nasjonalitet eller hvorvidt fartøyet anløper havn, laste- eller losseplass. Departementet mener på denne bakgrunn at muligheten til å pålegge forsikringsplikt for fartøy som opererer i norsk territorialfarvann, bør utnyttes så langt dette er i samsvar med folkeretten.

Kyststater har full jurisdiksjon over sitt territorialfarvann, men denne suvereniteten innskrenkes av reglene om «innocent passage» i folkeretten. Etter disse reglene har fremmed fartøy rett til uskyldig gjennomfart gjennom et lands territoriale farvann (sjöterritoriet), jf. FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982 artikkel 17-19. Kyststaten må ikke treffe tiltak som gjør denne gjennomfarten urimelig byrdefull, for eksempel ved oppkreving av avgifter. Retten til uskyldig gjennomfart gjelder ikke i et lands indre farvann. En forsikringsplikt for fartøy som opererer i Norges territorialfarvann, må utformes slik at den ikke er i strid med retten til uskyldig gjennomfart.

Etter en nærmere vurdering har departementet kommet til at forsikringsplikt må kunne pålegges utenlandsk fartøy som utfører oppgaver i norsk territorialfarvann. Departementet antar at det at forsikringsplikten avgrenses til skip som utfører oppgaver, gjør at løsningen vil være i overensstemmelse med retten til uskyldig gjennomfart i sjöterritoriet. Det vises også til at denne løsningen er i tråd med løsningene som er valgt i Sverige og Danmark. I Sverige er forsikringsplikten utvidet slik at den kommer til anvendelse for utenlandsk fartøy på svensk sjöterritorium som «används för någon annan verksamhet än transport», sjölag (1994:1009) 7 kap. 2 § annet ledd. I lovarbeidene presiseres det at det siktes til «værksamhet [...] som medför at det utländska fartyget kvarstannar på svenskt sjöterritorium, t.ex. när fartyget lägger rör eller borrar i havsbotten. Et utländskt fartyg som endast passerar svenskt sjö-

territorium eller inre vatten, t.ex. när det transporterar något från en utländsk hamn til en annan utländsk hamn, är däremot inte avsett att omfattas av försäkringsskyldigheten», jf. Prop. 2011/12:111 Ansvarsforsikring ved sjötransporter side 26. I Danmark er den utvidede forsikringsplikten avgrenset til utenlandsk skip som «utfører opgaver på dansk søterritorium», jf. Lov nr. 251 av 30. mars 2011 § 153 stk. 3.

3.6 Tilsyn og kontroll

3.6.1 Direktivets krav

Etter direktivet artikkel 5 nr. 1 skal medlemsstatene sikre at det ved inspeksjon av et skip i samsvar med direktiv 2009/16/EF (havnestatskontrolldirektivet) kontrolleres at skipet har sertifikat fra forsikringsgiver eller sikkerhetsstiller om bord. Havnestatskontrolldirektivet er gjennomført i norsk rett i skipssikkerhetsloven og havnestatskontrollforskriften. Reglene for havnestatskontroll gjelder imidlertid bare kontroll av utenlandske skip. Reguleringen i direktivets artikkel 5 relaterer seg derfor kun til utenlandske skip.

Direktivet har ingen særskilte regler om hvordan nasjonale myndigheter skal kontrollere at skip under deres flagg har oppfylt sin forsikrings- og sertifikatplikt. Direktivet forutsetter imidlertid at kravene håndheves effektivt, jf. artikkel 7.

3.6.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslår departementet at bestemmelser om tilsyn og kontroll med forsikringsplikten og sertifikatplikten inntas i forskrifts form, jf. høringsnotatet punkt 1.3.4 side 5-6. Det foreslås at departementet gis hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift om «plikt til fremvisning av sertifikat», jf. lovforslaget § 182 a femte ledd. I høringsnotatet er det lagt til grunn at det i en slik forskrift vil være aktuelt å fastsette at plikten til å fremvise sertifikat også gjelder for utenlandsk skip.

3.6.3 Høringsinstansenes syn

Nærings- og handelsdepartementet uttaler at departementet slutter seg til det som er sagt i høringsnotatet om tilsyn og kontroll av om forsikringskravet er oppfylt gjennom flaggstats- eller havnestatskontroll.

De sjøkyndiges forbund etterspør en nærmere presisering av hva som ligger i formuleringen «inspection of a ship in port under its jurisdiction

in accordance with Directive 2009/16/EC», jf. artikkel 5 nr. 1 i direktivet. *De sjøkyndiges forbund* viser til at det i dag foretas mange typer inspeksjoner om bord, og at det derfor kan være ønskelig at de sjøkyndige om bord og på land kan få presisert nærmere hva som ligger i denne formuleringen.

