



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 4 LS

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komitéen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Innhald

1	Hovudinnhaldet i proposisjonen	5			
			3.5.3	Vurderinga til departementet	20
			3.6	Handheving og sanksjonar	21
			3.6.1	Framlegget i høyringsnotatet	21
2	Bakgrunnen for proposisjonen	6	3.6.2	Høyringsfråsegnene	22
			3.6.3	Vurderinga til departementet	22
3	Gjennomføring av båtpassasjerrettsforordninga	8	4	Økonomiske og administrative konsekvensar	23
3.1	Gjeldande rett	8	5	Særskilte merknader til dei einskilde paragrafane	24
3.1.1	Generelt	8			
3.1.2	Tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne og avgrensa rørsleevne	8	A Forslag til lov om endringar i sjøloven (gjennomføring av europa-parlaments- og rådforordning (EU) nr. 1177/2010 om båtpassasjerrettar)		
3.1.3	Ansvar ved kansellering eller forseinking	9	26		
3.1.4	Twisteløysing	9	B Forslag til vedtak om samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern) til EØS-avtalen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004		
3.2	Nærare om båtpassasjerrettsforordninga	10	28		
3.2.1	Verkeområdet til forordninga	10	Vedlegg		
3.2.2	Ikkje-diskriminerande tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne	10	1	EØS-komiteéns beslutning nr. 116/2015 av 30. april 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern)	29
3.2.3	Ansvaret til bortfraktaren og terminaloperatøren i tilfelle av kansellering eller forseinking	11	2	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerers rettigheter på reise til sjøs og på innlands vannvei og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004	30
3.2.4	Klagerett og klageordning	12			
3.2.5	Handhevings- og sanksjonsreglar	13			
3.3	Gjennomføring av forordninga i norsk rett	13			
3.3.1	Framlegget i høyringsnotatet	13			
3.3.2	Høyringsfråsegnene	13			
3.3.3	Vurderinga til departementet	14			
3.4	Verkeområdet til forordninga	15			
3.4.1	Framlegget i høyringsnotatet	15			
3.4.2	Høyringsfråsegnene	15			
3.4.3	Vurderinga til departementet	16			
3.5	Klagerett og klageorgan	17			
3.5.1	Framlegget i høyringsnotatet	17			
3.5.2	Høyringsfråsegnene	17			



DET KONGELEGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 4 LS

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komitéen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

*Tilråding frå Justis- og beredskapsdepartementet 23. oktober 2015,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Justis- og beredskapsdepartementet foreslår med denne proposisjonen endringar i sjøloven om reglar til gjennomføring i norsk rett av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga).

EØS-komitéen vedtok 30. april 2015 (vedtak nr. 116/2015) å endre vedlegg XIII (transport) og vedlegg XIX til EØS-avtala, slik at båtpassasjerrettsforordninga vert innlemma i EØS-avtala.

Gjennomføring av båtpassasjerrettsforordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovvedtak, jf. Grunnlova § 26 andre ledd, difor vart vedtaket i EØS-komitéen gjort med atterhald om sam-

tykkje frå Stortinget. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget invitert til å gje sitt samtykkje til å godkjenne vedtaket i EØS-komitéen.

Vedtaket frå EØS-komitéen og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1177/2010 i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

Føremålet med forordninga er å harmonisere rettane til båtpassasjerar innan EØS. Samstundes gjer forordninga sitt til å harmonisere rettane til passasjerar som nyttar ulike transportformer. EU har òg vedteke forordningar som sikrar rettar for passasjerar som reiser med fly, tog og buss. Forordning (EF) nr. 261/2004 (fly), forordning (EF) nr. 1107/2006 (fly) og forordning (EF) nr. 1371/2007 (jernbane) er allereie innlemma i EØS-avtala og gjennomførde i norsk rett. Samferdsledepartementet har gjort framlegg om endringar i lov 21. juni 2002 nr. 45

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

om yrkestransport som gjennomfører forordning (EU) nr. 181/2011 i norsk rett, jf. Prop. 85 L (2013–2014) Endringar i yrkestransportlova (gjennomføring av EØS-reglar om busspassasjerrettar).

Båtpassasjerrettsforordninga inneheld reglar om ikkje-diskriminerande tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne og reglar om rett til assistanse, kompensasjon og informasjon i tilfelle forseinking og kansellering for alle passasjerar. Vidare inneheld forordninga reglar om klagerett og eit krav om etablering av ei nasjonal klageordning. Forordninga har òg reglar om etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime i den einskilde medlemsstaten.

Forordninga, som vart publisert i EU-tidende 17. desember 2010, tok til å gjelde i EU 6. januar 2011. Reglane vart tekne i bruk av EU-statane frå 18. desember 2012.

Gjennomføring av forordninga i norsk rett gjer det naudsynt med lovendringar, jf. punkt 3 i proposisjonen. Det er, slik departementet ser det, naturleg å gi reglar om passasjerrettar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 15, som allereie regulerer bortfraktaren sine plikter ved passasjertransport og har reglar om bortfraktaren sitt ansvar ved forseinking. Departementet foreslår at forordninga vert gjennomført som ny § 418 a i avsnitt IV i sjøloven kapittel 15. Sjølve inkorporeringsføresegna er foreslått innteke i ny § 418 a første ledd. Samstundes er det naudsynt med lovheimlar for å kunne gi nærare reglar i forskrift. Etter forordninga skal medlemsstatane etablere ei klageordning. Departementet meiner reglar om klageordninga bør kome i forskrift, og gjer framlegg om ein forskriftsheimel i ny § 418 a tredje ledd. Det er eit krav etter forordninga at medlemsstatane fastset kva for sanksjonar styresmaktene kan gi pålegg om ved brot på reglane i forordninga. I ny § 418 a andre ledd gir departementet heimel til å peike ut kven som skal føre tilsyn med at reglane vert etterlevde. Ny § 418 a andre ledd andre punktum inneheld òg ei tilvising til § 10-42 andre og fjerde ledd i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven). Tilvisinga inneber mellom anna at tilsynet kan få tilgang til relevante dokument og om naudsynt kan få bistand frå politiet for å kunne utøve tilsynet. I nye §§ 418 b 418 c foreslår departementet at tilsynsorganet skal ha kompetanse til å fastsetje administrative sanksjonar ved brot på reglane om passasjerrettar. Etter forslaget til ny § 418 b kan tilsynsorganet gi pålegg om retting og tvangsmulkt, medan tilsynsorganet etter forslaget til ny § 418 c får høve til å skrive ut overtredingsgebyr.

Forordninga gjeld for passasjerfart der innkomsthamna ligg i ein medlemsstat, eller der innkomsthamna ligg utanfor ein medlemsstat, men avgangshamna ligg i ein medlemsstat og transporten vert utført av ein EU-bortfraktar, dvs. ein bortfraktar som anten er etablert på området til ein medlemsstat, eller som tilbyr passasjertransport til eller frå området til ein medlemsstat. Forordninga gjeld òg cruisebart der innkomsthamna ligg i ein medlemsstat, men slik at nokre artiklar i forordninga likevel ikkje gjeld. Til dømes gjeld ikkje reglane om rett til alternativ transport og kompensasjon ved kansellering og forseinking for cruisebart. Sjølv om det ligg føre slik passasjerfart eller cruisebart som nemnt ovanfor, gjeld det nokre avgrensingar. Dei viktigaste er at forordninga ikkje gjeld for skip med sertifikat for passasjerfart opp til tolv passasjerar, for skip som har eit mannskap på tre personar eller færre, og for skip som trafikkerer ei strekning som ikkje er på meir enn 500 meter.

Desse avgrensingane inneber at delar av ferjetrafikken innanriks i Noreg vil falle utanfor reglane i forordninga. Praktiske omsyn taler likevel for ei slik avgrensing. Reglane bør berre gjelde trafikk som styresmaktene fører tilsyn med, og dei bør berre omfatte passasjertransport der det faktisk er mogleg å etterleve reglane.

Departementet foreslår i proposisjonen at forordninga vert gjennomført etter sin ordlyd. Av dei grunnane som er skisserte ovanfor, gjer departementet ikkje framlegg om at reglane i forordninga vert utvida til òg å gjelde passasjertransport utover det som følgjer direkte av forordninga.

Etter forordninga kan ein medlemsstat som utgangspunkt fastsetje at reglane i forordninga ikkje skal gjelde for offentleg ferjetransport. For å kunne gjere nytte av dette unntaket er det likevel ein føresetnad at passasjerar som gjer bruk av eit offentleg transporttenestetilbod, har tilsvarende rettar etter gjeldande nasjonal rett som etter reglane i forordninga, jf. forordninga artikkel 2(4). Etter det departementet er kjent med, er det ikkje eit krav i det offentlege sine tenestekontraktar at ferjeselskapa skal gi passasjerane rettar som er like vide som dei rettane som følgjer av forordninga. Departementet gjer difor ikkje framlegg om å gjere eit slikt unntak.

2 Bakgrunnen for proposisjonen

Den 15. mars 2012 sende Justis- og beredskapsdepartementet på høyring eit framlegg om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reise-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

gods til sjøs, som endra ved protokoll 1. november 2002, og 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. Høyringsnotatet hadde òg framlegg om reglar til gjennomføring i norsk rett av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004. Høyringsfristen var 1. juni 2012.

Forordning (EU) nr. 1177/2010 tok til å gjelde 6. januar 2011, men slik at EU-statane først tok reglane i bruk frå 18. desember 2012.

Følgjande instansar fekk høyringsnotatet:

Departementa
Finanstilsynet
Forbrukarombodet
Forbrukarrådet
Kystverket
Sjøfartsdirektoratet

Assuranceforeningen Skuld
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
Finansnæringens Fellesorganisasjon
Fiskebåtredernes Forbund
Fraktestartøyenes Rederiforening
Gard Services AS
Greenpeace Norge
Hovedorganisasjonen Virke
Hurtigbåtenes rederiforbund
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 Petroleumsinstitutt
Norsk senter for menneskerettigheter
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Norske Maritime Leverandører

Næringslivets Hovedorganisasjon
Rederienes Landsforening
The Nordic Association of Marine Insurers
(Cefor)
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Departementet har motteke høyringsfråsegner med merknader til spørsmålet om gjennomføring av forordning 1177/2010 frå følgjande instansar:

Barne-, likestillings- og inkluderings-
departementet
Nærings- og handelsdepartementet
Forbrukarombodet
Forbrukarrådet
Sjøfartsdirektoratet
Norges Rederiforbund
Rederienes Landsforening
The Nordic Association of Marine Insurers
(Cefor)

Desse høyringsinstansane har ikkje hatt merknader til spørsmålet om gjennomføring av forordning 1177/2010:

Arbeidsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kyrkje-
departementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utanriksdepartementet
Kystverket
Assuranseforeningen Skuld
De Sjøkyndiges Forbund
Gard AS
Landsorganisasjonen i Norge

2002 Aten-konvensjonen og forordning (EF) nr. 392/2009 vart gjennomførde i norsk rett ved lov 7. juni 2013 nr. 30 om endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009), som tok til å gjelde frå 1. januar 2014. Spørsmålet om å vidareføre dei ålmenne reglane om forseinking av passasjerar og reisegods i sjøloven kapittel 15 vart handsama i samband med Prop. 54 LS (2012–2013), og desse reglane vart vidareførte med vedtakinga av endringslova 7. juni 2013 nr. 30 om endringar i sjøloven.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

3 Gjennomføring av båtpassasjerrettsforordninga

3.1 Gjeldande rett

3.1.1 Generelt

Norsk rett har reglar om rettane og pliktene til passasjerar ved sjøtransport. Det finst i norsk rett ingen parallelle reglar til reglane i båtpassasjerrettsforordninga.

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport gjeld transport med fartøy i Noreg, jf. § 1. Som utgangspunkt må den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med luftputefartøy, eller med anna fartøy over 8 m lengde tilsvarande 4 bruttotonn, ha ruteløyve, jf. yrkestransportlova § 7. Det er gjort viktige unntak frå kravet om statleg ruteløyve. Med mindre det vert kravd passasjersertifikat etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet, treng ein ikkje ruteløyve for transport av inntil 12 personar. Dersom det er fastsett ei særskilt løyveordning etter lov 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann, er det heller ikkje krav om statleg ruteløyve for transport innan sjøområdet til ein kommune.

Etter yrkestransportlova § 33 kan departementet i forskrift eller einskildvedtak gi reglar om transportvedtekter og om tilleggsavgift ved manglande gyldig billett i rutetransport. Transport med ferje i riksvegsamband, også når slik ferje anløper ferjeleie utanfor riksvegnettet, er nærare regulert i forskrift 26. mars 2003 nr. 403 om transport med ferje. Forskrifta, som òg gjeld for transport med ferje i fylkesvegsamband og kommunale samband når dette er vedteke av kompetent myndighet, har til dømes nærare reglar om pliktene til vognføraren og ferjeføraren eller den denne peiker ut ved ombord- og ilandkjøring, jf. § 4, og under overfarten, jf. § 2 og 5. Forskrifta har òg reglar om fortrinnsrett til transport, jf. § 3. I tillegg slår forskrifta fast at retten til transport avhenger av om den reisande har gyldig reisebevis/billett, og gjev reglar om tilleggskast dersom den reisande ved kontroll ikkje kan vise gyldig reisebevis, jf. § 7. Utover dette er transportvedtektene til ferjeselskapa ikkje nærare regulert i lov eller forskrift.

Sjølve transportavtalen er regulert i sjøloven og lov 25. august 1995 nr. 57 om pakkereiser og reisegaranti (pakkereiseloven). Rein transport av passasjerar og reisegods er regulert i sjøloven kapittel 15, medan pakketurar er regulert i pakke-reiseloven.

Ikkje-diskriminering av passasjerar med nedsett funksjonsevne og avgrensa rørsleevne er mellom anna regulert i lov 21. juni 2013 nr. 61 om forbud

mot diskriminering på grunn av nedsett funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) med forskrifter.

I det følgjande (punkt 3.1.2–3.1.4) vert det kort gjort greie for den noverande norske reguleringa av spørsmål som er regulerte i båtpassasjerrettsforordninga.

3.1.2 Tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne og avgrensa rørsleevne

Korkje sjøloven eller pakkereiseloven har eigne reglar om tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne. I norsk rett gjeld det eit generelt forbod mot diskriminering på grunn av nedsett funksjonsevne, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Tilretteleggingsplikta (kravet til universell utforming og individuell tilrettelegging) i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven gjeld som utgangspunkt for norske skip og norske luftfartøy som går i innanriks fart, men ikkje på norske skip i utanriks fart eller luftfartøy i internasjonal trafikk, jf. § 3 andre ledd første punktum. Det er opna for at Kongen i forskrift kan gi reglar om at føresegnene i lova gjeld for norske skip i utanriks fart og luftfartøy i internasjonal trafikk, jf. § 3 andre ledd andre punktum. Denne forskriftskompetansen er så langt ikkje nytta. Krav om universell utforming av passasjerskip i innanriks fart finst i forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere. Det er også fastsett tryggleikskrav for personar med avgrensa rørsleevne ved konstruksjon av passasjerskip i innanriks fart, jf. forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 8D. For IKT-løysingane for billettomsetning via nett eller automat og for informasjonssystem til bruk på ferjer og terminalar gjeld forskrift 21. juni 2013 nr. 732. Vidare har bortfraktaren etter sjøloven § 405 første ledd ei generell plikt til «i alle andre henseender» å «trygge befordringen av passasjerer og reisegods og for øvrig vareta passasjerenes tarv på forsvarlig måte».

