



Nærings- og handelsdepartementet
Postmottak@nhd.dep.no

Oslo, 1. april 2011

Deres ref.: 201100900-1/THP

Høringsuttalelse – Utkast til forskrift om væpnede vakter på skip mv.

Vi viser til departementets høringsbrev av 4. mars med høringsfrist 4. april 2011.

I. Bruk av væpnede vakter på skip

Departementet ber om høringsinstansenes prinsipielle syn på om det bør fastsettes en forskrift om bruk av væpnede vakter på norskregistrerte skip. Bakgrunnen er den stadig økende og svært voldelige piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia og i Det indiske hav.

Cefor har registrert at bruk av væpnede vakter blir stadig mer utbredt. Noen flaggstater tillater dette åpent, mens det for andre flaggstaters vedkommende foreligger stilltiende aksept. Som ledd i rederienes totale sikkerhetsvurdering bør norskregistrerte skip etter vår oppfatning ha lovfestet adgang til å vurdere bruk av væpnede vakter i særlig piratutsatte områder slik skipssikkerhetsloven i dag åpner for. Cefor ser det som positivt at norske myndigheter klargjør reglene gjennom forskrifter som støtter opp om rederienes legitime behov for å trygge sine mannskaper, skip og last. Dette vil også bidra til å skape større trygghet for rederiene i forhold til deres forsikringsgivere, ettersom det normalt er et vilkår for forsikringen at rederiene overholder regler gitt av flaggstaten.

Cefor ønsker ikke gi noen prinsipiell anbefaling om det vil være fornuftig eller hensiktsmessig for rederiene å gjøre bruk av væpnede vakter om bord. Rederiene må selv foreta en avveining av risikobildet man står overfor, samt de positive og potensielt negative følgene det kan ha å benytte slike vakter. Hva angår forhold til rederiforsikringene, så vil den enkelte forsikringsgiver, under forutsetning av å ha blitt varslet i tide og fått opplysninger som man behøver, jfr. forslag til § 3 nedenfor, kunne vurdere og avklare hvilke implikasjoner bruk av væpnede vakter får – eller vil kunne få – for forsikringen.

2. Tiltak for å redusere risikoen for piratangrep

Den internasjonale skipsfartsnæringen har utviklet "Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area" (BMP). Retningslinjene har fått bred støtte og har blitt justert over tid i forhold til endringer i risikobildet, økt kunnskap om piratenes bevegelser, metoder og geografiske virkeområde, samt erfaringer høstet fra vellykkede beskyttelsestiltak uten bruk av væpnede vakter. Eksempler på slike tiltak er piggråd og andre sperrer for å vanskeliggjøre bordinger, bruk av høytrykkslanger og lydkanoner, samt tilbaketrekning til et på forhånd utstyrt og låst "citadell" om bord dersom piratene lykkes med å ta kontroll over skipet. Spesielle seilingsmønster og konvoifart er også vanlig. Det samme gjelder rapportering til lokale sikkerhetssentra ved seilas i piratutsatte områder. Kursing av mannskapet er også et meget viktig tiltak.

Retningslinjene foreligger nå i en tredje versjon. Erfaringen er at etterlevelse av BMP reduserer risikoen for at et piratangrep lykkes. Cefor anbefaler derfor på det sterkeste at retningslinjene blir fulgt. En eventuell bruk av væpnede vakter bør komme i tillegg til og ikke i stedet for slike tiltak.

Dessverre finnes det eksempler på at rederienes beskyttelsestiltak, blant annet som anvist i BMP, ikke har vært tilstrekkelige – herunder at pirater har klart å bryte seg inn i skipets "citadell" og utført brutale handlinger mot mannskapet. Slike hendelser, samt at de sjømilitære styrker i området ikke kan gi tilfredsstillende beskyttelse for alle skip i et enormt havområde, er viktige årsaker til at bruk av væpnede vakter har blitt mer utbredt enn for kort tid siden.

3. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriftsutkastet

Utkastets § 3 lyder:

"Forholdet til rederiets forsikringsgiver

Før bevæpnede vakter tas om bord, skal rederiets forsikringsgiver være varslet og ha akseptert bruken av slike."

Innledningsvis vil vi gjøre oppmerksom på at det i dag ikke foreligger lovmessig forsikringsplikt mot den type fare piratvirksomhet utgjør. Bestemmelsen kan følgelig kun gjøres gjeldende der slike forsikringsavtaler er inngått.

Begrepet "forsikringsgiver" er etter vårt skjønn noe unøyaktig for å beskrive hvem som skal varsles. Av høringsbrevet synes det å fremgå at motivet for denne bestemmelsen er å sikre en viss kvalitetskontroll av vaktelskapene og at denne kontrollen er knyttet opp mot Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK). Vi vil i den forbindelse peke på at sjøforsikringsmarkedet er fritt, slik at redere med norskregistrerte skip kan be om dekningstilbud av piratfare hos et hvilket som helst selskap som tilbyr dekning for slike farer i Norge eller utlandet.