3.6.4 Departementets vurdering

Departementet anser det naturlig å inkorporere kontrollen av om forsikrings- og sertifikatplikten er oppfylt gjennom den eksisterende flaggstats- og havnestatskontrollen. I tråd med dette foreslås det at departementet gis hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift om «plikt til fremvisning av sertifikat», jf. lovforslaget § 182 a femte ledd.

Det forutsettes at det på et senere tidspunkt gis bestemmelser i forskrift som regulerer plikten til å fremvise sertifikat. Det bemerkes at når det gjelder utenlandske skip, er slikt sertifikat allerede et av de dokumentene som kontrolleres i forbindelse med havnestatskontrollen, jf. havnestatskontrollforskriften vedlegg 3 nr. 41.

Når det gjelder *De sjøkyndiges forbunds* spørsmål om en nærmere presisering av hva som ligger i ordene «inspection of a ship» i direktivets artikkel 5 nr. 1, viser departementet til at artikkel 5 nr. 1 henviser til direktiv 2009/16/EF (havnestatskontrolldirektivet) som er gjennomført i norsk rett i skipssikkerhetsloven og havnestatskontrollforskriften.

3.7 Bortvisning av og anløpsforbud for utenlandske skip som ikke oppfyller sertifikatplikten

3.7.1 Direktivets krav

Direktivet fastsetter at et skip under utenlandsk flagg skal kunne bortvises hvis det ikke har påkrevd sertifikat om bord, jf. direktivet artikkel 5. nr. 2 første punktum. En slik bortvisning skal meddeles Kommisjonen, de øvrige medlemsstatene og den berørte flaggstaten, jf. direktivet artikkel 5 nr. 2 første punktum. I praksis vil en slik bortvisning kunne være en konsekvens av at det under havnestatskontrollen avdekkes at skipet ikke har sertifikat, jf. punkt 3.6 overfor.

Det er presisert i direktivet artikkel 5 nr. 2 første punktum at adgangen til å bortvise et skip ikke skal avskjære adgangen til å tilbakeholde et utenlandsk skip i henhold til direktiv 2009/16/EF (havnestatskontrolldirektivet). Som nevnt er havnestatskontrolldirektivet gjennomført i norsk rett

i skipssikkerhetsloven og havnestatskontrollforskriften.

I tillegg krever direktivet at et utenlandsk skip som er bortvist fra en havn i en EØS-stat i henhold til direktivet, ikke skal gis adgang til å anløpe norske havner før gyldig sertifikat kan fremlegges, jf. direktivet artikkel 5 nr. 2 annet punktum.

3.7.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at reglene om bortvisning av og anløpsforbud for utenlandske skip som ikke oppfyller sertifikatplikten, gjennomføres ved ny § 182 b i sjøloven.

Forslaget til sjøloven § 182 b første ledd gir hjemmel til å bortvise utenlandsk skip uten sertifikat fra norske havner, samtidig som vedkommende myndighet pålegges å foreta notifikasjon om bortvisningen i henhold til direktivet.

Departementet foreslo videre at utenlandsk skip som på grunn av manglende sertifikat er bortvist fra en havn i en EØS-stat i henhold til direktivet, ikke kan anløpe norsk havn før skipet har gyldig sertifikat, jf. forslaget til sjøloven § 182 b annet ledd første punktum. Det ble også foreslått å presisere i annet ledd annet punktum at slike skip uten gyldig sertifikat kan bortvises.

3.7.3 Høringsinstansenes syn

Nærings- og handelsdepartementet uttaler at man slutter seg til det som er sagt i høringsnotatet om bortvisning av og anløpsforbud for utenlandske skip som ikke oppfyller forsikringsplikten etter direktivet.

Kystverket uttaler:

«I lovforslaget står det at utenlandske skip som ikke har slikt sertifikat som nevnt i § 182 a, kan bortvises fra norske havner. Videre at 'vedkommende myndighet' skal foreta notifikasjon om bortvisning i henhold til direktiv 2009/20/EF.

Hvem som har myndighet til å bortvise et utenlandsk skip på det nevnte grunnlag fremkommer verken av lovteksten eller høringsnotatet. Kystverket mener at det bør fremkomme enten i forarbeidene til endring av loven eller i selve lovteksten.»