3.1.3 Ansvar ved kansellering eller forseinking

Sjøloven kapittel 15 har reglar om kansellert eller forseinka avgang eller framkomst. For passasjerfrakt finst reglane i sjøloven kapittel 15 avsnitt II, som inneheld generelle reglar om rettar og plikter for bortfraktaren og passasjerane i samband med transporten, og sjøloven kapittel 15 avsnitt IV, som har reglar om ansvar for at passasjerar og reise-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

gods blir forseinka. Reglane om transporten og ansvarsreglane står i samanheng. Bortfraktaren har ikkje nokon substitusjonsrett der transportavtalen gjeld eit bestemt skip, jf. sjøloven § 406. Ein direkte konsekvens av dette er at plikta bortfraktaren har til å utføre transporten fell bort der avtalen gjeld eit bestemt skip og dette går tapt eller vert skadd slik at det ikkje let seg setje i stand før reisa tek til, jf. § 413 første ledd. Etter sjøloven er det eit krav at «[r]eisen skal utføres med tilbørlig hurtighet», jf. sjøloven § 405 tredje ledd første punktum. Vidare kan «[d]evisasjon [...] bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn», jf. § 405 tredje ledd andre punktum.

Sjøloven kapittel 15 har reglar om dei rettslege verknadene av at skipet er forseinka. Der avgangen frå den staden reisa tek til er vesentleg forseinka, er dette hevingsgrunn, jf. sjøloven § 413 andre ledd. Bortfraktaren skal syte for at passasjerer og reisegods til passasjerer vert transportert til framkomststaden på ein føremålstenleg måte og bere kostnadene i samband med dette der det under sjølve reisa blir eit slikt opphald at det ikkje er rimeleg å krevje at passasjerer skal vente, eller skipet, etter at ein del av reisa er utført, går tapt eller vert skadd slik at det ikkje kan setjast i stand, jf. sjøloven § 414 første ledd første punktum. Dersom bortfraktaren ikkje innan rimeleg tid oppfyller pliktene sine (kostnadsfri transport til framkomststaden), kan passasjerer heve avtalen, jf. sjøloven § 414 første ledd andre punktum. Der passasjerer i ei mellomhamn må opphalde seg i land på grunn av havari eller andre hindringar på skipets side, må bortfraktaren sjå til at passasjerer får passande kost og losji og bere kostnadene ved dette, jf. § 414 andre ledd.

Vidare har, som nemnt, sjøloven kapittel 15 avsnitt IV reglar om ansvar i tilfelle der passasjerer og reisegods blir forseinka. Reglane stiller opp eit aktløyseansvar for bortfraktaren både for «tap som voldes ved forsinking med befordring av passasjer», jf. sjøloven § 418 a og for «tap som voldes ved forsinking med befordring eller utlevering av reisegods», jf. sjøloven § 419. Sjøloven § 421 andre ledd snur bevisbyrda for spørsmålet om bortfraktaren har handla aktløyst, medan den som krev erstatning, sjølv har bevisbyrda for at tapet har oppstått som følgje av ei hending under transporten, jf. sjøloven § 421 første ledd.

Bortfraktaren har eit avgrensa ansvar ved forseinking. Ansvarsgrensa ved forseinking ved

transport av passasjerer er 4694 SDR, jf. sjøloven § 422 første ledd andre punktum. Ansvarsgrensene når reisegods er forseinka er regulert i § 422 andre ledd og svarer til ansvarsgrensene i 2002 Aten-konvensjonen for ansvar for tap som følgje av at reisegods er gått tapt eller kome til skade, jf. sjøloven § 418 tredje ledd, jf. 2002 Aten-konvensjonen artikkel 8. Retten til avgrensing av ansvaret fell bort der det kan godtgjerast at bortfrakteren sjølv har valda tapet med forsett eller grov aktløyse og med forståing av at eit slikt tap venteleg ville oppstå, jf. sjøloven § 424.

Reglane om forseinking i sjøloven kan som utgangspunkt ikkje fråvikast ved førehandsavtale til skade for passasjerer der transporten skjer innan Norden (anten innanriks i eit nordisk land eller mellom nordiske land), eller der norsk rett gjeld etter ålmenne lovvalsreglar (jf. sjøloven § 430).

3.1.4 *Twisteløysing*

Twistar som gjeld gjennomføringa av transportavtalen må i utgangspunktet løysast av domstolane.

I pakkereiser har pakkereiseloven særskilde reglar om dei krava kunden har ved heving eller avlysing av pakkereisa. Pakkereiseloven kapittel 10 om tvisteløysing gjeld der tjenestemottakaren er «kunde», som etter definisjonen i loven § 2-3 omfatter både forbrukarar og næringsdrivande kunder. Loven skil mellom tilfelle der pakkereisa vert heva eller avlyst før (kapittel 6) og etter (kapittel 7) reisa byrja, og har mellom anna særskilde reglar om tvisteløysing (nemndbehandling), jf. pakkereiseloven kapittel 10. Klagenemnda for pakkereiser, som er oppretta med heimel i pakkereiseloven § 10-1, handsamar klager på alle reisearrangørar som stiller garanti til Reisegarantifondet. Avgjerdene til klagenemnda for pakkereiser er ikkje rettsleg bindande, men medlemmer i Norsk ReiselivsForum (NRF) har ei vedtektsfesta plikt til å følgje vedtaka nemnda gjer, så lenge NRF's styre ikkje har akseptert at den konkrete saka er så prinsipiell at saka bør avgjerast av domstolane og ikkje av nemnda. Arrangøren og formidlaren kan ikkje bringe ein tvist inn for dei ålmenne domstolane så lenge tvisten er til handsaming i nemnda, jf. pakkereiseloven § 10-3 første punktum. Ei sak som nemnda har realitetshandsama, kan ein bringe inn for dei ålmenne domstolane, jf. pakkereiseloven § 10-3 tredje punktum.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

3.2 Nærare om båtpassasjerrettsforordninga

3.2.1 Verkeområdet til forordninga

Forordninga gjeld for passasjerfart der innkomsthamna ligg i ein medlemsstat (jf. artikkel 2 nr. 1 bokstav a) eller der innkomsthamna ligg utanfor ein medlemsstat, men avgangshamna ligg i ein medlemsstat og transporten vert utført av ein EU-bortfraktar (jf. artikkel 2 nr. 1 bokstav b). Kven som er å rekne som EU-bortfraktar, er definert i artikkel 3 bokstav e, som seier at det er ein bortfraktar som anten er etablert på området til ein medlemsstat, eller som tilbyr passasjertransport til eller frå området til ein medlemsstat. Forordninga gjeld også for cruisebart der innkomsthamna ligg i ein medlemsstat, men slik at nokre artiklar i forordninga likevel ikkje gjeld (jf. artikkel 2 nr. 1 bokstav c).

Sjølv om det ligg føre slik passasjerfart eller cruisebart som nemnt ovanfor, gjeld forordninga likevel ikkje for skip med sertifikat for passasjerfart opp til tolv passasjerar, skip som har eit mannskap på tre personar eller færre, skip som trafikkerer ei strekning som ikkje er på meir enn 500 meter, ekskursjonar og sightseeingturar som ikkje er cruise, skip som ikkje er mekanisk drivne, og originale og individuelle kopiar av historiske passasjerskip frå før 1965 som er bygd av originalt materiale og har sertifikat til å frakte opp til 36 passasjerar (jf. artikkel 2 nr. 2).

Etter artikkel 2 kan medlemsstatane, der passasjerrettane i nasjonal rett er sikra i tilsvarende omfang som etter forordninga, gjere visse unntak frå reglane i forordninga. For det første kan ein medlemsstat gjere eit tidavgrensa unntak (på to år frå reglane tek til å gjelde) for innanriks passasjerfart med skip på under 300 bruttotonn (jf. artikkel 2 nr. 3). For det andre kan ein medlemsstat gjere eit (varig) unntak for passasjerfart som er omfatta av plikt til offentlege tenester eller kontrakt om offentleg teneste eller integrerte tenester (jf. artikkel 2 nr. 4). Føresetnaden for å kunne nytte unntaket for offentleg ferjetransport er at passasjerar har tilsvarende rettar etter gjeldande nasjonal rett som etter reglane i forordninga.

Artikkel 2 nr. 5 slår fast at ein ikkje skal forstå reglane i forordninga som tekniske krav som gjer at bortfraktarane, terminaloperatørane eller andre einingar vert forplikta til å endre eller erstatte skip, infrastruktur, hamner eller hamneterminalar.

I fortalen til forordninga er det òg gjort greie for tilhøvet mellom forordninga og pakkereisedirektivet. Premiss (20) seier at forordning (EU) nr.

1177/2010 ikkje bør få følgjer for passasjerrettane etter pakkereisedirektivet, og at forordninga ikkje bør gjelde ved kansellering av pakketur av andre grunnar enn kansellering av passasjerfrakten eller cruiset.

3.2.2 *Ikkje-diskriminerande tilgang til transport og rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne*

Etter passasjerrettsforordninga har passasjerar med funksjonshemming eller avgrensa rørsleevne rett til transport på ikkje-diskriminerande vilkår (jf. artikkel 7). For det første seier forordninga at ein bortfraktar, eit reisebyrå eller ein turoperatør ikkje kan nekte å akseptere ein reservasjon, nekte å ferda ut ein billett eller nekte ein passasjer å gå om bord på grunn av funksjonshemming eller avgrensa rørsleevne. For det andre inneber retten til transport at personar med funksjonshemming og personar med avgrensa rørsleevne har krav på reservasjonar og billettar utan ekstra kostnad og på same vilkår som alle andre passasjerar.

Etter passasjerrettsforordninga kan ein berre nekte passasjerar med funksjonshemming eller avgrensa rørsleevne transport i to situasjonar (jf. artikkel 8). Det gjeld for det første når nekting er nødvendig på grunn av tryggleikskrav i folkeretten, EU-retten eller nasjonal rett eller på grunn av tryggleikskrav fastsett av nasjonale styresmakter, og for det andre dersom skipets konstruksjon eller infrastrukturen eller utstyret på hamna gjer det umogleg å ta passasjerer om bord eller frå borde eller å frakte passasjerer på ein trygg og operasjonelt gjennomførleg måte.

Der transport vert nekta med gyldig grunn, har passasjerane likevel visse rettar, jf. artikkel 8. Der passasjerer er nekta transport ved reservasjon av reisa eller før billett er ferda ut, skal bortfraktaren, reisebyrået og turoperatøren gjere alle rimelege tiltak for å gjere framlegg om ein akseptabel, alternativ transport som bortfraktaren utfører. Der transport blir nekta sjølv om reservasjon er akseptert og/eller billett ferda ut har passasjerer rett til å velje mellom å betale tilbake billettprisen eller endre reisa, men berre dersom tryggleikskrava kan verte ivarettatt på returreisa eller ved reiseendringa og i samsvar med omfanget av plikta til reiseendring slik det går fram av vedlegg I til forordninga.

Dersom det er strengt naudsynt kan det setjast som vilkår for å gjennomføre reisa at personar med funksjonshemming eller nedsett rørsleevne har eit reisefølgje som kan gi naudsyn assistanse, jf. artikkel 8. Ved passasjerfrakt har assistenten krav på å reise gratis. Dersom det vert fremja krav

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

om assistent som vilkår for transporten, skal passasjeren få underretning om årsakene til kravet. Passasjeren kan krevje ei skriftleg grunngeving.

Bortfraktarane og terminaloperatørane plikter å fastsetje ikkje-diskriminerande tilgangsvilkår for transport av personar med funksjonshemming og nedsett rørsleevne, og desse vilkåra skal verte sende til nasjonale handhevingsorgan, jf. artikkel 9. Forordninga gir også reglar om korleis bortfraktarane og terminaloperatørane skal gjere vilkåra offentleg tilgjengelege og på kva for språk.

Der passasjerar med funksjonshemming eller avgrensa rørsleevne har rett til transport, har dei også som utgangspunkt krav på assistanse frå bortfraktaren eller terminaloperatøren ved ombordstiging, landgang og om bord i skipet, i samsvar med retningslinene i vedlegg II og vedlegg III til forordninga og så langt som mogleg i samsvar med dei individuelle behova passasjerane har, jf. artikkel 10. Plikta til å gi assistanse er likevel underlagd visse vilkår, jf. artikkel 11. Kort sagt byggjer plikta til å yte assistanse som utgangspunkt på ein føresetnad om at bortfraktaren eller terminaloperatøren er varsla om behovet for assistanse innan ein gitt eller avtalt frist, og at personen med funksjonshemming eller avgrensa rørsleevne møter på eit utpeikt møtepunkt innan ein avtalt eller gitt frist. Forordninga har reglar om når passasjeren plikter å gi slike opplysningar, til kven passasjeren skal gi opplysningane, og retten passasjeren har til å få ei skriftleg stadfesting av at han eller ho har gitt opplysningane. Sjølv om slike opplysningar ikkje ligg føre, skal bortfraktaren og terminaloperatøren likevel gjere rimelege forsøk på å få til at personen med funksjonshemming eller nedsett rørsleevne likevel kan gjennomføre reisa. Forordninga har nærare reglar om korleis varsel om behov for assistanse skal verte handsama (jf. artikkel 12). Forordninga har òg reglar om fastsetjing og offentliggjerjing av kvalitetsstandardar for assistansen (jf. artikkel 13), og om trening av personale som skal yte assistanse (jf. artikkel 14).

Etter forordninga har bortfraktaren og terminaloperatøren aktløyseansvar for tap som følgje av tap av eller skade på funksjonstilpassa hjelpemiddel, jf. artikkel 15. Det gjeld likevel eit presumsjonsansvar der tapet har oppstått som følgje av ei skipsfartshending. Ansvar er avgrensa til attkjøpsverdien eller, der dette er relevant, utbe-tringskostnaden. Ansvar gjeld likevel ikkje i dei tilfella Aten-forordninga artikkel 4 gjeld. Uavhengig av dette skal bortfraktaren eller terminaloperatøren søkje å skaffe eigna førebels erstatningsutstyr.

3.2.3 *Ansvar til bortfraktaren og terminaloperatøren i tilfelle av kansellering eller forseinking*

Båtpassasjerrettsforordninga kapittel III har generelle reglar om ansvaret til bortfraktaren eller terminaloperatøren ved kansellering eller forseinking av transport. Ansvar varierer avhengig av om det er avgangen som er kansellert/forseinka, eller om skipet er forseinka i hamn.

Ved kansellert/forseinka avgang er bortfraktaren og, der dette er relevant, terminaloperatøren, pålagde ei informasjonsplikt (artikkel 16) og ei assistanseplikt (artikkel 17). I desse tilfella skal bortfraktaren òg, på nærare vilkår, tilby å legge om reisa eller refundere billettprisen (artikkel 18). Der skipet er forseinka i hamn, er bortfraktaren pålagd ei rein refusjonsplikt (artikkel 19).

Der ein avgang er kansellert eller forseinka, plikter bortfraktaren, og der det er relevant, terminaloperatøren, å gi informasjon om kanselleringa eller forseinkinga så raskt som mogleg og seinast 30 minuttar etter avgangstidspunktet i ruteplanen. Så snart slike opplysningar ligg føre, skal bortfraktaren òg gi informasjon om forventa tidspunkt for avgang og innkomst. Der kansellert/forseinka avgang gjer at passasjerar ikkje rekk ein sambandsline, skal dei få informasjon om dette og, der det er relevant, om alternative samband. Etter forordninga plikter bortfraktaren og terminaloperatøren å gi tilpassa informasjon til personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne.

