



Innst. 223 L

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra justiskomiteen

Prop. 54 LS (2012–2013)

Innstilling fra justiskomiteen om endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)

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 eige innstilling frå justiskomiteen om forslaget til stortingsvedtak.

I framlegget foreslår regjeringa å ta eit atterhald ved ratifikasjonen i tråd med ei tilråding frå International Maritime Organization (IMO). Ettersom 2002 Aten-protokollen vart vedteke kort tid etter 11. september 2001, var terrorhendingar og mogleheita 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 ein 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 (anten fordi passasjerskipet seglar under flagget til eller er registrert i ein medlemsstat, transportavtalen er inngått i ein medlemsstat eller avreise- eller framkomststaden etter transportavtalen ligg i ein medlemsstat). Dette gjeld uavhengig av om 2002 Aten-konvensjonen har teke til å gjelde internasjonalt.

Noreg var ein pådrivar i arbeidet med å få på plass 2002 Aten-protokollen. 2002 Aten-konvensjonen er underteikna 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 ansvarsgrensene 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 ansvarsgrense 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.

Regjeringa gjer òg framlegg om å endre globalavgrensingsbeløpet for passasjerskade i sjøloven § 175 nr. 1 til 250 000 SDR for kvar passasjer som skipet er sertifisert for.

2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordninga gjer det naudsynt med endringar i sjøloven kapittel 15. I hovudsak inneber lovforslaget at dagens reglar i sjøloven §§ 418 flg. vert erstatta med ei tilvising til Aten-forordninga. Samstundes går det fram av lovforslaget at 2002 Aten-konvensjonen gjeld som norsk lov for passasjertransport som er omfatta av konvensjonen, men som fell utanfor verkeområdet til forordninga. Etter framlegget vert dagens reglar om ansvar for forseinking av passasjerar og reisegods i sjøloven kapittel 15 skilde ut i eit eige avsnitt, men utan at det er gjort framlegg om realitetsendringar.

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.

Komiteen viser vidare til at 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. 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.

Komiteen ser positivt på at passasjerenes rettigheter styrkes.

Komiteen viser for øvrig til egen innstilling om forslaget til stortingsvedtak.

Komiteens tilråding

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

vedtak til lov

om endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten vert det gjort følgjande endringar:

§ 175 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. For krav i anledning personskade tilføyet skipets egne passasjerer er ansvarsgrensen 250.000 SDR multiplisert med det antall passasjerer som skipet ifølge sitt sertifikat har adgang til å føre.

§ 402 første ledd skal lyde:

Med unntak av § 408 og det som følger av §§ 430 til 432 får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet følger av § 418, er avtalt eller følger av sedvane.

§ 404 første ledd skal lyde:

Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besetningen, blir drept eller lider tap som nevnt i § 418, gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning tilsvarende til fordel for enhver på rederens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot.

Kapittel 15 avsnitt III overskrifta skal lyde:

III Bortfrakterens ansvar for skade på passasjerer og reisegods

§ 418 skal lyde:

§ 418 Gjennomføring av 2002 Aten-konvensjonen og Aten-forordningen i norsk rett

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56 x (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer) gjelder

som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Forordningen nevnt i første ledd gjelder tilsvarende for all passasjertransport i Norge med skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, men likevel slik at ansvaret ikke omfatter medansvar for terrorhendelser, jf. 2002 Atenkonvensjonen artikkel 3 nr. 1 bokstav b, og at forsikringsplikten etter 2002 Aten-konvensjonen artikkel 4bis ikke gjelder. For skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, skal bortfrakteren ha ansvarsforsikring dersom skipet er sertifisert til å føre mer enn 12 passasjerer.

Aten-konvensjonen om transport av passasjerer og deres reisegods til sjøs, 1974, som endret ved protokollen 1. november 2002, gjelder som lov for passasjertransport som er omfattet av konvensjonen, men som faller utenfor virkeområdet for forordningen som nevnt i første ledd.

Departementet kan i forskrift gi regler om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om forsikringsbevis og krav til disse, om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet, herunder at en institusjon eller organisasjon kan utstede sertifikat og om gebyr for utstedelse av sertifikatet, og om bruk av og registrering av elektroniske sertifikater.