3.7.4 Departementets vurdering

Departementet foreslår i tråd med forslaget i høringsnotatet at reglene om bortvisning av og anløpsforbud for utenlandske skip som ikke opp-

fyller sertifikatplikten, gjennomføres ved ny § 182 b i sjøloven.

Når det gjelder spørsmålet om hvem som har myndighet til å bortvise utenlandsk skip som ikke oppfyller sertifikatplikten, viser departementet til at tilsyn og kontroll med at forsikrings- og sertifikatplikten er oppfylt, forutsettes gjennomført som ledd i den alminnelige flaggstats- og havnestatskontrollen, og at det foreslås at det gis hjemmel til å gi regler om dette i forskrift, jf. punkt 3.6.4. Der det konstateres brudd på forsikrings- og/eller sertifikatplikten, vil det være tilsynsmyndigheten som også har kompetanse til å bortvise og å pålegge anløpsforbud.

3.8 Sanksjoner

3.8.1 Direktivets krav

Direktivet fastsetter ikke konkrete krav til sanksjonering av brudd på forsikrings- og sertifikatplikten for skip under nasjonalt flagg. Det følger imidlertid av direktivet at medlemsstatene skal innføre et sanksjonssystem for brudd på reglene som gjennomfører direktivet, jf. artikkel 7. Videre følger det av direktivet at brudd på forsikringsplikten skal sanksjoneres på en effektiv, proporsjonal og avskrekkende måte, jf. direktivet artikkel 7.

Slik direktivet er utformet, er det tilstrekkelig at medlemsstatene innfører et administrativt sanksjonssystem

3.8.2 Høringsnotatet

For sanksjonering av brudd på forsikrings- og sertifikatplikten i direktivet foreslo departementet i høringsnotatet å bygge på det allerede eksisterende sanksjonssystemet ved brudd på tilsvarende plikter i sjøloven, jf. forslaget til ny § 182 c i sjøloven og høringsnotatet punkt 1.3.6 side 6. Departementet viser til at det er fastsatt sanksjoner for manglende forsikring og sertifikat for oljesølskadeansvar i sjøloven § 199, og at bestemmelsen er gitt tilsvarende anvendelse ved tilsidesettelse av forsikrings- og sertifikatplikten for bunnkollisjonskade, jf. sjøloven § 187.

På denne bakgrunn foreslo departementet i høringsnotatet å gi reglene i sjøloven § 199 tilsvarende anvendelse når et norsk skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat om bord, jf. forslaget til ny § 182 c i sjøloven.

3.8.3 Høringsinstansenes syn

Nærings- og handelsdepartementet har som eneste høringsinstans uttalt seg om forslaget om å bygge på det allerede eksisterende sanksjonssystem i sjøloven § 199 for sanksjonering av brudd på forsikrings- og sertifikatplikten i direktivet. Nærings- og handelsdepartementet støtter forslaget i høringsnotatet.

3.8.4 Departementets vurdering

Departementet følger opp forslaget i høringsnotatet og foreslår at det eksisterende sanksjonssystemet i sjøloven § 199 får tilsvarende anvendelse 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, jf. forslaget til ny § 182 c i sjøloven.

Etter departementets syn er det hensiktsmessig at man bygger på det allerede eksisterende sanksjonssystem ved brudd på tilsvarende plikter etter sjøloven, slik at man oppnår et mest mulig enhetlig system for forsikringsplikt etter sjøloven.

Dersom et skip ikke oppfyller forsikrings- eller sertifikatplikten, kan Sjøfartsdirektoratet etter sjøloven § 199 «nekte skipet adgang til eller forby det å forlate havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, eller påby at det blir losset eller flyttet».

Departementet legger til grunn at sanksjonene fastsatt i sjøloven § 199 oppfyller direktivets krav om at brudd på forsikringsplikten skal sanksjoneres på en effektiv, proporsjonal og avskrekkende måte, jf. artikkel 7.

4 Forslag til gjennomføring av forordning 285/2010 – endringer i luftfartsloven

4.1 Gjeldende rett

EU og Norge er tilsluttet Montreal-konvensjonen 1999. Konvensjonen er gjennomført i fellesskapsretten ved Rådsbeslutning 2001/539/EF. I norsk rett er konvensjonen gjennomført i luftfartsloven ved endringslov 16. januar 2004 nr. 4. Artikkel 50 i konvensjonen krever at fraktførere skal ha tilstrekkelig forsikring til å dekke ansvaret etter Montreal-konvensjonen 1999.