Innhaldet av plikta bortfraktaren har til å gi assistanse avheng av om avgangen ser ut til å verte, eller reint faktisk har vorte, kansellert/forseinka (jf. artikkel 17).

Der bortfraktaren har rimelege grunnar til å vente at ein avgang vert kansellert eller forseinka med meir enn 90 minutt, skal bortfraktaren tilby passasjerar som reiser frå hamneterminalar gratis snacks, måltid eller forfriskingar i rimeleg høve til ventetida, der slikt finst eller kan leverast på rimelege vilkår. Der kanselleringa eller forseinkinga gjer det nødvendig med eit opphald på ei eller fleire netter eller eit lengre opphald enn tilsikta frå passasjeren si side, skal bortfraktaren, der det er fysisk mogleg, i tillegg gi passasjerar som reiser frå hamneterminalar, gratis eigna innkvartering om bord eller på land og frakt frå hamneterminalen til innkvarteringsstaden og tilbake. Etter forordninga har bortfraktaren rett til å avgrense dei samla kostnadene for innkvartering på land, eksklusive kostnader til frakt til og frå hamneterminalen og innkvarteringsstaden, til € 80 per natt per

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

passasjer i maksimalt tre netter. Ved gjennomføringa av assistanseplikten ved kansellering eller forseinking skal bortfraktaren ta spesielt omsyn til behova til personar med funksjonshemming og avgrensa rørsleevne og deira assistentar.

I tilfelle der avgangen er kansellert eller forseinka med meir enn 90 minutt (jf. artikkel 18), er bortfraktaren pålagt å gi passasjerane valet mellom omlegging av reisa (ved første moglege høve og utan tilleggskostnad) eller refusjon av billettprisen saman med, der dette er relevant, kostnadsfri retur til avreisestaden ved første moglege høve. Forordninga har nærare reglar for tilbakebetaling frå bortfraktaren. Utgangspunktet er at tilbakebetaling skal skje i pengar. Der passasjerane samtykkjer, opnar forordninga likevel for at tilbakebetaling kan skje på nærare fastsette måtar om nærare fastsette føresetnader føreligg.

Om båten er forseinka i hamn, pliktar bortfraktaren å refundere heile eller delar av billettprisen (jf. artikkel 19). Forordninga fastset ei nedre grense for kor stor del av billettprisen som skal verte refundert i nærare omtalte tilfelle. Minimumsrefusjonen er fastsett på grunnlag av kor lenge båten er forseinka i høve til lengda på reisetida. Slik reglane er utforma, kan ein krevje refundert inntil 50 pst. av billettprisen.

Kompensasjonsreglane ved forseinka innkomst er i hovudsak utforma med tanke på enkeltreiser. Etter forordninga skal passasjerar som har abonnements- eller periodekort, og som gjen tekne gonger vert ramma av at båten er forseinka i hamn, likevel ha rett til å søkje om høveleg kompensasjon i medhald av ei kompensasjonsordning. Indirekte er bortfraktaren med andre ord pålagt å utarbeide ei kompensasjonsordning. Ordninga skal fastsetje kriteria for når man har å gjere med ei forseinking, og kriteria for å berekne kompensasjonen. Forordninga gir òg reglar om korleis ein skal berekne kompensasjonen, og om utbetaling. Ein kan ikkje redusere kompensasjonen ved fråtrekk av transaksjonskostnader. Likevel har bortfraktarane rett til å fastsetje ei nedre grense, som ikkje kan vere på meir enn € 6, der kompensasjonen ikkje vert betalt.

Det gjeld visse unntak frå reglane om assistanse (artikkel 17) og kompensasjon (artikkel 18 og 19) ved kansellering eller forseinking (jf. artikkel 20). Generelt gjeld reglane ikkje der passasjerane har ein open billett der avgangstidspunktet ikkje går fram, med mindre passasjerane har abonnements- eller periodekort. Ved kansellering eller forseinking av avgangen gjeld reglane om assistanse (etter artikkel 17) og kompensasjon (etter artikkel 19) ikkje der passasjerane har fått informa-

sjon om kanselleringa eller forseinkinga før billetten vart kjøpt, eller der passasjerane var årsak til kanselleringa eller forseinkinga. Plikta til å syte for innkvartering etter artikkel 17 nr. 2 gjeld heller ikkje der grunnen til kanselleringa eller forseinkinga var vêrforhold som hindrar trygg overfart. Der båten er forseinka i hamn, gjeld plikta til å betale kompensasjon etter artikkel 19 ikkje der grunnen til forseinkinga er vêrforhold som hindrar trygg overfart. Tilsvarende gjeld der ekstraordinære omstende hindrar gjennomføringa av transporten, og desse ikkje kunne ha vore unngått sjølv om alle rimelege forholdsreglar var sette i verk.

Forordninga er ikkje til hinder for at passasjerar krev skadebot for tap som følgje av kansellering eller forseinking av transporttenester etter nasjonale reglar (jf. artikkel 21).

3.2.4 Klagerett og klageordning

Båtpassasjerrettsforordninga regulerer retten passasjerane har til å klage. I samband med dette stiller forordninga opp krav om etablering av klageordningar både hos bortfraktaren (jf. forordninga kapittel IV) og offentlege styresmakter (jf. forordninga kapittel V).

Båtpassasjerrettsforordninga regulerer korleis bortfraktaren og terminaloperatøren skal handsame klager frå passasjerane (jf. artikkel 24). Bortfraktarar og terminaloperatørar pliktar å ha ei tilgjengeleg ordning for handsaming av klager med omsyn til rettar og plikter etter forordninga. Utover at det er gitt nærare fristar for når passasjerane skal fremje klage, og om handsaminga av innkomne klager, er sjølve klageordninga ikkje nærare regulert.

Medlemsstatane pliktar òg å etablere ei klageordning. Etter forordninga artikkel 25 har ein passasjer rett til, i samsvar med nasjonal rett, å klage brot på forordninga inn for handhevingsorganet som medlemsstatane pliktar å etablere eller peike ut. Organet som handsamar slike klager, skal innan rimeleg tid gi passasjerane ei grunngitt tilbakemelding på klaga. Medlemsstaten kan fastsetje at passasjerane først må klage til bortfraktaren eller terminaloperatøren, og at det kompetente organet fungerer som klageinstans for saker som ikkje er løyst.

Bortfraktaren og terminaloperatøren har ei generell plikt til å gi passasjerane relevant informasjon under sjølve reisa (jf. artikkel 22). Viktigare i denne samanhengen er det at bortfraktaren, terminaloperatøren og, der det er relevant, hamnestyrkesmaktene plikter å gi informasjon om rettane etter forordninga (jf. artikkel 23).

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Forordninga fastset korleis ein skal gi denne informasjonen (jf. artikkel 23). Det skal opplysast om kontaktopplysningane til handhevingsorganet som styresmaktene har utpeikt etter forordninga.

3.2.5 Handhevings- og sanksjonsreglar

Båtpassasjerrettsforordninga har reglar om etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime på nasjonalt nivå. Dette går fram av plikta til å peike ut eitt eller fleire organ som skal ha ansvaret for handhevinga av forordninga når det gjeld passasjerfart eller cruisebart frå hamner som ligg på området til medlemsstaten, og passasjerfrakt frå tredjeland til slike hamner (jf. artikkel 25). Det er eit krav at eit slikt handhevingsorgan er sjølvstendig med omsyn til organisering, finansiering, rettsleg form og avgjerdsrett. Utover å fastslå at handhevingsorganet skal setje i verk dei tiltaka som er nødvendige for å sikre at forordninga vert etterlevd, er oppgåvene og kompetansen til handhevingsorganet ikkje nærare regulert. Samstundes er det eit krav etter forordninga at medlemsstatane avgjer kva for sanksjonar som skal gjelde ved brot på reglane i forordninga og set i verk tiltak for å sikre at sanksjonane vert nytta (jf. artikkel 28). Sanksjonane skal vere effektive, stå i rimeleg høve til krenkinga og ha preventiv verknad. Kommisjonen skal ha melding både om kva for organ som er utpeikt som handhevingsorgan og om sanksjonsregimet. For å sikre ei heilskapleg praktisering av rettane etter forordninga innanfor den indre marknaden, har passasjerrettsforordninga reglar om rapporteringskrav (jf. artikkel 26) og om samarbeid mellom nasjonale handhevingsorgan i form av utveksling av opplysningar om eigen praksis og dei prinsippa som ligg til grunn for denne (jf. artikkel 27).

3.3 Gjennomføring av forordninga i norsk rett

3.3.1 Framlegget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet gjorde departementet framlegg om at båtpassasjerrettsforordninga vert gjennomført i norsk rett ved inkorporering i ny § 418 a i sjøloven. Føremålet med framlegget var i størst mogleg grad å samle føresegnar om båtpassasjerane sine rettar, medrekna reglar om forseinking, på ein stad i lovverket. I høyringsnotatet punkt 10.1 heiter det:

«Etter EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a skal forordningar «som sådan» gjerast til del av den interne rettsordnen. Dette er forstått slik at forordningar skal gjennomførast i nasjonal rett ord for ord. Forordningar vert derfor inkorporert i norsk rett, sjå om dette også punkt 6.1.

Departementet ser det som mest naturleg å inkorporere passasjerrettsforordninga i sjøloven kapittel 15. Sjøloven kapittel 15 regulerer transport av passasjerar. Sjølv om passasjerrettsforordninga kan seiast å innehalde to svært ulike regelsett, har reglane det til felles at dei regulerer ulike sider ved transporten av passasjerar. Sjøloven kapittel 15 avsnitt II har allereie reglar om ansvar for forseinking av passasjerar, og reglane om ansvar for forseinking i passasjerrettsforordninga kapittel III hører naturleg heime her.

Sjøloven har som nemnt ikkje særskilde reglar om ikkje-diskriminerande tilgang til båttransport og om rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller avgrensa rørsleevne, og både innhaldet av og den relativt tekniske karakteren til reglane i passasjerrettsforordninga kapittel II gjer at det kan synast meir nærliggjande om desse reglane var å finne i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), til dømes kapittel 3 om teknisk tryggleik, med forskriftsverket som høyrer til dette kapitlet. Departementet har likevel kome til at det er nærleiken til den underliggjande transportkontrakten og gjennomføringa av denne som bør vere avgjerande for kvar reglane skal inkorporerast.

Departementet foreslår at passasjerrettsforordninga inkorporerast i ein ny § 418 a i eit nytt avsnitt IV i sjøloven.»

3.3.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Nærings- og handelsdepartementet*, *Forbrukarombodet*, *Forbrukarrådet*, *Sjøfartsdirektoratet* og *Norges Rederiforbund* uttala seg om kor og korleis forordninga bør gjennomførast i norsk rett. *Cefor* har på generelt grunnlag slutta seg til høyringsfråsegna frå *Norges Rederiforbund*.

Nærings- og handelsdepartementet, *Forbrukarombodet*, *Sjøfartsdirektoratet* og *Norges Rederiforbund* sluttar seg til departementets framlegg om å gjennomføre reglane i sjøloven kapittel 15.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Forbrukarombodet uttalar:

«Dagens regler i sjøloven vil på viktige områder for forbrukerne supplere regelverket i forordningen om båtpassasjerers rettigheter, herunder blant annet ansvar for tap utover de standardiserte satsene i forordningen ved forsinkelse eller kansellering. For å gi publikum en best mulig oversikt over gjeldende regler syntes det mest hensiktsmessig at forordningen inkorporeres i sammenheng med de øvrige reglene som gjelder på området. Dette har også vært den foretrukne løsningen ved gjennomføringen av forordning 261/2004 om flypassasjerers rettigheter og forordning 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter, som er inkorporert med forskrift med hjemmel i henholdsvis luftfartsloven og jernbaneloven. Inkorporasjon av regelverket ved forskrift fastsatt med hjemmel i sjøloven, i tråd med departementets forslag, vil etter min oppfatning være den mest naturlige gjennomføringsmåten når forordningen om båtpassasjerer skal gjennomføres i norsk rett.»

Forbrukerrådet meiner på si side at denne framgangsmåten er uheldig, og tek mellom anna til orde for at det vert nedsett eit lovutval som kan systematisere og forenkle framstillinga av alt regelverk som gjeld passasjerrettar innan området persontransport:

«Forbrukerrådet er enig med departementet i at en inkorporering av regelverket gir publikum vesentlig dårligere og mindre oversiktlig informasjon om gjeldende rett enn det som ville være tilfelle dersom reglene tas direkte inn i lovteksten. Når det likevel foreslås å gjennomføre regelverket gjennom en inkorporasjon, så er vi bekymret for den manglende transparensten dette vil gi omkring viktige rettsregler for passasjerene.

Ved en inkorporering av forordningene vil regelverket bli gjemt bak en forskriftshjemmel og dette gjør i seg selv reglene vanskelig tilgjengelig. I tillegg blir reglene her foreslått plassert inn i en lov med en rekke bestemmelser som ikke vedrører passasjerrettigheter. Forslaget innebærer også at enkelte generelle bestemmelser om ansvar ved forsinkelse av passasjer eller reisegods fortsatt skal være en del av selve lovteksten selv om regelverk om passasjerrettigheter for øvrig legges som vedlegg til loven. Dette

kan bidra til forvirring og skape uklarhet for forbruker og for andre som skal anvende loven.

Vi har sett at tilsvarende gjennomføringsmåte er valgt ved innlemmelse av regelverk på området fly og tog og det er nærliggende å tro at man vil velge samme gjennomføringsmåte når det i neste omgang skal tas inn regelverk om passasjerrettigheter på buss. Dette vil etter vårt syn gjøre at regelverket om passasjerrettigheter på hele området av persontransporten vil lide under de samme svakheter som påpekt ovenfor.

Forbrukerrådet er opptatt av at utformingen av regelverket skjer på en måte som fremmer kjennskap om reglene både hos forbruker og transportør og som bidrar til forståelse for viktige rettsregler på området. Vi ser dette som en vesentlig forutsetning for rettsikkerheten. God forståelse om gjeldende rett forutsetter at regelverket er systematisert og fremstilt på en mest mulig leservennlig måte. Forbrukerrådet mener at dette kan gjøres best ved å skille ut reglene om passasjerrettigheter i en egen lov. Vår anbefaling til departementet er derfor at det settes ned et lovutvalg som kan systematisere og forenkle framstillingen av alt regelverk vedrørende passasjerrettigheter innen området persontransport. Et slikt utvalg bør også utrede mulighetene for å etablere en felles lov om passasjerrettigheter.

Vi har forståelse for at Norge må ivareta sine forpliktelser i EØS-avtalen og at dette har betydning for gjennomføringsmåten av forordninger i norsk rett. Vi mener likevel at dette kan gjøres på en mer brukervennlig måte ved at bestemmelser om passasjerrettigheter tas direkte inn i lovteksten. Vi kan ikke se at en inkorporering av hele forordningen gjennom forskrift vil stå i motsetning til dette da forordningen som sådan fortsatt vil kunne legges som vedlegg til lov dersom dette er ønskelig.»