"Forsikringsgiver" kan være krigsassurandøren, P&I-assurandøren, kaskoassurandøren eller tidstapassurandøren, og dekningene kan være i forskjellige selskap. Krigsforsikring i henhold til den Norske Sjøforsikringsplanen og P&I-forsikringen som klubbene i International Group tilbyr, omfatter begge ansvar i forbindelse med piratangrep, kapring og piratenes bruk av det kaprede skipet. Likeledes omfatter både Planens krigsforsikringsvilkår og P&I-dekningen skade på mannskapet, herunder yrkesskadeforsikring dersom dette er omfattet av rederiets tariffavtale. Videre har P&I-klubbene gitt ulike garantier under internasjonale

ansvarskonvensjoner som CLC og Bunker Convention for oljesølsansvar som gir skadelidte en direkte adgang til å søke dekning for sine tap fra klubbene.

Cefor foreslår derfor at "forsikringsgiver" erstattes med "forsikringsgivere som dekker ansvar, tap, omkostninger eller utgifter som følge av piratvirksomhet", og at de endelige motivene får en utforming i tråd med dette.

Slik § 3 er utformet i høringsutkastet fremgår det ikke tydelig hvem som har varslingsplikten. Dette fremgår kun av motivene til § 3. Vi mener at dette bør tydeliggjøres.

Cefor foreslår at paragrafen gis følgende alternative ordlyd:

"Rederiets varslingsplikt overfor forsikringsgiverne

Før væpnede vakter tas om bord, skal rederiet i rimelig tid varsle skipets forsikringsgivere som dekker ansvar, tap, omkostninger eller utgifter som følge av piratvirksomhet, og gi slike opplysninger som den enkelte forsikringsgiver behøver for å avklare forholdet til forsikringen."

Som nevnt under pkt. 1 over, vil rettidig varslede opplysninger om bruk av væpnede vakter om bord legge til rette for at forsikringsgiveren kan vurdere forholdet til forsikringen. Bruk av væpnede vakter om bord er et forhold som rederiet etter forsikringsavtalen kan ha plikt til å opplyse om til forsikringsgiveren, men Cefor mener det er positivt at dette forholdet gis ytterligere tyngde gjennom krav fastsatt i forskrift.

Cefors forslag til ordlyd i § 3 vil innebære at varslingsplikten gjelder i forhold til alle forsikringsgivere som dekker ansvar, tap, omkostninger eller utgifter som følge av piratvirksomhet. Flere forsikringsgivere kan være aktuelle, jfr. kommentarene over om et fritt sjøforsikringsmarked, men bestemmelsen er ikke til hinder for at varslingsplikten kun gjelder én forsikringsgiver (for eksempel DNK) dersom denne forsikrer all aktuell risiko som måtte springe ut av piratvirksomhet.

Rederiets forpliktelse vil være å gi slike opplysninger som den enkelte forsikringsgiver har behov for. Det bør etter Cefors oppfatning overlates til avtalepartene å regulere hva slags opplysninger som skal eller bør gis. Ulike opplysninger kan ha ulik relevans i forhold til den enkelte forsikrings farefelt, art og omfang. Bestemmelsen gir mao. rom for partene til selv å bestemme informasjonsbehovet knyttet til den underliggende risiko. Dette er også i samsvar med gjeldende praksis i norsk sjøforsikring for havgående skip, som er at partene i stor grad har avtalefrihet.

I motivene til utkastets § 3 skriver departementet at "forsikringsgiver skal akseptere det aktuelle selskapet som rederiet ønsker å benytte". Denne fortolkningen følger ikke direkte at utkastets ordlyd hvor kravet er kun at assurandøren skal ha akseptert bruken av væpnede vakter. Cefor er uansett av den oppfatning at det ikke bør være noe forskriftsbestemt krav om at forsikringsgiveren positivt skal akseptere bruken av væpnede vakter om bord, herunder hvilket vaktsselskap(er) som rederiet ønsker å benytte. Det er rederiet som må foreta valg av vaktsselskap(er) ut fra sitt beskyttelsesbehov, egne kvalitetssikringskriterier, samt pris og øvrige vilkår for tjenestene.

Det er rederiet som i forhold til norske myndigheter vil være ansvarlig for at det legges opp rutiner for at tjenestene ytes innenfor rammen av norske lover og regler, herunder både denne forskriften og våpenforskriften. Forsikringsgiveren er ikke i posisjon til å godkjenne eller for øvrig kvalitetssikre vaktsselskaper som rederiet vurderer å benytte, herunder de bevæpnede vaktens kvalifikasjoner og opplæring. Forsikringsgiveren bør således ikke pålegges noen plikter i forskriften som kan innebære medansvar for de væpnede vaktens tjenesteutførelse.

Derimot har forsikringsgiveren en interesse i å vurdere avtalevilkårene mellom rederi og vaktsselskap med tanke på hvilken risikoeksponering for rederiet og forsikringsgiveren som er knyttet til de væpnede vaktens handlinger eller unnlater, herunder risikofordeling mellom rederiet/dets forsikringsgiver(e) og vaktsselskapet/dennes forsikringsgiver(e).

Cefor mener samlet sett at forslaget til endret ordlyd i § 3 vil innebære:

- en tydeliggjøring av rederiets varslingsplikt overfor forsikringsgiveren,
- en avgrensning av plikten til å gjelde opplysninger som forsikringsgiveren behøver for å kunne avklare forholdet til forsikringen,
- en regel som samsvarer med gjeldende praksis i norsk sjøforsikring om avtalefrihet mellom partene.

Med hilsen
The Nordic Association of Marine Insurers



Helle Hammer
Adm. direktør