Ansvarsreglene i Montreal-konvensjonen 1999 er gjennomført i luftfartsloven kapittel X. Reglene om forsikringsplikt i konvensjonens artikkel 50 er gjennomført i luftfartsloven § 10-38 a. Etter luft-

fartsloven § 10-38 a første ledd plikter norske fraktførere å tegne tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt erstatningsansvar etter luftfartsloven kapittel X. Utenlandske fraktførere som transporterer passasjerer, reisegods eller gods til, fra eller innom Norge, skal kunne dokumentere at man innehar tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt erstatningsansvar etter luftfartsloven kapittel X, jf. luftfartsloven § 10-38 a annet ledd.

EU har vedtatt særskilte krav om forsikring for luftfartsselskaper og luftfartøysoperatører, jf. forordning (EF) nr. 785/2004. Forsikringskravene i forordningen favner noe videre enn ansvarsreglene i Montreal-konvensjonen 1999. Mens Montreal-konvensjonen 1999 regulerer ansvar for passasjerer, reisegods og gods, oppstiller forordningen krav om forsikring for passasjerer, reisegods, gods og tredjeperson. Videre er forsikringskravene for passasjeransvar i forordning (EF) nr. 785/2004 satt høyere enn ansvarsgrensene for passasjeransvar i Montreal-konvensjonen.

Luftfartsloven § 10-38 a fjerde ledd og luftfartsloven § 11-2 første ledd gjennomfører de særskilte forsikringskravene som følger av EU-retten. Luftfartsloven § 10-38 a fjerde ledd lyder som følger:

«EØS-avtalen vedlegg XIII (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøysoperatører) gjelder som lov, med den EØS-tilpasning som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Forordningen nevnt i første punktum gjelder også for befordring uten vederlag.»

Luftfartsloven § 11-2 første ledd stiller blant annet krav om forsikring for ansvar for skade på tredjeperson og viser til forordning (EF) nr. 785/2004.

4.2 Forordningens krav

Forordning (EU) nr. 285/2010 justerer kravene til minimumsforsikring for luftfartsselskapers og luftfartøysoperatørers erstatningsansvar i forordning (EF) nr. 785/2004. Formålet med revisjonen er å bringe forsikringskravene i samsvar med de reviderte ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999.

For å sikre at ansvarsgrensenes økonomiske verdi holder seg over tid, bestemmer Montreal-konvensjonen 1999 at depositaren – International Civil Aviation Organization (ICAO) – med jevne mellomrom skal vurdere om ansvarsgrensene skal revideres. Vilåårene og fremgangsmåten for

en eventuell revisjon av ansvarsgrensene følger av Montreal-konvensjonen 1999 artikkel 24. Ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999 artikkel 21 og 22 ble revidert for første gang høsten 2009. De reviderte ansvarsgrensene fikk virkning fra 30. desember 2009, og er i norsk rett gjennomført ved endring av luftfartsloven § 10-22, jf. lov 10. desember 2010 nr. 75, og vedtakelse av forskrift 6. januar 2011 nr. 9 om fraktførerens ansvar for skade ved lufttransport av passasjerer, reisegods og gods.

Forordning (EU) nr. 285/2010 justerer forsikringskravene for henholdsvis reisegods og gods i forordning (EF) nr. 785/2004 artikkel 6 nr. 2 og 3. Etter forordning (EU) nr. 285/2010 artikkel 1 nr. 1 skal forsikringsbeløpet som skal dekke eventuelt erstatningsansvar for reisegods, være på minimum 1.131 Special Drawing Rights («SDR») per passasjer. Videre følger det av artikkel 1 nr. 2 at forsikringsdekningen for gods skal være på minimum 19 SDR per kilo.

Når det gjelder forsikringskrav for dekning av passasjeransvar, er forsikringskravene i forordning (EF) nr. 785/2004 betydelig høyere enn de reviderte ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999. På dette punktet medfører revisjonen av ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999 derfor ikke behov for revisjon av forsikringskravene i forordning (EF) nr. 785/2004.

4.3 Høringsnotatet

I høringsnotatet punkt 2.3 side 8-9 viste departementet til at de reviderte ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999 er gjennomført i luftfartsloven § 10-22, jf. forskrift 6. januar 2011 nr. 9, og at det dermed allerede følger av norsk rett at disse ansvarsgrensene utgjør den nedre grense for forsikring, jf. luftfartsloven § 10-38 a første og annet ledd.