3.3.3 Vurderinga til departementet

Departementet foreslår å inkorporere forordninga i sjøloven, jf. lovforslaget § 418 a første ledd, og viser til grunngivinga i høyringsnotatet punkt 10.1. Når det gjeld høyringsfråsegna frå Forbrukarrådet, syner departementet til den nemnde plikta som følger av EØS-avtala til å gjennomføre forordningar ord for ord i nasjonal rett, og at gjennomføringa difor bør skje ved inkorporasjon. Framlegget går elles ut på at føresegna om inkorporasjon vil gå direkte fram av lova, ikkje av forskrift.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

3.4 Verkeområdet til forordninga

3.4.1 Framlegget i høyringsnotatet

Det reiser seg to spørsmål i samband med verkeområdet til forordninga. For det første er det eit spørsmål om det er grunnlag for å gjere bruk av overgangsordninga og unnataket for offentleg ferjetransport i forordninga, jf. punkt 3.2.1, og om det i så fall er ønskeleg å nytte desse unnataka. For det andre er det eit spørsmål om forordninga skal verte gjennomført etter sin ordlyd, eller om det er ønskeleg å utvide verkeområdet for reglane utover det som følgjer av forordninga. I høyringsnotatet punkt 10.1 uttala departementet om desse spørsmåla:

«I punkt 9.1 er det gjort greie for verkeområdet til passasjerrettsforordninga. Departementet meiner at ulike reglar for ulike typar av passasjerfrakt gjer regelverket uoversiktleg og vanskeleg tilgjengeleg for passasjerane, og har vurdert om rettane etter forordninga bør gjelde generelt. Mykje taler for at reglane bør gjelde generelt, uavhengig av talet på passasjerar, storleiken på mannskapet og den trafikkerte strekninga. Dei gjeldande reglane i sjøloven kapittel 15 gjeld generelt for passasjertransport mot vederlag, jf. sjøloven § 401. Det kan vere større grunn til å gjere unnatak frå reglane der det ikkje er tale om rutetrafikk, dvs. for reine charterturar. Departementet vil gjerne ha synspunkt frå høyringsinstansane om dette.

Departementet foreslår ikkje å gjere bruk av unnataka i forordninga artikkel 2 nr. 3 og 4, men tek gjerne imot synspunkt frå høyringsinstansane også om dette.»

3.4.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Forbrukarombodet, Forbrukerrådet, Norges Rederiforbund* og *Rederienes landsforening* synspunkt på spørsmålet om verkeområdet for reglane. *Cefor* har på generelt grunnlag slutta seg til høyringsfråsegna frå *Norges Rederiforbund*.

Når det gjeld spørsmålet om å gjere bruk av unnataka i forordninga, uttalar *Nærings- og handelsdepartementet* at departementet ikkje har innvendingar. *Rederienes landsforening* uttalar på si side:

«Forordninga regulerer en rekke forhold som allerede er ivaretatt i innenriks maritim

kollektivtrafikk. Denne næringen er preget av det er offentlige myndigheter som kjøper inn tjenester i form av drift av en hurtigbåtrute eller et fergesamband. Det betyr at det er det offentlige som bestemmer tjenestens innhold og eventuelle sanksjoner i tilfelle tjenesten ikke blir levert i henhold til avtalen. Dette er en del av kontraktene som er mellom oppdragsgiver og operatør. En kan stille spørsmål om ikke disse tjenestene faller utenfor forordningens virkeområde jfr Forordningens art 4.»

Medan *Nærings- og handelsdepartementet* går imot å utvide verkeområdet til reglane utover det som følgjer av forordninga, tek *Forbrukarombodet, Forbrukerrådet* og *Norges Rederiforbund* til orde for at reglane bør gjelde generelt for innanriks passasjertransport. *Nærings- og handelsdepartementet* uttalar:

«Som det klare utgangspunkt er vi skeptiske til å innføre nasjonale særordninger som virker kostnadsdrivende for næringen. At ulike regler for ulike typer passasjertransport vil gi et uoversiktlig og komplisert regelverk til ugunst for passasjerene kan ikke vektlegges vesentlig så lenge Rådet for den europeiske union selv foreslår at passasjerrettsforordningen ikke skal gjelde for passasjerfartøyer som angitt i artikkel 2 nr. 2. For alle tilfeller må passasjerrettsforordningen vurderes fri for sammenligning med de løsninger som er valgt ved inkorporeringen av Athen-forordningen i norsk rett. Det vises til at ansvarsregler og tilsvarende ansvarsgrenser allerede er etablert i norsk rett for alle former for transport gjennom sjøloven kapittel 15. Til sammenligning etablerer passasjerrettsforordningen rettigheter som hovedsakelig ikke er regulert i norsk rett tidligere. Vi kan ikke se at det foreligger sterke nok grunner for å utvide virkeområdet til passasjerrettsforordningen med de administrative og økonomiske konsekvenser dette får for næringen. Vi støtter derfor ikke Justisdepartementets forslag. Virkeområdet for passasjerrettsforordningen etter norsk rett bør speile passasjerrettsforordningen artikkel 2 nr. 1 jf. nr. 2.»

Forbrukerrådet uttalar:

«Forbrukerrådet er enig med departementet i at det bør tilstrebes mest mulig like regler for passasjertransport med båt uavhengig av størrelsen på fartøyet, bemanning av skipet og lengden på strekningen. Vi ser at en utvidelse av virke-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

området for forordningen vil kunne ha svært praktisk betydning i Norge eksempelvis for fergetrafikk som ellers vil kunne falle utenfor regelverket grunnet størrelsen av bemanningen. Det vil være svært uheldig dersom slike, ofte sterkt trafikkerte strekninger, skulle falle utenfor regelverket. Hensynet til likebehandling av passasjerene og til et mest mulig enhetlig regelverk tilsier derfor at forordningen gjøres gjeldende for all passasjertransport.»

Forbrukarombodet, som er av same meining, uttalar:

«Forordningen 1177/2010 om båtpassasjerers rettigheter legger til rette for enkelte mulige unntak fra forordningen avhengig av antall passasjerer, størrelsen på mannskapet og på den trafikkerte strekningen. Dagens ansvarsregler i sjølovens gjelder som nevnt generelt for passasjertransport mot vederlag og åpner ikke for tilsvarende unntak som etter forordningen. Jeg viser her til det som er sagt overfor om avgrensninger av Aten-konvensjonens og Atenforordningens virkeområde og hvordan en slik avgrensning i regelverk som beskytter passasjerinteressene vil kunne oppleves av berørte passasjerer. Tilsvarende hensyn gjør seg gjeldende ved en vurdering av om unntakshjemlene i forordningen bør benyttes, og jeg støtter av tilsvarende grunner derfor departementets forslag om å gi forordningens bestemmelser et generelt anvendelsesområde og ikke ta i bruk mulighetene for unntak som følger av forordningens artikkel 2 nr. 3 og 4.

Etter min oppfatning vil det heller ikke være hensiktsmessig å skulle gjøre særlige tilpasninger med tanke på forordningens virkeområde for rene charterturer. I punkt 20 i forordningen 1177/2010 vises det til at forordningen ikke får følger for passasjerenes rettigheter etter pakkereisedirektivet, og at forordningen ikke bør gjelde ved kanselleringer der hvor en pakketur er kansellert for andre grunner enn kansellering av passasjerfrakten eller cruiset. Et særlig unntak for charterturer vil etter min oppfatning være egnet til å skape mer klarhet om rettssituasjonen. Jeg anser det som mer hensiktsmessig å la regelsettene fungere ved siden av hverandre og at utpekt klageorgan avgjør tvilstilfeller rundt regelsettens virkeområde.»

Rederienes landsforening peiker i sin høyringsfråsegn på at fleire ferjesamband langs norskekysten vil falle utanfor reglane i forordninga:

«Vi gjør oppmerksom på at det er flere ferger og hurtigbåter som faller utenfor forordningens virkeområde på grunn av avgrensningen i art 2.2 (b) om at det skal være flere enn tre personer om bord som opererer fartøyet.»

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet tek i sin høyringsfråsegn opp høvet til pakkereise-loven og uttalar:

«Vi viser til pakkereiseloven § 6-5 om at erstatningsreglene i denne loven er subsidiære i forhold til erstatningsreglene i transportrettslig lovgivning. Vi antar at hensynene bak pakkereiseloven § 6-5 tilsier at det ikke gjøres unntak i sjøloven.»

3.4.3 Vurderinga til departementet

Departementet gjer framlegg om at forordninga vert gjennomført etter sin ordlyd.

Dette inneber for det første at departementet ikkje foreslår å gjere bruk av unnataka i forordninga artikkel 2 nr. 3 og 4. Medan det tidsavgrensa unnataket (overgangsordninga) i artikkel 2 nr. 3 ikkje lenger er aktuelt, vurderer departementet det òg slik at vilkåra for å gjere bruk av unnataket for offentleg ferjetransport i forordninga artikkel 2 nr. 4 ikkje ligg føre. Etter forordninga artikkel 2 nr. 4 kan ein medlemsstat fastsetje at reglane i forordninga ikkje skal gjelde for offentleg ferjetransport, føresett at passasjerar som gjer bruk av eit offentleg transporttenestetilbod har tilsvarende rettar etter gjeldande nasjonal rett som etter reglane i forordninga. Departementet er ikkje kjent med at det offentlege i sine teneskontraktar krev at ferjeselskapa skal gi passasjerane rettar som er like vide som dei som følgjer av forordninga. Departementet gjer difor ikkje framlegg om eit slikt unntak for offentleg ferjetransport.

Departementet gjer heller ikkje framlegg om å utvide verkeområdet til reglane utover det som følgjer av forordninga.

Båtpassasjerrettsforordninga gjeld ikkje for skip med sertifikat for passasjerfart opp til tolv passasjerar, for skip som har eit mannskap på tre personar eller mindre, og for skip som trafikkerer ei strekning som ikkje er på meir enn 500 meter. Desse avgrensingane inneber at delar av ferjetrafikken innanriks i Noreg vil falle utanfor

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

reglane. Grunngevinga for avgrensingane er reint praktiske omsyn. Kravet om operativt mannskap har å gjere med dei praktiske føresetnadene for å kunne etterleve reglane, og då særleg reglane om assistanse for personar med nedsett funksjons-evne og avgrensa rørsleevne. Sertifikatkravet gir styresmaktene eit betre grunnlag for å kunne føre tilsyn med oppfølginga av reglane.

Som departementet peika på i høyringsnotatet, er det likevel slik at ulike reglar for ulike typar av passasjerfrakt vil gjere regelverket uoversiktleig og vanskeleg tilgjengeleg for passasjerane. Dei praktiske omsyna som ligg til grunn for avgrensinga av verkeområdet til reglane i forordninga, er etter departementet sitt syn likevel så viktige at dei i dette høvet må gå føre ønsket om lik hand-saming av alle båtpassasjerar og eit mest mogleg einskapleg regelverk. Departementet vil òg peike på at dei ålmenne reglane som det er gjort greie for i punkt 3.1, framleis vil gjelde for passasjer-transport som ikkje fell inn under verkeområdet til reglane i forordninga.

3.5 Klagerett og klageorgan

3.5.1 Framlegget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet gjorde departementet framlegg om ein generell heimel for å gi reglar om ei klageordning i forskrift. Departementet så det ikkje som naudsynt å ta stilling til detaljane i ei klageordning. Departementet hadde likevel enkelte merknader til organiseringa, finansieringa og kompetansen til klageorganet. I høyringsnotatet punkt 10.2 heiter det:

«Etter forordninga skal det etablerast ei klageordning. Departementet meiner at ei slik ordning bør kunne regulerast i forskrift og gjer framlegg om ein forskriftsheimel, jf. forslaget til § 418 a andre ledd i sjøloven. Etter departementets syn er det ikkje nødvendig å ta stilling til alle detaljane i ei slik klageordning nå. Dette er det naturleg å vurdere nærare i samband med arbeidet med sjølve forskrifta. Departementet vil likevel nemne at det er nærliggjande å vurdere om klagenemnda for fly- og jernbanepassasjerer (transportklagenemnda) kan og bør utvidast til å omfatte også båtpassasjerar (jf. luftfartsloven §§ 10-44 til 10-47, jernbane-loven § 7 c og forskrift 20. januar 2012 nr. 84 om klagenemnd for fly- og jernbanepassasjerer). I samband med opprettinga av den tidlegare flyklagenemnda la ein til rette for ei felles klagenemnd for heile transportsektoren fordi det var

rekna som sannsynleg at EU ville vedta reglar om passasjerrettar på andre transportsektorar enn luftfart, jf. Ot.prp. nr. 9 (2006–2007) punkt 6.6.4 (side 55 flg.) og punkt 6.6.5 (side 57). Fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen slutta seg til tanken om ei felles klagenemnd for heile transportsektoren på sikt, jf. Innst. O. nr. 47 (2006–2007) punkt 2. Ved endringslov 20. januar 2012 nr. 8 er den tidlegare flyklagenemnda utvida til å omfatte også jernbanepassasjerar. Forordninga om båtpassasjerrettar har som nemnt (i punkt 9.5 ovanfor) reglar om etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime på nasjonalt nivå. Etter forordninga artikkel 25 skal styresmaktene peike ut eit sjølvstendig handhevingsorgan. Departementet gjer framlegg om ein forskriftsheimel, jf. forslaget til § 418 a andre ledd i sjøloven. Når det gjeld kva for kompetanse organet bør ha, meiner departementet at dei nærare detaljane kan regulerast i forskrift. Som nemnt i punkt 9.5 er kompetansekrava etter passasjerrettsforordninga at handhevingsorganet skal setje i verk dei tiltaka som er nødvendige for å sikre at forordninga vert etterlevd.»

I høyringsnotatet punkt 10.3 peikte departementet på samanhengen mellom dei ålmenne reglar om aktløyseansvar for bortfraktaren ved forseinking i sjøloven og reglane i forordninga om standardisert kompensasjon ved forseinka innkomst i hamn. Ettersom departementet foreslo å vidareføre dei ålmenne reglar om forseinking i sjøloven parallelt med reglane i båtpassasjerrettsforordninga, tok departementet til orde for at klageorganet, i tillegg til å handsame klagar for brot på rettane etter forordninga, òg burde ha kompetanse til å handsame klager over brot på dei ålmenne forseinkingsreglane. I høyringsnotatet punkt 10.3 heiter det:

«[...] I samband med dette peiker departementet på at den klageordninga som skal etablerast som ledd i gjennomføringa av passasjerrettsforordninga, bør ha generell kompetanse til å handsame klager over brot på dei gjeldande reglane om transporten, og da også reglane om ansvar for forseinking.»

3.5.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Nærings- og handelsdepartementet*, *Forbrukarombodet*, *Forbrukarrådet*, *Norges Rederiforbund* og *Rederienes landsforening* merknader til spørsmålet om klagerett og klage-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

organ. *Cefor* har på generelt grunnlag slutta seg til høyringsfråsegna frå *Norges Rederiforbund*.

Når det gjeld spørsmålet om organiseringa av klageorganet, er synspunkta delte mellom *Nærings- og handelsdepartementet*, *Forbrukarombodet* og *Forbrukarrådet* på den eine sida og reiarneringa på den andre sida. *Nærings- og handelsdepartementet*, *Forbrukarombodet* og *Forbrukarrådet* stør ei felles klagenemnd for heile transportsektoren (fly, jernbane og båt). Forbrukarorganisasjonane legg vekt på behovet for eit einskapleg klagesystem på transportområdet og peikar på at dette både vil gjere det lettare for passasjerane å vite kven dei skal klage til, og medverke til å samle og styrkje kompetansen om passasjerrettar hos klageorganet, slik at det betre kan sjå regelverk og problemstillingar på transportområdet i samanheng. *Forbrukarombodet* uttalar:

«[...] Det er mitt klare standpunkt at klageordningen etter forordningen bør organiseres på samme måte som øvrige klagenemnder på passasjerrettighetsområdet. Jeg har ved flere tidligere anledninger uttalt meg positivt om en felles klagenemnd for hele transportsektoren. En god tilgang til et velfungerende nemndsystem vil etter min oppfatning være med på å sikre at forbrukerne i praksis får de rettighetene de har på papiret. En felles transportklagenemnd har i tillegg den klare fordel at forbrukerne enkelt kan finne frem til hvor de kan henvende seg med en klage. Den tidligere flyklagenemnda ble ved endringslov 20. januar 2012 nr. 8 utvidet til også å omfatte jernbanepassasjerer. Jeg mener derfor det vil være naturlig at transportklagenemnda utvides slik at denne også behandler klager fra båtpassasjerer. Jeg er derfor positivt til at departementet foreslår å ta inn en forskriftshjemmel i sjølovens § 418 a andre ledd for å legge til rette for en forskriftsfesting av en slik klageordning.»