Etter § 418 skal nytt avsnitt IV overskrifta lyde:

IV Bortfrakterens ansvar ved forsinkelse

I avsnitt IV skal ny § 418 a lyde:

§ 418 a Ansvar ved forsinkelse av passasjer

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer blir forsinket på grunn av hendelse under befordringen som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

§§ 419 til 423 skal lyde:

§ 419 Ansvar ved forsinkelse av reisegods

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved forsinkelse med befordring eller utlevering av reisegods som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for.

§ 420 Skadelidtes medvirkning

Har passasjerer ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i § 418 a og § 419, kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

§ 421 Bevisbyrden

Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått som følge av forsinkelse av befordringen.

Bortfrakteren har bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for.

§ 422 Begrensning av bortfrakterens ansvar

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av passasjer skal ikke overstige 4694 SDR per passasjer.

Bortfrakterens ansvar for forsinkelse ved befordring av reisegods skal ikke overstige ansvarsgrensene i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8, jf. § 418 tredje ledd.

Ved skriftlig avtale mellom passasjerer og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i paragrafen her.

§ 423 Passasjerens egenandel ved erstatning for forsinkelse

Bortfrakteren har rett til i det oppståtte tapet å gjøre fradrag i samsvar med 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8 nr. 4, jf. § 418 tredje ledd. Fradrag kan skje før det finner sted ansvarsbegrensning etter § 422.

§ 428 første ledd skal lyde:

Krav på erstatning for at en passasjer er blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjerer selv eller av noen som er trådt inn i passasjerens rett.

§ 428 andre ledd vert oppheva.

Kapittel 15 noverande avsnitt IV blir nytt avsnitt V.

§ 429 skal lyde:

§ 429 Verneting m.m.

Med unntak av krav omfattet av § 418, kan søksmål i anledning av befordringen bare reises ved domstol

- a) på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,
- b) på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,
- c) i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller
- d) i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der.

Etter at tvist er oppstått i saker som nevnt i første ledd, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

*For krav etter § 418 gjelder reglene om verne-
ting i 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17. For krav etter
§ 418 første og andre ledd gjelder reglene om aner-
kjennelse og fullbyrdelse av dommer i Lugano-kon-
vensjonen 2007. For krav etter § 418 tredje ledd gjel-
der 2002 Aten-konvensjonen artikkel 17bis.*

Innleiinga til punkttoppstillinga i § 430 første ledd
skal lyde:

Reglene i §§ 411 til 417, §§ 419 til 429 og § 501
første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fra-
viktes til skade for passasjeren

§ 430 andre ledd vert oppheva.

§ 431 første og andre ledd skal lyde:

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befor-
dring av passasjer fraskrive seg ansvaret *for forsinkelse*
etter dette kapittel for tiden før passasjeren går
om bord og etter at passasjeren er kommet i land,
men likevel ikke for sjøtransport mellom skipet og
land som er inkludert i billettprisen eller utføres med
transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren. For
så vidt gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i
eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes
fraskrive seg ansvaret *for forsinkelse* etter dette ka-
pittel for tiden før godset blir brakt om bord og etter

at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport mel-
lom skipet og land som nevnt i første ledd, og heller
ikke for den tid bortfrakteren har hånd om godset
mens passasjeren befinner seg på kai eller på en ter-
minal eller stasjon eller et annet anlegg i havn.

§ 431 tredje ledd vert oppheva. Noverande fjerde
ledd blir nytt tredje ledd.

§ 432 første ledd skal lyde:

Kongen kan bestemme at det for skip *som ikke er
omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/
EF, som fører 12 passasjerer eller mindre og som
brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart,*
skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dek-
ning av det ansvar for personskade som bortfrakteren
kan få etter § 418, jf. § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Kon-
gen kan *i forskrift gi regler* om hvilke skip dette skal
gjelde for, og *kan gi regler* om forsikringen eller sik-
kerhetstillegg, herunder om *hvilke vilkår forsikrin-
gen eller sikkerhetsstillegg må oppfylle for å kunne
godkjennes*, om virkningen av at de ikke holdes i
kraft, og om forsikringsbevis.

II

Lova gjeld frå den tida Kongen fastset.

Oslo, i justiskomiteen, den 5. mars 2013

Per Sandberg

leder

Åse Michaelsen

ordfører