Det ble videre vist til at for å bringe norsk rett i samsvar med fellesskapslovgivningen må det i lovgivningen vises til forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) nr. 285/2010. Departementet foreslo i høringsnotatet å innta forskriftshjemler i luftfartsloven § 10-38 a og § 11-2 og å regulere selve forsikringskravene ved å henviser til forordning (EF) 785/2004, som endret ved forordning (EU) 285/2010, i forskrift. Det ble videre foreslått å fjerne henvisningen til forordning (EF) nr. 785/2004 i § 11-2 første ledd og å oppheve § 10-38 a fjerde ledd som henviser til denne forordningen. Forslaget ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 2.3 side 9:

«Slik forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) nr. 285/2010, er utformet, vil det være behov for å vedta en revisjonsforordning så snart ansvarsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999 besluttes revidert. Mens revisjonsforordningen straks trer i kraft internt i EU, vil de reviderte forsikringskravene, slik det norske regelverket er utformet i dag, først tre i kraft på et senere tidspunkt i Norge etter gjennomføringen av en ordinær lovgivningsprosess.

I denne forbindelse viser departementet til at Montreal-konvensjonen 1999 artikkel 24 bestemmer at beløpsgrensene i artikkel 21 skal vurderes og - dersom vilkårene for dette er til stede - justeres hvert femte år. Revisjonsprosedyren i Montrealkonvensjonen 1999 artikkel 24 ble første gang benyttet høsten 2009. Erfaringen fra revisjonsprosessen var at det gikk så kort tid fra forslaget om revisjon av beløpsgrensene i Montreal-konvensjonen 1999 artikkel 21 ble vedtatt til de justerte beløpsgrensene trådte i kraft i internasjonal sammenheng, at man ikke rakk å foreta de nødvendige endringene i norsk lovgivning før de nye beløpsgrensene gjaldt internasjonalt. For å legge til rette for at Norge til en hver tid oppfyller sine folkerettslige forpliktelser, ble det derfor vedtatt en forskriftshjemmel i luftfartsloven § 10-22 for å sikre at beløpsgrensene ved fremtidige revisjoner blir justert raskt nok.

Med tanke på å legge til rette for at forsikringskravene blir justert raskt nok ved fremtidige revisjoner av ansvarsgrensene, er det etter departementets syn behov for å åpne for at EU-forordningene inkorporeres i forskrift. En slik løsning anses forsvarlig ettersom det ikke er tale om endringer av materiell art, men heller et spørsmål om justering av beløpsnivå i tråd med utviklingen i den globale prisveksten.»

4.4 Høringsinstansenes syn

Samferdselsdepartementet har som eneste høringsinstans uttalt seg om forslaget i høringsnotatet om at det åpnes for at EU-forordningene om forsikringskrav inkorporeres i forskrift, jf. de foreslåtte forskriftshjemler i luftfartsloven § 10-38 a og § 11-2. *Samferdselsdepartementet* uttaler blant annet:

«Samferdselsdepartementet støtter forslaget til endringer i luftfartsloven § 10-38 a tredje ledd og til ny § 11-2. (...)»

På generelt grunnlag mener vi at antallet nye forordninger på transportområdet er så høyt, og forventningen om rask gjennomføring så viktig, at inkorporasjon som lov ofte ikke er en farbar vei. Vi mener den forskriftshjemmelmodellen Justis- og beredskapsdepartementet har valgt i høringsnotatet og ved de nylig foretatte endringene om ansvarsbegrensningsbeløp i luftfartsloven § 10-22, er formålstjenlig.»

4.5 Departementets vurdering

I samsvar med forslaget i høringsnotatet foreslås det etter dette at departementet gis hjemmel til å gi forskrift om utfylling og gjennomføring av krav til forsikring for passasjerer, reisegods, gods og erstatning for skade på tredjeperson som følger av EØS-avtalen på luftfartsområdet, jf. forslaget til endringer i luftfartsloven § 10-38 a tredje ledd og § 11-2 annet ledd. Departementet forutsetter at forordning (EF) 785/2004, som endret ved forordning (EU) 285/2010, vil bli inkorporert i forskrift på et senere tidspunkt. Etter forslaget vil dermed minimumskravene til forsikringsdekning i fellesskapslovgivningen reguleres i forskrifts form.

Departementet følger også opp forslaget i høringsnotatet om å fjerne henvisningen til forordning (EF) nr. 785/2004 i § 11-2 første ledd og å oppheve § 10-38 a fjerde ledd som henviser til denne forordningen.