Sjølv om *Nærings- og handelsdepartementet* peikar på at omsynet til kostnadseffektivitet tilseier ei felles klagenemnd for transportsektoren, syner departementet til at det likevel er omstende som må takast omsyn til ved den konkrete utforminga av klageordninga for båtpassasjerar:

«Passasjerrettsforordningen regulerer passasjerenes rett til å klage, blant annet skal medlemsstatene etablere et klageorgan som skal behandle klagen innen rimelig tid. Justisdepartementet foreslår at klageordningen bør reguleres i forskrift, og at det på det nåværende tids-

punkt ikke er nødvendig å ta stilling til alle detaljene i en klageordning. Vi fastholder at klageorganet bør være kostnadseffektivt, og vil derfor støtte en felles klagenemnd for hele transportsektoren (fly, jernbane og båt). En slik ordning vil også gjøre klagesituasjonen mer oversiktelig for passasjerene i det klageorganet vil fungere som transportsektorens forliksråd. En slik løsning er imidlertid betinget av at næringen gis anledning til å utpeke representanter til klageorganet for å sikre nødvendig skipsfartskompetanse. Vi forutsetter også at klageorganets kompetanse er betinget av at klageren har reklamert ovenfor tjenesteyteren uten at tvisten har løst seg i minnelighet. For ordens skyld vises det til at konkurransehensyn i større grad gjør seg gjeldende ved passasjerbefordring i utenriks fart, noe som tilsier at klageordningen må være tids- og kostnadseffektive. Dette er forhold som kan tilsi avvikende løsninger i forhold til klageordning vedrørende passasjerbefordring til sjøs sammenlignet med klageordningen for fly- og jernbanepassasjerene.»

Reiarnæringa uttrykker meir skepsis til ei løysing med ein felles klagenemnd for transportsektorene. *Norges Rederiforbund* uttalar:

«Vi er i utgangspunktet noe skeptiske til en felles klageordning for fly, jernbane og båtpassasjerer, men et argument for en felles ordning kan være det økonomiske aspektet ved at det blir rimeligere å finansiere en fellesordning fremfor en separat ordning. Det sies ikke noe i notatet om hvordan organet tenkes finansiert, eller hvordan kostnadene skal belastes de ulike transportformene, i tilfelle ujevn fordeling av klager mellom disse. Det vises kun til at i luftfarten skjer det gjennom et påslag på landingsavgiften. En tilsvarende løsning vil neppe være en farbar løsning for båtpassasjerer.»

Norges Rederiforbund peikar òg på at konkurranseomsyna kan tilseie ei eiga klageordning for passasjertransport i utanriksfart:

«Det er svært viktig at klageordninger for passasjerskip i utenriksfart, som konkurrerer med passasjerskip fra andre land, blir mest mulig like slik at det ikke oppstår konkurranseulemper. Som eksempel kan nevnes at det vil være uheldig hvis noen land krever at passasjerer først skal klage til bortfrakter eller terminaloperatøren før man kan rette klage til klageorganet, og

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

andre land ikke gjør det. Likheter er viktig også av andre grunner som f.eks. av hensyn til kostnader forbundet med klageordningen.

For det annet er det viktig å tilrettelegge for rask og effektiv klagebehandling. Etter vårt syn vil det derfor være i så vel bortfrakters som passasjerens interesse at en klage først må rettes til bortfrakter, og at den først deretter kan påklages videre til et klageorgan.»

Rederienes landsforening trekker òg fram at skilnaden mellom innanriksfart og utanriksfart bør få innverknad på organiseringa av klageordninga, og uttalar følgjande om dette:

«Dagens transportklagenemnd behandlar klager fra luftfarten og jernbane. Høringsnotatet skisserer en løsnig der en klagenemnd for passasjerrettigheter på skip kan lokaliseres sammen med den. Vi vil påpeke at passasjertrafikk på skip ikke er ensartet og at det er forskjell på å transportere passasjerer innenriks, og mellom havner i Norge og utlandet. Hurtigruten transporterer passasjerer innenriks og vil nok i denne sammenheng kunne kategoriseres sammen med utenriksfarten. Forskjellen er arten av reise og hvilken pris passasjerene betaler. Innenriks maritim kollektivtrafikk, har mye til felles med annen kollektivtrafikk som t-bane og buss — reisen er forholdsvis kort og det er et beskjedent utlegg for den reisende. Det bør derfor vurderes om det er hensiktsmessig å lokalisere klager for disse reisende sammen med reiser som er preget av lengre reiser og større billettpriser.

Dagens transportklagenemnd er lokalisert i interesseorganisasjonen Virke. Virke har ikke medlemmer som er part i avtalene om innkjøp av hurtigbåttruter eller fergesamband, og det fremstår som rart at en interesseorganisasjon skal kunne uttale seg om transportører som ikke er medlem av egen organisasjonen. En klagenemnd skal søke å finne gode løsniger for forbrukeren, eventuelt å finne en minnelig løsnig mellom partene i forkant av en klagenemndsbehandling. Det beste er derfor å lokalisere den i nær tilknytning til de som kan bidra med slike løsniger, altså interesseorganisasjonene NHO Transport for buss og bane; og Rederienes Landsforening for hurtigbåter og ferger, som begge er tilsluttet NHO.»

Når det gjeld finansieringa av klagenemnda, meiner *Norges Rederiforbund* at det neppe er mogleg å innføre ei tilsvarende avgiftsordning for passasjer-

transport med båt som det ein har for passasjertransport med fly (jf. sitatet ovanfor). *Nærings- og handelsdepartementet* uttalar:

«Når det gjelder passasjerrettsforordninga vil forslaget om en felles klageordning for båt-, fly- og jernbanepassasjerer medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige. Det antydes at finansieringa vil kunne skje gjennom gebyrfinansiering slik ordninga er for jernbane og luftfart. Det fremgår imidlertid ikke nærmere hvordan dette er tenkt gjennomført i praksis. Ett mulig alternativ vil være at finansieringa skjer gjennom havneavgiften som havne kommunene krever inn for bruk av havnene, jf. havne- og farvannsloven § 41 fjerde ledd, og at denne differensierer mellom passasjerfartøyer og andre typer fartøyer.»

Rederienes landsforening uttalar følgjande om spørsmålet om finansiering:

«Det er forskjellige måter å finansiere en nemnd. Det kan f.eks. være at næringa blir pålagt en generell avgift slik det er innen luftfarten eller at det innklagede selskapet betaler et behandlingsgebyr for hver enkelt klage. Som nevnt ovenfor er de aller fleste operatørene underlagt avtaler fra offentlige myndigheter som er vunnet i konkurranse mellom flere rederier. I avtalen er det allerede bestemt hvilke tjenester som skal leveres og hva slag sanksjoner som kommer til anvendelse ved f.eks. forsinkelser. Endringar i avtaleforholdet og pålegg i inngåtte avtaler skal således være gjenstand for reforhandling av kompensasjonen til operatør. I lys av dette bør det vurderes nøye hvordan man mest hensiktsmessig skal innføre nødvendige midler for drift av nemnden.»

I samband med at *Nærings- og handelsdepartementet* står framlegget om å vidareføre sjølovens almenne reglar om forseinking parallelt med reglane i båtpassasjerrettsforordninga, uttalar departementet at det ikkje har innvendingar mot at klagenemnda får generell kompetanse til å handsame reglane om ansvar for eventuell forseinking. Føresetnaden er at klagenemnda har tilstrekkeleg sjøfartskompetanse. *Forbrukarombodet* gjer på si side gjeldande at klageorganet bør få generell kompetanse til å handsame klagar over brot på dei gjeldande reglane om transporten, på tilsvarende måte som klagenemnda for fly og jernbane har etter transportklagenemndforskriften § 1-4.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Norges Rederiforbund er oppteken av den faglege kompetansen til dei personane som skal handsame klager, og uttalar om dette:

«Kompetansen til de personer som sitter i klageorganet er av stor viktighet. Når en klage som gjelder båtpassasjerer skal behandles må nemnden settes med skipsfartskyndige medlemmer. Vi mener også at det er viktig at næringen har anledning til å utpeke representanter til det organ som skal behandle klager, og ikke bare myndighetene.»

3.5.3 Vurderinga til departementet

Departementet meiner at reglar om klageordninga bør framgå i forskrift, og gjer framlegg om ein forskriftsheimel, jf. forslaget til § 418 a tredje ledd i sjøloven.

Detaljane i ei slik klageordning vil ein måtte vurdere nærare i samband med utferdinga av forskrifta. For å kunne vurdere dei økonomiske og administrative konsekvensane av gjennomføringa av forordninga i norsk rett, har Justis- og beredskapsdepartementet i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdsledepartementet likevel gjort ei førebels vurdering av organisering, finansiering og kompetanse. Som nemnt har reiarnæringa i høyringa peika på skilnaden mellom innanriksfart og utanriksfart. Departementet har difor òg sett det som viktig å vurdere om slike skilnader eventuelt bør få verknad for utforminga av klageordninga. I tida etter høyringa har Justis- og beredskapsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet saman hatt ein dialog med næringa om dette.

Departementet har òg vurdert tilhøvet til direktiv 2013/11/EU om alternativ tvisteløysing i forbrukarsaker. Det følgjer av artikkel 3 i dette direktivet, som stiller krav om at medlemsstatane etablerer utanrettslege tvisteløysingsordningar i forbrukarsaker, at viss ikkje noko anna følgjer av direktivet, går reglane i direktivet ved motstrid føre reglane i andre EU-rettsaktar om utanrettsleg tvisteløysing. Direktivet høyrer under ansvarsområdet til Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, som arbeider med å innlemme direktivet i EØS-avtala og gjennomføre direktivet i norsk rett. Gjennomføringsfristen for direktivet var 9. juli 2015.

Departementet ser det slik at den enklaste og mest kostnadseffektive løysinga vil vere at dagens Transportklagenemnd vert utvida til også å omfatte båtpassasjerar, og då slik at det vert etablert ei felles klageordning for innanriks-

og utanriksfarten. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité har tidlegare støtta tanken om etablering av ei felles transportklagenemnd for heile transportsektoren, jf. Innst. O. nr. 47 (2006–2007) frå transport- og kommunikasjonskomitéén om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) (nye regler om håndhevelse av passasjerrettigheter og om beregning og tilsyn med luftfartsavgifter) s. 18. Til grunn for ei slik løysing ligg det ein føresetnad om at dagens organisering av Transportklagenemnda vert vidareført, og at Samferdsledepartementet framleis skal ha det administrative ansvaret for nemnda. Departementet har førebels vurdert det slik at organiseringa av dagens transportklagenemnd oppfyller vilkåra i direktiv 2013/11/EU om alternativ tvisteløysing i forbrukarsaker. Dersom det vidare arbeidet med gjennomføringa av direktivet i norsk rett skulle føre til ei anna vurdering, vil det vere mest naturleg å vurdere dei eventuelle konsekvensane av dette for transportklagenemndene under eitt.

Transportklagenemnda for fly og jernbane er finansiert av næringa. Det er gjort framlegg om at klagenemnda for buss òg skal vere næringsfinansiert. Omsynet til like vilkår for transportformane tilseier at klageordninga for båtpassasjerar på same måte vert finansiert av næringa. Departementet finn grunn til å nemne at direktivet om alternativ tvisteløysing i forbrukarsaker ikkje er til hinder for næringsfinansiering, jf. fortala til direktivet punkt (46). Å etablere ei felles klagenemnd for innanriks- og utanrikstransport synest likevel å innebere at ein må vurdere ein annan fordelingsmodell for finansieringa av klagenemnda for båtpassasjerar enn for klagenemnda for fly og jernbane. Medan ein fordeler kostnadene til transportklagenemnda for fly og jernbane på grunnlag av talet på passasjerar, ser det ut til at ei fordeling på grunnlag av billettomsättning kan vere betre for ferjetransporten. Dette har samband med at det i snitt er fleire passasjerar som reiser med ferje innanriks enn utanriks. Billettprisane på utanriks ferjetransport er generelt høgare enn for innanriks ferjetransport. Samstundes er det i dag utanriksfarten som i snitt får flest klagar i samband med passasjertransporten. Dette gjeld sjølv om ein held klagar som vil falle under reglane i pakke-reiselova, utanfor. Dersom ein utan vidare legg talet på passasjerar til grunn for fordelinga av kostnadene, gjer dette at innanriksfarten kan kome til å måtte bere meir av kostnadene enn utanriksfarten, på tross av at utanriksfarten har fleire klager og høgare billettprisar. Departementet vurderer det difor slik at ei fordeling på grunn-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

lag av billettomsetninga vil gi ei meir rettferdig fordeling av kostnadene mellom innanriks- og utanriksfarten. Dersom ein legg billettomsetninga til grunn, kan omsynet til lik handsaming av kommersielle og ikkje-kommersielle aktørar til dømes innebere eit behov for at overføringar frå stat eller fylkeskommune òg vert inkludert i billettomsetninga. Dette er omstende som må vurderast ved fastsetjinga av forskrifta.

Dagens transportklagenemnd for fly og jernbane har kompetanse til å handsame klagar på brot på regelverket og på transportvilkåra til transportørane. Det er gjort framlegg om at klagenemnda for buss òg får slik kompetanse. Førebels ser ein for seg at klagenemnda for båtpassasjerar berre bør ha som oppgåve å handsame klagar etter forordninga og dei ålmenne forseinkingsreglane i sjøloven kapittel 15. Departementet gjer likevel framlegg om ein forskriftsheimel som opnar for at ein kan utvide kompetansen utover dette. Ein kan samstundes vente med å ta stilling til behovet for å utvide kompetansen i samband med utarbeidinga av forskrifta og sjå det i lys av gjennomføringa av direktiv 2013/11/EU i norsk rett.

Departementet ser òg for seg ei ordning som inneber at passasjerane først må klage til transportøren før klagenemnda kan handsame klagen. Dette er den same ordninga som gjeld for fly og jernbane i dag.

3.6 Handheving og sanksjonar

3.6.1 Framlegget i høyringsnotatet

I høyringsnotatet gjorde departementet framlegg om ein generell forskriftsheimel for etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime på nasjonalt nivå. I høyringsnotatet punkt 10.2 heiter det:

«Forordninga om båtpassasjerrettar har som nemnt (i punkt 9.5 ovanfor) reglar om etablering av eit handhevings- og sanksjonsregime på nasjonalt nivå. Etter forordninga artikkel 25 skal styresmaktene peike ut eit sjølvstendig handhevingsorgan. Departementet gjer framlegg om ein forskriftsheimel, jf. forslaget til § 418 a andre ledd i sjøloven. Når det gjeld kva for kompetanse organet bør ha, meiner departementet at dei nærare detaljane kan regulerast i forskrift. Som nemnt i punkt 9.5 er kompetansekrava etter passasjerrettsforordninga at handhevingsorganet skal setje i verk dei tiltaka som er nødvendige for å sikre at forordninga vert etterlevd.