Forslaget om endringer i luftfartsloven § 10-38 a og § 11-2 er av lovteknisk karakter. Utover at det legges til rette for at fellesskapslovgivningens minimumskrav til forsikringsdekningen endres i forskrift, foreslås det ingen materielle endringer.

Minimumskravene til forsikringsdekning i fellesskapsretten er detaljerte, og departementet mener derfor det er naturlig at dette reguleres i forskrifts form. I tillegg er det, som påpekt av *Samferdselsdepartementet*, hensiktsmessig med inkorporasjon i forskrift fordi dette legger til rette for at eventuelle nye forordninger kan gjennomføres raskt. Når det gjelder endringer av minimumskravene til forsikringsdekning, dreier det seg heller ikke om endringer av materiell art, men heller et spørsmål om justering av beløpsnivå i tråd med utviklingen i den globale prisveksten. Etter departementets syn er det derfor forsvarlig at EU-forordningene om forsikringskrav på luftfartsområdet inkorporeres i forskrift.

Ettersom forordning 285/2010 allerede har trådt i kraft i EU, foreslår departementet at lovendringen trer i kraft straks.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Gjennomføring i norsk rett av direktiv 2009/20/EF

Departementet antar at gjennomføringen av direktiv 2009/20/EF i liten grad vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det antas at innføringen av en obligatorisk forsikring vil medføre noe økt arbeid for Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet skal ikke utstede sertifikater, men vil måtte kontrollere om skipet har gyldig forsikring og sertifikat som ledd i tilsyn med skip under norsk flagg og ved havnestatskontrollen for utenlandsk skip. Sjøfartsdirektoratet vil videre måtte stå for håndheving av sanksjonene fastsatt i forslaget til ny § 182 b og ny § 182 c i sjøloven. Utgifter knyttet til dette arbeidet vil dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjett-rammer.

Innføringen av en obligatorisk forsikring vil etter departementets vurdering ikke ha betydelige økonomiske og administrative konsekvenser for rederinæringen som helhet. Reglene om tvungen ansvarsforsikring vil imidlertid kunne medføre økte premieutgifter for deler av rederinæringen. Det er særlig skip mellom 300 bruttotonn og 2000 bruttotonn som kan tenkes å få større utgifter til forsikring. For skip på 2000 bruttotonn eller mer vil obligatorisk ansvarsforsikring langt på vei innebære en kodifisering av gjeldende praksis. *The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)* har i denne forbindelse uttalt:

«Avslutningsvis vil vi bemerke at kravet om tvungen ansvarsforsikring av skip over 300 bt vil for assurandørene og rederiene kun innebære en kodifisering av gjeldende praksis. Vi kjenner ikke til noe rederi med skip i den størrelse uten ansvarsforsikring.»

Departementet viser også til følgende uttalelse fra *Nærings- og handelsdepartementet*:

«Vi legger også til grunn at de økonomiske og administrative konsekvensene av direktivet vil være minimal for store deler av rederinæringen. Dette blant annet ut i fra at fartøyer over 1000 bruttotonn allerede er pliktig til å ha Blue Cards etter Bunkerskonvensjonen for bunker-sølskade. En stor andel fartøyer som ikke er forsikret gjennom en P&I-klubb vil ha ansvarsforsikring gjennom en annen forsikringstilbyder. På bakgrunn av ansvarsregler i sjøloven

forventes det at disse er forsikret opp til ansvarsgrensene etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen. For denne gruppen vil gjennomføringen av direktivet i norsk rett innebære en kodifisering av praksis, og det er derfor ikke forventet store endringer i premieutgiftene. Der ansvarsforsikring mot formodning ikke er tegnet, eller hvor ansvarsforsikringen er lavere enn ansvarsgrensene etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen, vil reglene om tvungen ansvarsforsikring imidlertid medføre økte premieutgifter.»

5.2 Gjennomføring i norsk rett av forordning (EU) nr. 285/2010

Departementet kan ikke se at gjennomføringen av forordning (EU) nr. 285/2010 vil medføre administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Imidlertid vil justeringen av kravene til forsikring for luftfartsselskapers og luftoperatørers erstatningsansvar kunne tenkes å medføre økte forsikringspremier for luftfartsnæringen.

6 Merknader til de enkelte paragrafer

6.1 Endringer i sjøloven

Til § 91 annet ledd

Annet ledd bokstav c endres slik at det henvises til tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1 annet ledd istedenfor første ledd. Den nåværende henvisningen til tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1 første ledd er en inkurie, jf. Høyesteretts ankeutvalgs kjennelse 9. juni 2011 (HR-2011-1179-U).