Departementet nemner at passasjerrettsforordninga artikkel 30 inneber at rettsakta er omfatta av Europa-parlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 2006/2004 av 27. oktober 2004 om samarbeid mellom nasjonale myndigheter med ansvar for håndheving av forbrukervernlovgivning («forordninga om forbrukervernsamarbeid»). Forordninga om forbrukervernsamarbeid, som er innlemma i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett, jf. markedsføringsloven § 47, har krav om utpeiking av nasjonale styresmakter med ansvar for å anvende forordninga (sjå artikkel 4 nr. 1) og deira kompetanse (sjå særleg artikkel 4 nr. 3, jf. 4 nr. 6). At passasjerrettsforordninga er omfatta av forordninga om forbrukervernsamarbeid, vil konkret seie at norske styresmakter skal delta i eit forpliktande samarbeid med andre styresmakter innan EØS om å stoppe brot på passasjerrettsforordninga som skjer over landegrensene. Etter markedsføringsloven § 47 andre ledd er det Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet som peiker ut styringsorgan som skal handheve forordninga om forbrukervernsamarbeid. Mykje taler for at same organ bør få i oppgåve å handheve passasjerrettsforordninga og forordninga om forbrukervernsamarbeid, noko som òg tilseier at organet får same kompetanse nasjonalt som i det internasjonale samarbeidet. Ved utforminga av kompetansen til handhevingsorganet vil det difor vere nærliggjande å sjå nærare på kva for mynde Luftfartstilsynet har, jf. luftfartsloven § 10-42, ettersom reglane er utforma for å vareta pliktene både etter Europaparlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles reglar for erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilte eller vesentlig forsinkede flyginger samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91 (forordninga om flypassasjerers rettigheter) og forordninga om forbrukervernsamarbeid. Forordninga (jf. artikkel 28) krev òg at medlemsstatane fastset sanksjonar som skal gjelde ved brot på reglane i forordninga og set i verk tiltak for å sikre at sanksjonane blir nytta.»

Departementet foreslo òg ein generell heimel til å gi nærare reglar om sanksjonar i forskrift, jf. høyringsnotatet punkt 10.2:

«Forordninga (jf. artikkel 28) krev òg at medlemsstatane fastset sanksjonar som skal gjelde

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

ved brot på reglane i forordninga og set i verk tiltak for å sikre at sanksjonane blir nytta. Etter som sjøloven ikkje har eigne sanksjonsreglar som kan nyttast i denne samanhengen, må ein vedta særskilde sanksjonsreglar. Departementet gjer framlegg om ein heimel til å gi nærare reglar om sanksjonar i forskrift, sjå forslaget til § 418 a andre ledd. Ved vurderinga av kva for sanksjonar som er aktuelle, er det nærliggjande å sjå nærare på luftfartslova § 10-43 (jf. det som er sagt i avsnittet ovanfor).»

ilegge administrative sanksjoner tilligger klageorganet for blant annet båtpassasjerer, eller om den tilligger tilsynsmyndigheten, dvs. Sjøfartsdirektoratet. Som kjent har Sjøfartsdirektoratet allerede erfaring med å ilegge administrative sanksjoner for overtredelse av skipsikkerhetsloven, og rettsikkerhetsmessige hensyn tilsier derfor at Sjøfartsdirektoratet gis tilsvarende myndighet også på dette området. Dette vil også være forenlig med luftfartsloven § 10-43, som tillegger denne kompetansen til luftfartsmyndighetene.»

3.6.2 Høyringsfråsegnene

Av høyringsinstansane har *Nærings- og handelsdepartementet* og *Forbrukarombodet* hatt synspunkt på spørsmålet om reguleringa og utforminga av eit handheving- og sanksjonsregime.

Forbrukarombodet har synspunkt på kven som bør vere handhevingsorgan, og uttalar om dette:

«Etter forordningen om båtpassasjers rettigheter har medlemslandene et ansvar for å utpeke både en nasjonal myndighet for håndheving av forbrukervernlovgivingen og med ansvar for å anvende forordningen. Det vil, som også departementet viser til i sitt høringsbrev, her være naturlig å se hen til hvordan spørsmålet er løst ved implementeringen av forordning 261/2004 om flypassasjerers rettigheter og myndigheten Luftfartstilsynet ble gitt med hjemmel i luftfartslovens § 10-42 i denne sammenheng, da disse reglene nettopp er utformet for å ivareta pliktene etter forordningen.

Ansvar etter forordningen om båtpassasjerers rettigheter har svært mange likhetstrekk med forordning om flypassasjerers rettigheter, og jeg er av den oppfatning at det vil være naturlig at sjøfartsmyndighetene i neste omgang utpekes som ansvarlig myndighet til å håndheve forordningen om båtpassasjerers rettigheter og forordningen om forbrukervernsamarbeid på dette området, på samme måte som Luftfartstilsynet er tillagt denne myndigheten når det gjelder flypassasjerers rettigheter.»

Nærings- og handelsdepartementet uttalar:

«Videre er det foreslått at administrative sanksjoner kan ilegges ved overtredelse av rettigheter etter passasjerrettsforordningen, jf. forslag om ny sjølov § 418a. Den nærmere utformingen er foreslått skal gjøres gjennom forskrift. Det er imidlertid uklart om hjemmelen til å

3.6.3 Vurderinga til departementet

Departementet gjer framlegg om reglar i lovforslaget § 418 a andre ledd. Framlegget er utforma på bakgrunn av dei tilsvarende reglane i luftfartsloven § 10-42.

Departementet gjer framlegg om ein heimel til å peike ut kven som skal føre tilsyn med at reglane vert etterlevde. Departementet gjer vidare framlegg om ein heimel for departementet til å fastsetje i forskrift reglar om kompetansen til tilsynsorganet og reglar om måten tilsynet skal utøvast på. Dessutan gjer departementet framlegg om ei tilvising til luftfartsloven § 10-42 andre og fjerde ledd som mellom anna inneber at tilsynet kan få tilgang til relevante dokument og om naudsynt kan få bistand frå politiet for å kunne utøve tilsynet.

I lovforslaget, nye §§ 418 b og 418 c, er det gjort framlegg om reglar om pålegg om retting, tvangsmulkt og overtredingsgebyr.

Som det går fram av punkt 3.6.1, er det eit krav etter båtpassasjerrettsforordninga artikkel 28 at medlemsstatane fastset kva for sanksjoner styresmaktene kan gi pålegg om ved brot på reglane i forordninga. Utover å krevje at sanksjonane skal vere effektive, forholdsmessige og ha preventiv effekt, regulerer ikkje forordninga spørsmålet om utforminga av sanksjonsregimet nærare.

Tilsynsorganet bør etter dette ha kompetanse til å gi pålegg om administrative sanksjonar. Etter ei nærare vurdering har departementet kome til at kompetansen i større grad bør vere regulert i lova enn det som var foreslått i høyringsnotatet. På same måte som for passasjerrettane for fly og jernbane, vil det ved brot på reglane i båtpassasjerrettsforordninga kunne vere aktuelt med pålegg om retting, jf. luftfartsloven § 13 a-3 og forskrift 3. september 2010 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften) § 11,

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

som syner til jernbaneloven § 11. Vidare vil det kunne vere aktuelt med tvangsmulkt, jf. luftfartsloven § 13 a-4 og jernbanepassasjerrettighetsforskriften § 11, som syner til jernbaneloven § 13, og overtredingsgebyr, jf. luftfartsloven § 13 a-5. Etter dette gjer departementet framlegg om at tilsynsorganet skal ha kompetanse til å gi pålegg om retting og tvangsmulkt, jf. framlegget til ny § 418 b, og til å pålegge overtredingsgebyr ved brot på reglane, jf. framlegget til ny § 418 c.

Det er nærliggjande å peike ut Sjøfartsdirektoratet som handhevings- og sanksjonsorgan. Sjølv om føresegnene i forordninga hovudsakleg er av privatrettsleg art, tillegger forordninga medlemsstatane å føre tilsyn for å sikre at føresegnene vert etterlevde. Ingen etat har i dag som oppgåve å føre slikt tilsyn. Sjøfartsdirektoratet har på si side erfaring med tilsyn og ilegging av administrative sanksjonar for brot på gjeldande reglar. Departementet vil vidare peike på at det av ressursomsyn verker lite tenleg å spreie tilsynsoppgåver på fleire etatar. Sjøfartsdirektoratet er spreidd lokalt, noko som også talar for at tilsynsoppgåva vert lagt til Sjøfartsdirektoratet. Sjølv om tilsynsoppgåva etter forordninga vil utvide Sjøfartsdirektoratet sine oppgåver, oppfattar departementet det slik at tilsynsplikta etter forordninga er relativt avgrensa. Forordninga sett inga normer for utøving av tilsynsplikta utover at dei må vere adekvate for å sikre at reglane blir etterlevd. Departementet legg her til grunn at tilsynet vil vurdere dei risikomoment som ligg bak føresegnene og at tilsynet i stor grad kan skje ved stikkprøvekontrollar.

4 Økonomiske og administrative konsekvensar

Forordninga har detaljerte reglar om ikkje-diskriminerande tilgang til transport, om rett til assistanse for personar med nedsett funksjonsevne eller rørsleevne og om ansvar for bortfraktaren og terminaloperatøren ved kansellering eller forseinking. Dette vil innebere økonomiske konsekvensar for bortfraktarane og terminaloperatørane. Kostnadene for næringa vil avhenge av kva for system bortfraktarane og terminaloperatørane allereie har for å kunne assistere personar med nedsett funksjonsevne eller rørsleevne og for å kunne handtere klagar. Kostnadene avheng òg av omfanget av forseinkingar.

Det er lagt opp til at næringa sjølv skal finansiere klagenemnda, og næringa vil måtte rekne med auka kostnader i samband med finansieringa. Eit anslag er gjort ut i får verksemda til Transport-

klagenemnda i dag. Transportklagenemnda hadde i 2014 eit driftsbudsjett på 3,6 mill. kroner for luftfartsektoren og 1 mill. kroner for jernbanesektoren. I samband med innføringa av busspassasjerrettsforordninga ((EU) nr. 181/2011) har Samferdsledepartementet estimert at eit klageorgan for buss, sporveg, tunnelbane og forstadsbane vil handsame 7–800 klagesaker kvart år og krevje to årsverk i Transportklagenemnda med eit driftsbudsjett på 3,5 millionar kroner årleg. Det vert lagt til grunn at driftskostnadene for klageordninga for båtpassasjerar vil vere på nivå med driftskostnadene for Transportklagenemnda Jernbane. Transportklagenemnda har sjølv gjort eit anslag på mellom $\frac{3}{4}$ og halvanna årsverk knytt til klagehandsaming for båtpassasjerar. Det vil seie at start- og driftskostnadene vil vere på om lag 2 mill. kroner det første året. Driftskostnadene dei etterfølgjande åra vil liggje på om lag 1,5 mill. kroner årlig. Startkostnadane er knytt til system for sakshandsaming, nettsider og opplæring av personale. I ein overgangsfase kan det òg vere kostnader til flytting eller lokalisering av nemnda. Driftskostnadane kan ein ikkje med sikkerheit anslå, idet klageomfanget er ukjent på det noverande tidspunkt. Transportklagenemnda har handsama stadig færre klagar frå jernbanesektoren. I 2012 vart 87 slike sakar handsama, mens tala for 2013 og 2014 var 52 og 29. Ein kan ikkje sjå bort frå at dei auka kostnadene heilt eller delvis vil verte velta over på passasjerane gjennom ein auke i billettprisane.

Gjennomføringa av forordninga vil ha konsekvensar for ferjekontraktar inngått av staten eller ein fylkeskommune. Dei offentlege ferjekontraktane opnar for at vederlaget kan justerast dersom løyvehavaren vert påført vesentleg meirarbeid og/eller meirkostnader eller mindre inntekter som følgje av endringar i norske lover, forskrifter eller ved anna offentlig styring. Statlege innkjøp av innanriks sjøtransporttenester (Hurtigruta, bilferjer og hurtigbåt) er på omlag tre milliardar kroner årleg. Mens totalomsetninga innan riksvegferjedrifta er oppgitt til om lag 2 milliardar kroner per år, er totalomsetninga i fylkeskommunale ferjer og båtruter anslått til å vere om lag 3,5 milliardar kroner per år. Meirkostnadene som følgje av forordninga ser likevel ut til å vere relativt marginale samanlikna med verdien av ferjekontraktane, slik at eventuelle meirutgifter vert dekkja innafor dei nåverande budsjетtrammer hos Samferdsledepartementet. Fylkeskommunane vil bli kompensert for eventuelle meirutgifter.

Under føresetnad av at det er Sjøfartsdirektoratet som fører tilsyn med og handhevar forordninga i

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Noreg, legg departementet til grunn at kostnadene ved dette blir dekt innanfor gjeldande budsjett-rammer hos Nærings- og fiskeridepartementet.

5 Særskilte merknader til dei einskilde paragrafane

Til § 418 a

Medan *første ledd første punktum* slår fast at båt-passasjerrettsforordninga gjeld som norsk lov, sjå punkt 3.3, inneheld første ledd *andre punktum* ein generell heimel for departementet til å gi utfyllande reglar om passasjerrettar i forskrift.

Andre ledd første punktum gir departementet heimel til å peike ut eit nasjonalt handhevingsorgan som skal føre tilsyn med at reglane i forordninga og utfyllande reglar i lov eller forskrift vert følgde, sjå punkt 3.5. Etter andre ledd *første punktum* får departementet òg heimel til å gi reglar i forskrift om kompetansen til tilsynsorganet og om måten tilsynet skal skje på, jf. luftfartsloven § 10-42 tredje ledd. Andre ledd *andre punktum* slår fast at luftfartsloven § 10-42 andre og fjerde ledd gjeld tilsvarende. For ei nærare grunngeving for reglane syner departementet til merknadene til § 10-42 i Ot.prp. nr. 9 (2006–2007) på side 87 flg. og Prop. 83 L (2011–2012) side 89.

Tredje ledd gir departementet heimel til å gi reglar i forskrift om etablering av eit klageorgan. Som det går fram av punkt 3.5 går departementet inn for å utvide dagens transportklagenemnd til òg å gjelde passasjerfrakt med båt. Dette inneber at dei same reglane bør gjelde her som på dei andre transportområda. Luftfartsloven §§ 10-44 til 10-47, og kompetansen til departementet til å avgjere eller gi reglar i forskrift som nemnd i desse føresegnene, gjeld tilsvarende. Mynde til å gi reglar om finansiering opnar både for gebyrfinansiering tilsvarende yrkestransportlova § 32 a tredje ledd anna punktum og finansiering ut frå billettomsetninga til passasjerfraktarane.

Til § 418 b

Første ledd gir tilsynsorganet som departementet peiker ut etter § 418 a andre ledd, heimel til å pålegge retting ved brot på reglane om passasjerrettar etter § 418 a. Føresegna er i hovudsak utforma etter mønster av luftfartsloven § 13 a-3 første ledd. Utkastet § 418 b første ledd inneheld likevel ikkje ein parallell til luftfartsloven § 13 a-3 første ledd andre punktum, som slår fast at «[i]

slike tilfeller skal forvaltningslovens regler om enkeltvedtak følges». Departementet ser ikkje grunn til å ha ein slik regel ved sidan av reglane i forvaltningsloven. For ei nærare grunngeving av føresegna elles syner departementet til merknadene til luftfartslova § 13 a-3 i Prop. 83 L (2011–2012) side 90–91. Departementet presiserer òg at tilsynsorganet ikkje vil ha høve til å setje vilkår som går lenger enn plikter som allereie følgjer av § 418 a eller vedtak gjort i medhald av § 418 a.