Til ny § 182 a

Bestemmelsen har bakgrunn i direktiv 2009/20/EF, se proposisjonens punkt 3.

Første ledd gjennomfører direktivet artikkel 2 nr. 1 og artikkel 4 nr. 1 og 3. Første ledd *første punktum* pålegger rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer en generell plikt til å tegne ansvarsforsikring. Ansvarsforsikringen skal dekke det ansvar som kan begrenses etter 1996-globalbegrensningskonvensjonen. For en begrunnelse for valget av rederen som pliktsubjekt vises til proposisjonen punkt 3.2.4.

Det åpnes i første ledd første punktum for at også annen sikkerhet enn forsikring kan være tilstrekkelig. Departementet antar at det særlig vil

være aktuelt for skip som eies av stater eller andre offentlige rettssubjekter, i den grad de omfattes av reglene, jf. lovforslaget § 182 a fjerde ledd. Slike rettssubjekter opererer ofte som selvassurandører.

Det følger av første ledd *annet punktum* at forsikringen skal dekke ansvaret opp til ansvarsgrensene fastsatt i 1996-globalbegrensningskonvensjonen. For en nærmere drøftelse av forsikringspliktenes omfang vises til proposisjonens punkt 3.3.

Annet ledd gjennomfører direktivet artikkel 6 nr. 1. Etter annet ledd skal forsikringsgiveren eller sikkerhetsstilleren utstede et sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet som nevnt i første ledd. Dette sertifikatet skal være om bord på skipet til enhver tid, og uten gyldig sertifikat kan skipet ikke seile under norsk flagg. Sertifikatplikten som fastslås i annet ledd, har en side til kontrollen med at pålagt forsikring eller sikkerhet foreligger, da det forutsettes at dette skal undersøkes ved periodiske og ikke-periodiske tilsyn foretatt av norske myndigheter eller andre som bemyndiges til å foreta slikt tilsyn.

Tredje ledd gjennomfører kravene fastsatt i første og annet ledd også for utenlandske skip i enkelte situasjoner. Som det fremgår av ordlyden i tredje ledd, gjelder kravene for utenlandske skip generelt, og er ikke begrenset til skip under EØS-statenes flagg. Det er bare annet ledd første og annet punktum som er gjort gjeldende for utenlandske skip, da bestemmelsen i annet ledd tredje punktum ikke vil være relevant for et utenlandsk skip.

Tredje ledd gjennomfører direktivet artikkel 4 nr. 2.

Etter departementets forslag skal forsikringsplikten gjelde tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Dette er samme type regulering som der sjøloven ellers har regler om tvungen forsikring, jf. sjøloven § 186 annet ledd og § 197 annet ledd. I tillegg foreslår departementet at forsikringskravene skal gjelde for utenlandsk skip som utfører oppgaver i norsk territorialfarvann. Med norsk territorialfarvann forstås sjøterritoriet og indre farvann, se lov 27. juni 2003 nr. 27 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone § 1, jf. § 2 og § 3. Et utenlandsk fartøy som kun passerer gjennom norsk territorialfarvann eller indre farvann, for eksempel for å transportere noe fra en utenlandsk havn til en annen utenlandsk havn, er ikke omfattet av forsikringsplikten etter § 182 a. Dette har bakgrunn i de folkerettslige reglene om uskyldig gjennomfart, jf. FNs hav-

rettskonvensjon artikkel 17-19. Utenlandsk fartøy som utfører oppgaver i norsk territorialfarvann, vil derimot ha forsikringsplikt, for eksempel fartøy som legger ror eller borrer i havbunnen.

For en nærmere redegjørelse for anvendelsesområdet for forsikringsplikten på utenlandske skip, vises til de generelle merknadene i punkt 3.5.4.

Fjerde ledd fastsetter at reglene i første til tredje ledd også gjelder for skip som eies eller brukes av en stat, unntatt for krigsskip og andre skip som benyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed. Fjerde ledd gjennomfører direktivet artikkel 2 nr. 2. Departementet bemerker at det avgjørende etter fjerde ledd er hvem som bruker skipet, og hvorvidt skipet brukes i statlig, ikke-kommersiell sammenheng. Krigsskip er det mest praktiske eksempelet på skip som brukes i statlig, ikke-kommersielt øyemed. Departementet anser at det er nærliggende å forstå unntaket i fjerde ledd på samme måte som unntaket i sjøloven § 206 tredje ledd.