Andre ledd gir heimel for å pålegge tvangsmulkt ved brot på reglane om passasjerrettar gitt i eller i medhald av § 418 a. Føresegna er i hovudsak utforma etter mønster av luftfartsloven § 13 a-4 første ledd, men med nokre tilpassingar. Det følgjer av andre ledd andre punktum at «[t]vangsmulkt kan bare fastsettes og løper så langt det er mulig for den ansvarlige å oppfylle det pålegget som tvangsmulkten er knyttet til». Andre ledd tredje punktum slår fast at «[t]vangsmulkt løper likevel dersom det etter at tvangsmulkten er ilagt, blir umulig å oppfylle pålegget på grunn av forhold som skyldes den ansvarlige». Bakgrunnen for desse reglane er at føremålet med tvangsmulkt er å få gjennomført eit pålegg fram i tid, og at det er verknaden som pressmiddel for framtidig gjennomføring som skil tvangsmulkt frå administrativ sanksjon og straff. Administrativ sanksjon og straff sanksjonerer fortidige lovbrott for å sikre almen- og individualprevensjon. Det at tvangsmulkt berre skal ha til føremål å sikre gjennomføring fram i tid, tilseier at vedtaket om tvangsmulkt må vere mogleg å etterleve på ein slik måte at ein kan unngå betalingsplikt. For ei nærare grunngeving elles syner departementet til merknadene til luftfartslova § 13 a-4 første ledd på side 91 i Prop. 83 L (2011–2012).

Tredje ledd første punktum slår fast at tvangsmulkt skal gå til staten. Samstundes følgjer det av tredje ledd andre punktum at tilsynsorganet heilt eller delvis kan gi avkall på krav om tvangsmulkt som har samla seg opp. Dette er i samsvar med løysinga i luftfartsloven § 13a-4 første ledd, jf. Prop. 83 L (2011–2012) side 91.

Fjerde ledd gir departementet heimel til å fastsette utfyllande forskrifter om tvangsmulkt. Føresegna er utforma etter mønster av luftfartsloven § 13 a-4 andre ledd, men det er i tillegg presisert at det er heimel for å gi nærare reglar om utmåling av tvangsmulkt, kor lenge tvangsmulka kan løpe, og om høvet til å ettergje tvangsmulkt. For ei nærare grunngeving elles syner departementet til merknadene til luftfartsloven § 13 a-4 andre ledd i Prop. 83 L (2011–2012) side 91–92.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Til § 418 c

Føresegna gir heimel til å gi overtredingsgebyr, sjå foran under punkt 3.6. Føresegna er langt på veg utforma etter mønster av tidlegare § 10-43 i luftfartsloven. For ei nærare grunngeving for føresegna syner departementet til merknadene til § 10-43 i Ot.prp. nr. 9 (2006–2007) sidene 90–92. Luftfartsloven § 10-43 er no oppheva og erstatta av luftfartsloven § 13 a-5, som gjeld gebyr for brot på luftfartsloven generelt. Når den tidlegare § 10-43 er brukt som mønster, er det fordi denne føresegna var utforma særskilt for brot på passasjerrettsregelverket, og fordi dei omsyna som gjorde seg gjeldande ved utforminga av denne føresegna, òg gjer seg gjeldande ved utforming av overtredingsgebyr etter sjøloven.

Det går fram av *første ledd andre punktum* at føretaket er ansvarleg for anonyme og kumulative feil. Departementet syner her til akvakulturloven § 30, som har ei tilsvarende føresegn.

Til § 418 d

Framlegget går ut på at føresegna som no er § 418 a vert ny § 418 d.

Til § 420

Framlegget går ut på å endre tilvisingane i føresegna som følgje av at føresegna som no er § 418 a, vert ny § 418 d.

Til § 430

Framlegget går ut på å endre tilvisingane i føresegna som følgje av at noverande § 418 a vert ny § 418 d.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

A Forslag

til lov om endringer i sjøloven (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 om båtpassasjerrettar)

I

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten vert endra slik:

Kapittel 15 avsnitt IV, overskrifta, skal lyde:

IV Passasjerrettigheter, bortfrakterens ansvar ved forsinkelse

§ 418 a skal lyde:

§ 418 a *Passasjerrettigheter*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56y (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerenes rettigheter ved sjøreiser og reiser på indre vannveier og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om gjennomføring og utfylling av forordningen.

Departementet kan i forskrift gi regler om hvem som skal føre tilsyn med at reglene om passasjerrettigheter følges, tilsynsmyndighetens kompetanse og måten tilsynet skal utøves på. Luftfartsloven § 10-42 andre og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Departementet kan i forskrift gi regler om etablering og finansiering av et klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og den som mot vederlag driver passasjerfrakt med båt, eller andre som i forbindelse med slik transport har forpliktelser overfor passasjerene. Luftfartsloven §§ 10-44 til 10-47, herunder regler om departementets adgang til å bestemme eller gi regler i forskrift, gjelder tilsvarende.

Ny § 418 b skal lyde:

§ 418 b *Retting og tvangsmulkt*

Tilsynsorganet kan gi pålegg om retting eller opphør av forhold som er i strid med bestem-

melse gitt i eller i medhold av § 418 a eller vedtak gjort i medhold av disse bestemmelsene, og kan fastsette vilkår som må oppfylles for at virksomheten skal være i samsvar med krav etter disse bestemmelsene.

For å sikre at plikter, forbud, påbud eller krav som følger av bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a, eller vedtak gjort i medhold av disse bestemmelsene, blir etterlevd, kan tilsynsorganet fastsette en løpende tvangsmulkt som løper inntil forholdet er rettet. Tvangsmulkt kan bare fastsettes og løper så langt det er mulig for den ansvarlige å oppfylle det pålegget som tvangsmulkten er knyttet til. Tvangsmulkt løper likevel dersom det etter at tvangsmulkten er ilagt, blir umulig å oppfylle pålegget på grunn av forhold som skyldes den ansvarlige.

Tvangsmulkt tilfaller staten. Tilsynsorganet kan frafalle krav om påløpt tvangsmulkt helt eller delvis.

Departementet kan i forskrift fastsette nærmere regler om ileggelse av tvangsmulkt, om utmåling av tvangsmulkt, om hvor lenge tvangsmulkten kan løpe, og om adgangen til å ettergi tvangsmulkt.

Ny § 418 c skal lyde:

§ 418 c *Overtredelsesgebyr*

Tilsynsorganet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, overtrer bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a. Det gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld.

Ved avgjørelsen av om foretaket skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på overtredelsens grovhet og varighet, graden av skyld og foretakets økonomiske evne.

Overtredelsesgebyret forfaller til betaling to måneder etter at vedtaket er fattet. Tilsynsorganet kan i særlige tilfeller frafalle ilagt overtredelses-

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

gebyr. Endelig vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Dersom foretaket går til søksmål mot staten for å prøve vedtaket, suspenderes tvangskraften. Retten kan prøve alle sider av saken. Retten kan avsi dom for realitet i saken, dersom den finner det hensiktsmessig og forsvarlig.

Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr for-eldes etter fem år. Fristen avbrytes når tilsynsorganet meddeler et foretak at det er mistenkt for overtredelse av bestemmelse gitt i eller i medhold av § 418 a eller pålegg gitt i medhold av disse bestemmelsene.

Departementet kan i forskrift gi regler om utmåling av overtredelsesgebyr.

Noverande § 418 a vert ny § 418 d.

§ 420 skal lyde:

§ 420 *Skadelidtes medvirkning*

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

§ 430 skal lyde:

§ 430 *Virkeområde og ufravikelighet*

Reglene i §§ 411 til 417, § 418 a, § 418 d, §§ 419 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjerer

- a. i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b. ved annen befordring dersom alminnelige norske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

II

Ikraftsetjings- og overgangsføresegner

1. Loven gjelder frå den tid Kongen fastsett. Kongen kan fastsetje at ulike delar av lova skal ta til å gjelde frå ulik tid.
2. Kongen kan fastsetje nærmare overgangsreglar.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

B Forslag

til vedtak om samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern) til EØS-avtalen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

I

Stortinget samtykkjer til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern) til EØS-avtalen om innlem-

ming av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 116/2015 av 30. april 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIX (Forbrukervern)

(Uoffisiell omsetting)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerers rettigheter på reise til sjøs og på innlands vannvei og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII og XIX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII etter nr. 56x (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009) skal nytt nr. 56y lyde:

«56y. **32010 R 1177:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerers rettigheter på reise til sjøs og på innlands vannvei og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 334 av 17.12.2010, s. 1).»

Artikkel 2

I EØS-avtalens vedlegg XIX nr. 7f (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2006/2004) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32010 R 1177:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 (EUT L 334 av 17.12.2010, s. 1).»

Artikkel 3

Teksten til forordning (EU) nr. 1177/2010 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 4

Denne beslutning trer i kraft 1. mai 2015, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 5

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 30. april 2015.

For EØS-komiteen
Gianluca Grippa
Formann

¹ EUT L 334 av 17.12.2010, s. 1.

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerers rettigheter på reise til sjøs og på innlands vannvei og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004

(Uoffisiell omsetting)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91 nr. 1 og artikkel 100 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité³,

etter samråd med Regionkomiteen, etter den ordinære regelverksprosessen⁴, og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Unionens tiltak på området sjøtransport og transport på innlands vannvei bør blant annet ha som mål å sikre et godt vern for passasjerene på lik linje med det som gjelder for andre transportmåter. Dessuten bør det tas fullt hensyn til de allmenne kravene til forbrukervern.
- 2) Ettersom en passasjer til sjøs eller på innlands vannvei er den svake parten i transportavtalen, bør alle passasjerer sikres et minstevern. Det bør ikke være noe til hinder for at transportørene tilbyr avtalevilkår som er gunstigere for passasjerene enn vilkårene i denne forordning. Samtidig har denne forordning ikke som formål å gripe inn i de kommersielle forbindelsene mellom foretak med hensyn til transport av varer. Særlig bør en avtale mellom en transportør på vei og en annen transportør ikke forstås som en transportavtale i henhold til denne forordning, og

bør derfor ikke gi veitransportøren eller dens ansatte rett til kompensasjon etter denne forordning ved forsinkelser.

- 3) Vernet av passasjerene bør ikke bare omfatte ikke persontransport mellom havner på medlemsstatenes territorium, men også persontransport mellom disse havnene og havner utenfor medlemsstatenes territorium, av hensyn til risikoen for konkurransevridning i markedet for persontransport. Uttrykket «EU-transportør» bør derfor tolkes så vidt som mulig i denne forordning, men uten at andre unionsrettsakter berøres, for eksempel rådsforordning (EØF) nr. 4056/86 av 22. desember 1986 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport⁵ og rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje)⁶.
- 4) Det indre markedet for persontransport til sjøs og på innlands vannvei bør komme alle borgere til gode. Derfor bør personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, uansett om dette skyldes funksjonsnedsettelse, alder eller andre forhold, ha mulighet for å benytte seg av persontransport og delta på et cruise på lik linje med andre borgere. Personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne har samme rett som alle andre borgere til fri bevegelse, valgfrihet og likebehandling.
- 5) Medlemsstatene bør fremme bruken av offentlige transport og integrerte billett-

³ EUT C 317 av 23.12.2009, s. 89.

⁴ Europaparlamentets holdning av 23. april 2009 (EUT C 184 E av 8.7.2010, s. 293), Rådets holdning ved første behandling av 11. mars 2010 (EUT C 122 E av 11.5.2010, s. 19), Europaparlamentets holdning av 6. juli 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 11. oktober 2010.

⁵ EFT L 378 av 31.12.1986, s. 4.

⁶ EFT L 364 av 12.12.1992, s. 7.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

systemer for å optimalisere bruken av ulike transportmåter og transportører og deres samtrafikkevne.

- 6) På bakgrunn av artikkel 9 i De forente nasjoners konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne, og for å gi personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne mulighet for å reise til sjøs og på innlands vannvei på lik linje med andre borgere, bør det fastsettes regler om likebehandling og assistanse på reisen. Disse personene bør derfor gis adgang til å reise og ikke nektes transport, med mindre dette berettiges ut fra sikkerhetshensyn og er fastsatt av vedkommende myndigheter. De bør ha rett til assistanse i havner og om bord i passasjerfartøyer. Av hensyn til prinsippet om sosial integrasjon bør assistansen være gratis for dem det gjelder. Transportørene bør fastsette vilkår for tilgang, fortrinnsvis ved å anvende det europeiske standardiserings-systemet.
- 7) I forbindelse med beslutninger om utforming av nye havner og terminaler og som en del av større ombygginger bør organer som har ansvar for disse anleggene ta hensyn til behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, framfor alt hva angår tilgjengelighet, og ta særlig hensyn til kravene om «utforming for alle». Transportørene bør ta hensyn til disse behovene når de treffer beslutning om utforming av passasjerfartøyer som nybygges og ombygges, i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/87/EF av 12. desember 2006 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer på innlands vannveier⁷ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF av 6. mai 2009 om sikkerhetsstandarder for passasjerfartøyer⁸.
- 8) Assistanse i havner som ligger på en medlemsstats territorium bør blant annet gjøre det mulig for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne å forflytte seg fra et nærmere angitt ankomststed i en havn til et passasjerfartøy, og fra et passasjerfartøy til et nærmere angitt avreisested i en havn, herunder å komme seg om bord og komme seg i land.
- 9) Når transportørene organiserer assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, og sin

personalopplæring om dette, bør de samarbeide med organisasjoner som representerer personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne. I dette arbeidet bør de også ta hensyn til relevante bestemmelser i den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, samt anbefalingen fra Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) om utforming og drift av passasjerfartøyer for å ivareta behovene hos eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.

- 10) Bestemmelsene om ombordstigning for personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne bør ikke berøre alminnelige bestemmelser om ombordstigning for passasjerer fastlagt ved gjeldende internasjonale eller nasjonale regler, eller unionsregler.
- 11) Unionens rettsakter om passasjerrettigheter bør ta hensyn til at passasjerer, og framfor alt personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, kan ha behov for å benytte forskjellige transportmåter og forflytte seg mellom dem på en smidig måte, med forbehold for gjeldende sikkerhetsbestemmelser om drift av fartøyer.
- 12) Passasjerene bør få tilfredsstillende informasjon når en persontransport eller et cruise blir innstilt eller forsinket. Denne informasjonen bør hjelpe passasjerene til å ta nødvendige forholdsregler og om nødvendig innhente opplysninger om alternative forbindelser.
- 13) Passasjerenes ulemper som følge av innstilte eller svært forsinkede avganger bør begrenses. Passasjerene bør derfor bli ivaretatt på en tilfredsstillende måte, og bør kunne avbestille reisen og få billettene refundert, eller få tilbud om en ny reiserute på tilfredsstillende vilkår. Tilfredsstillende overnattingsmulighet for passasjerene behøver ikke nødvendigvis være hotellrom, men kan også være andre passende overnattingsmuligheter som finnes tilgjengelig, alt etter omstendighetene i hvert enkelt tilfelle, passasjerenes kjøretøyer og fartøyets egenskaper. I denne forbindelse og i behørig begrunnede tilfeller under ekstraordinære og presserende omstendigheter bør transportørene ha mulighet til å benytte seg av tilgjengelige, relevante lokaler i samarbeid med sivile myndigheter
- 14) Transportørene bør sørge for at passasjerene får kompensasjon dersom en persontransport

⁷ EUT L 389 av 30.12.2006, s. 1.