Femte ledd gir departementet hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift om forsikring og annen sikkerhet. Det nevnes uttrykkelig at det kan gis forskrift om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, krav til sertifikat og plikt til fremvisning av sertifikat.

Til ny § 182 b

Bestemmelsen foreslås på bakgrunn av direktiv 2009/20/EF artikkel 5. Forslaget til ny § 182 b i sjøloven er også behandlet i proposisjonen punkt 3.7.

Første ledd første punktum gir hjemmel til å bortvise utenlandsk skip som ikke har sertifikat for forsikring eller annen sikkerhet. *Annet punktum* fastsetter at dersom et utenlandsk skip blir bortvist, skal norske myndigheter foreta notifikasjon om bortvisningen i henhold til direktiv 2009/20/EF. I direktivet artikkel 5 nr. 2 er det angitt at bortvisningen skal notifiseres til Europakommisjonen, de øvrige medlemsstatene og skipets flaggstat, slik at dette også kan håndheves av de andre EØS-statene inntil sertifikat foreligger.

Etter *annet ledd første punktum* skal utenlandsk skip nektes anløp til norsk havn dersom en annen EØS-stat har notifisert Europakommisjonen om at skipet er bortvist i henhold til direktivet artikkel 5 nr. 2 første punktum. Et slikt skip kan først anløpe norsk havn når skipet har gyldig sertifikat for forsikring eller annen sikkerhet. I *annet punktum* er det presisert at et slikt skip uten gyldig sertifikat kan bortvises.

Til ny § 182 c

Bestemmelsen har bakgrunn i direktiv 2009/20/EF artikkel 7.

Bestemmelsen fastsetter sanksjoner når et norsk skip ikke oppfyller kravene til forsikring eller sikkerhet og tilknyttet sertifikat. I slike tilfeller er det eksisterende sanksjonssystemet i sjøloven § 199 gitt tilsvarende anvendelse. Bestemmelsen er nærmere behandlet i proposisjonen punkt 3.8.

6.2 Endringer i luftfartsloven

Til § 10-38 a

Tredje ledd første punktum foreslås endret slik at det fremgår uttrykkelig at departementets forskriftskompetanse omfatter utfylling og gjennomføring av krav om forsikring for passasjerer, reisegods og gods som følger av EØS-avtalen på luftfartsområdet. Presiseringen av at forskriftshjemmelen kun gjelder krav om forsikring som følger av EØS-avtalen, er ment som en avgrensning av forskriftskompetansen til forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) nr. 285/2010 og eventuelle fremtidige rettsakter på området.

Som en konsekvens av at forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) nr. 285/2010, vil bli inkorporert ved forskrift fastsatt i medhold av tredje ledd, foreslås *fjerde ledd* i gjeldende § 10-38 a opphevet.

Forslaget til endringer i luftfartsloven § 10-38 a er nærmere behandlet i proposisjonen punkt 4.

Til § 11-2

I *første ledd* foreslår departementet å ta ut henvisningen til forordning (EF) nr. 785/2004. Plikten til å ha forsikring i henhold til forordning (EF) nr. 785/2004 vil i stedet fremgå av forskrift fastsatt i medhold av § 11-2 annet ledd. Etter at henvisningen til denne forordningen er tatt ut, vil første ledd fastslå en generell plikt for fartøy som brukes til luftfart etter luftfartsloven, til å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet til dekning av erstatningsplikt som nevnt i § 11-1.

Annet ledd foreslås endret slik at det fremgår uttrykkelig at departementets forskriftskompetanse omfatter utfylling og gjennomføring av krav om forsikring for erstatning for skade på tredjeperson som følger av EØS-avtalen på luftfartsområdet. Presiseringen av at forskriftshjemmelen kun gjelder krav om forsikring for erstatning for skade på tredjeperson som følger av EØS-avtalen, er ment som en avgrensning av forskriftskompetansen til forordning (EF) nr. 785/2004, som endret ved forordning (EU) nr. 285/2010 og eventuelle fremtidige rettsakter på området.

De foreslåtte endringene i § 11-2 er nærmere behandlet i proposisjonen punkt 4.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i sjøloven og luftfartsloven (gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven og luftfartsloven (gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

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 tvangsfyllbyrdsloven § 4-1 annet ledd,

Overskriften til kapittel 9 skal lyde:

Kapittel 9. Ansvarsbegrensning og forsikringsplikt

I kapittel 9 skal ny § 182 a, ny § 182 b og ny § 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 begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved protokoll 2. mai 1996. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til de konvensjonsfastsatte ansvars grensene.

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 losseplass 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.