⁸ EUT L 163 av 25.6.2009, s. 1.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

blir innstilt eller forsinket, svarende til en prosentandel av billettprisen, unntatt når innstilt eller forsinket avgang skyldes værforhold som vanskeliggjør sikker drift av fartøyet, eller ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

- 15) Transportørene bør, i samsvar med alminnelig anerkjente prinsipper, kunne bevise at den innstilte eller forsinkede avgangen skyldtes slike værforhold eller ekstraordinære omstendigheter.
- 16) Værforhold som vanskeliggjør sikker drift av fartøyet bør omfatte, men ikke begrenses til, kraftig vind, tung sjø, sterk strøm, vanskelige isforhold og ekstremt høy eller lav vannstand, orkan, tornado og flom.
- 17) Ekstraordinære omstendigheter bør omfatte, men ikke begrenses til, naturkatastrofer som brann og jordskjelv, terrorangrep, krig og militær eller sivil væpnet konflikt, opprør, militær eller rettsstridig konfiskering, arbeidskonflikt, ilandsetting av en syk, skadet eller død person, søk og redning til sjøs eller på innlands vannvei, nødvendige tiltak for å beskytte miljøet, beslutninger truffet av trafikkstyringsorganer eller havnemyndigheter, eller vedkommende myndigheters beslutninger knyttet til offentlig orden og sikkerhet og for å dekke akutte transportbehov.
- 18) Transportørene bør, sammen med interessegrupper, yrkessammenslutninger og organisasjoner som representerer forbrukere, passasjerer, personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, samarbeide om å innføre ordninger på nasjonalt eller europeisk nivå for å bedre den ivaretagelse og assistanse som tilbys passasjerer når reisen blir avbrutt, framfor alt ved store forsinkelser eller innstilte avganger. Nasjonale tilsynsorganer bør underrettes om disse ordningene.
- 19) Den europeiske unions domstol har allerede fastslått at problemer som fører til innstilte eller forsinkede avganger kommer inn under begrepet ekstraordinære omstendigheter bare i den grad de skyldes hendelser som ikke inngår i vedkommende transportørs normale virksomhet og ligger utenfor transportørens faktiske kontroll. Merk at værforhold som vanskeliggjør sikker drift av fartøyet selvsagt ligger utenfor transportørens faktiske kontroll.
- 20) Denne forordning bør ikke berøre passasjerrettigheter fastsatt ved rådsdirektiv 90/314/

EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer⁹. Denne forordning bør ikke gjelde dersom en pakketur innstilles av andre årsaker enn at passasjertransporten eller cruiset blir innstilt.

- 21) Passasjerene bør få full informasjon om sine rettigheter i henhold til denne forordning, i en form som er tilgjengelig for alle, slik at de faktisk kan utøve disse rettighetene. Passasjerrettighetene bør omfatte informasjon om persontransporten eller cruiset før og under reise. All viktig informasjon til passasjerene bør også gis i en form som er tilgjengelig for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, slik at passasjerene får tilgang til de samme opplysningene, for eksempel ved hjelp av tekst, blindeskrift, lyd, video og/eller et elektronisk format.
- 22) Passasjerene bør kunne utøve sine rettigheter gjennom egnede og tilgjengelige klageordninger som transportørene og terminaloperatørene har innført på sine respektive områder, eller eventuelt ved å inngi klage til det eller de organer som vedkommende medlemsstat har utpekt for dette formålet. Transportører og terminaloperatører bør besvare passasjerklager innen et bestemt tidsrom, og være klar over at manglende reaksjon på en klage vil kunne brukes mot dem.
- 23) En klage som gjelder assistanse i en havn eller om bord i et fartøy bør fortrinnsvis rettes til det eller de organer som er utpekt til å håndheve denne forordning i medlemsstaten der ombordstigningshavnen ligger og, når det gjelder persontransport fra en tredjestat, der ilandstigningshavnen ligger, og det skal da tas hensyn til de framgangsmåter medlemsstaten har fastsatt for å inngi klage.
- 24) Medlemsstatene bør sikre at denne forordning overholdes, og utpeke ett eller flere kompetente organer som skal stå for tilsyn og håndheving. Dette berører ikke passasjerens rett til å søke om erstatning ved en domstol i henhold til nasjonal rett.
- 25) Det eller de organer som er utpekt til å håndheve denne forordning bør være uavhengige av kommersielle interesser. Hver medlemsstat bør utpeke minst ett organ som i aktuelle tilfeller har fullmakt og evne til å undersøke klager fra enkeltpersoner og legge til rette for tvisteløsning. Passasjerer bør ha rett til et

⁹ EFT L 158 av 23.6.1990, s. 59.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

begrunnet svar fra det utpekte organet innen et rimelig tidsrom. Ettersom pålitelig statistikk er viktig for å kunne håndheve denne forordning, ikke minst for å sikre enhetlig anvendelse i hele Unionen, bør rapportene fra disse organene om mulig inneholde statistikk over klager og utfallet av dem.

- 26) Medlemsstatene bør fastsette sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av denne forordning og sikre at disse sanksjonene anvendes. Sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 27) Ettersom målene for denne forordning, som er å sikre at passasjerer har godt vern og får god assistanse i alle medlemsstater, og å sikre at markedsdeltakere driver sin virksomhet på harmoniserte vilkår i det indre marked, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmissighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 28) Håndhevingen av denne forordning bør skje med hjemmel i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2006/2004 av 27. oktober 2004 om samarbeid mellom nasjonale myndigheter med ansvar for håndheving av forbrukervernlovgivning (forordningen om forbrukervernsamarbeid)¹⁰. Nevnte forordning bør derfor endres.
- 29) Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger¹¹ bør overholdes og håndheves strengt for å sikre respekt for fysiske og juridiske personers personvern, og for å sikre at de opplysninger og rapporter som bes utlevert, utelukkende tjener til å oppfylle forpliktelsene i denne forordning og ikke benyttes på en måte som er til skade for disse personer.
- 30) Denne forordning er forenlig med de grunnleggende rettigheter og de prinsipper som er anerkjent særlig i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, som er

omhandlet i artikkel 6 i traktaten om Den europeiske union –

Vedtatt denne forordning:

Kapittel I

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Formål

I denne forordning fastsettes regler for transport til sjøs og på innlands vannvei med hensyn til:

- a) likebehandling av passasjerene med hensyn til de transportvilkår som tilbys av transportørene
- b) likebehandling av og assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne
- c) passasjerrettigheter ved innstilt eller forsinket avgang
- d) hvilke opplysninger som minst skal gis til passasjerene
- e) klagebehandling
- f) alminnelige regler om håndheving.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning skal gjelde for passasjerer som reiser
 - a) med persontransport der ombordstigningshavnen ligger på en medlemsstats territorium
 - b) med persontransport der ombordstigningshavnen ligger utenfor en medlemsstats territorium og ilandstigningshavnen ligger på en medlemsstats territorium, forutsatt at transporten foretas av en EU-transportør som definert i artikkel 3 bokstav e)
 - c) på et cruise der ombordstigningshavnen ligger på en medlemsstats territorium. Artikkel 16 nr. 2, artikkel 18 og 19 og artikkel 20 nr. 1 og 4 skal imidlertid ikke gjelde for disse passasjerene.
2. Denne forordning skal ikke gjelde for passasjerer som reiser
 - a) med fartøyer som er sertifisert for inntil 12 passasjerer
 - b) med fartøyer der besetningen med ansvar for fartøyets drift utgjør høyst tre personer, eller der den totale strekningen for persontransporten er under 500 meter én vei
 - c) på utflukter og sightseeing som ikke inngår i et cruise, eller

¹⁰ EUT L 364 av 9.12.2004, s. 1.

¹¹ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

- d) på fartøyer som ikke drives med mekanisk kraft, samt opprinnelige, historiske passasjerfartøyer og kopier av slike fartøyer, utformet før 1965 og bygd hovedsakelig av de opprinnelige materialene, og sertifisert for høyst 36 passasjerer.
3. Medlemsstatene kan, i to år fra 18. desember 2012, unnta sjøgående fartøyer i innenriksfart på under 300 bruttotonn fra anvendelsen av denne forordning, forutsatt at passasjerrettighetene etter denne forordning er tilstrekkelig sikret i nasjonal rett.
4. Medlemsstatene kan unnta persontransport som omfattes av forpliktelser til offentlig tjenesteyting, eller kontrakter om offentlig tjenesteyting eller integrerte tjenester, fra anvendelsen av denne forordning, forutsatt at passasjerrettighetene etter denne forordning er tilsvarende sikret i nasjonal rett.
5. Med forbehold for direktiv 2006/87/EF og direktiv 2009/45/EF skal ingen bestemmelse i denne forordning tolkes som tekniske krav som pålegger transportører, terminaloperatører eller andre foretak å endre eller skifte ut fartøyer, infrastruktur, havner eller havneterminaler.
- d) «transportør» en fysisk eller juridisk person som ikke er reisearrangør, reisebyrå eller billettutsteder, og som tilbyr persontransport eller cruise til allmennheten
- e) «EU-transportør» en transportør som er etablert på en medlemsstats territorium, eller som tilbyr persontransport til eller fra en medlemsstats territorium
- f) «persontransport» en kommersiell persontransporttjeneste til sjøs eller på innlands vannvei i henhold til en offentliggjort ruteplan
- g) «integrert transport» transporttjenester som er knyttet sammen innenfor et bestemt geografisk område, med felles informasjonstjeneste, billettsystem og ruteplan
- h) «utførende transportør» en annen person enn transportøren, som rent faktisk utfører hele transporten eller deler av den
- i) «innlands vannvei» et naturlig eller kunstig seilbart innlands vannområde, eller system av sammenknyttede vannområder, som benyttes til transport, for eksempel innsjøer, elver eller kanaler eller en kombinasjon av dem
- j) «havn» et sted eller et geografisk område der det er foretatt utbedringsarbeider og finnes anlegg som gjør det mulig å ta imot fartøyer der passasjerer jevnlig går om bord eller i land
- k) «havneterminal» en terminal, bemannet av en transportør eller en terminaloperatør, i en havn med anlegg og utstyr, for eksempel innsjekkingsskranke, billettskranke eller ventetrom, samt personale til å ta om bord eller sette i land passasjerer som benytter persontransport eller er på cruise

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- a) «person med nedsatt funksjonsevne» eller «person med nedsatt bevegelsesevne» enhver person hvis bevegelighet er nedsatt i forbindelse med transportbruk som følge av en fysisk funksjonsnedsettelse (sensorisk eller motorisk, varig eller midlertidig), psykisk funksjonsnedsettelse eller -svkkelse, eller enhver annen grunn til funksjonsnedsettelse, eller som en følge av alder, og som er i en situasjon som krever behørig oppmerksomhet og tilpasning til denne personens spesielle behov av de tjenester som er tilgjengelige for alle passasjerer
- b) «en medlemsstats territorium» et territorium der traktaten om Den europeiske unions virkemåte får anvendelse etter dens artikkel 355, på de vilkår som er fastsatt der
- c) «vilkår for tilgang» relevante standarder og retningslinjer for, og opplysninger om, tilgjengeligheten i havneterminaler og fartøyer, herunder deres utstyr for personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne
- l) «fartøy» et fartøy som benyttes i fart til sjøs eller på innlands vannvei
- m) «transportavtale» en avtale om transport mellom en transportør og en passasjer om å gjennomføre en eller flere persontransporter eller ett eller flere cruise
- n) «billett» et gyldig dokument eller annet bevis på en transportavtale
- o) «billettutsteder» enhver detaljist som inngår transportavtaler på vegne av en transportør
- p) «reisebyrå» enhver detaljist som opptre på vegne av en passasjer eller en reisearrangør når det inngås en transportavtale
- q) «reisearrangør» en arrangør eller detaljist som ikke er transportør, som definert i artikkel 2 nr. 2 og 3 i direktiv 90/314/EØF
- r) «reservasjon» en bestilling av en passasjertransport eller et cruise på en bestemt avgang
- s) «terminaloperatør» et privat eller offentlig organ på en medlemsstats territorium med

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

ansvar for administrasjon og ledelse av en havneterminal

- t) «cruise» en transporttjeneste til sjøs eller på innlands vannvei som utføres utelukkende med sikte på fornøyelse eller rekreasjon, som har lugarer og andre fasiliteter, og som varer mer enn to netter om bord
- u) «sjøulykke» forlis, kantring, kollisjon eller grunnstøting av fartøyet, eksplosjon eller brann om bord i fartøyet, eller feil på fartøyet.

Artikkel 4

Billetter og ikke-diskriminerende avtalevilkår

1. Transportørene skal utstede en billett til passasjerene, med mindre andre dokumenter gir rett til transport etter nasjonal rett. Det kan utstedes en elektronisk billett.
2. Med forbehold for honnørtakster skal avtalevilkår og takster som anvendes av transportører eller billettutstedere tilbys allmennheten uten noen direkte eller indirekte forskjellsbehandling på grunnlag av sluttkundens nasjonalitet eller transportørens eller billettutstedernes etableringssted i Unionen.

Artikkel 5

Andre utførende parter

1. Når en det er overlatt til en utførende transportør, en billettutsteder eller enhver annen person å oppfylle forpliktelsene i henhold til denne forordning, skal den transportør, det reisebyrå, den reisearrangør eller den terminaloperatør som har overlatt disse forpliktelsene til andre, likevel være ansvarlig for den utførende partens handlinger og unnlatelser når denne part handler innenfor rammen av sine arbeidsoppgaver.
2. Den part som transportøren, reisebyrået, reisearrangøren eller terminaloperatøren har overlatt en forpliktelse til, skal i tillegg til bestemmelsen i nr. 1 omfattes av bestemmelsene i denne forordning, herunder bestemmelser om ansvar og innsigelser, med hensyn til nevnte forpliktelse.

Artikkel 6

Oppfylleelsesplikt

Rettigheter og forpliktelser i henhold til denne forordning skal ikke begrenses eller oppheves, for eksempel ved et unntak eller en begrensende klausul i transportavtalen.

Kapittel II

Rettigheter for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne

Artikkel 7

Rett til transport

1. Transportører, reisebyråer og reisearrangører skal ikke nekte å godta en reservasjon fra, utstede eller på annen måte gi billett til, eller ta om bord, personer utelukkende på grunnlag av nedsatt funksjonsevne eller nedsatt bevegelsesevne.
2. Reservasjoner og billetter skal tilbys personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne uten ekstra kostnader og på samme vilkår som for alle andre passasjerer.

Artikkel 8

Unntak og særlige vilkår

1. Som unntak fra artikkel 7 nr. 1 kan transportører, reisebyråer og reisearrangører nekte å godta en reservasjon fra, utstede eller på annen måte gi billett til, eller ta om bord, en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne
 - a) for å overholde gjeldende sikkerhetskrav fastsatt i folkeretten, unionsretten eller nasjonal rett, eller for å oppfylle sikkerhetskrav fastsatt av vedkommende myndigheter
 - b) når passasjerfartøyet utforming eller havnens infrastruktur og utstyr, herunder havneterminaler, gjør det umulig å ta om bord eller sette i land, eller transportere vedkommende på en trygg og praktisk gjennomførlig måte.
2. Transportører, reisebyråer og reisearrangører skal, dersom de nekter å godta en reservasjon eller utstede eller på annen måte gi en billett av de grunner som er nevnt i nr. 1, gjøre alt som med rimelighet er mulig for å tilby vedkommende et akseptabelt transportalternativ med en persontransport eller et cruise som transportøren utfører.
3. Når en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne som har en reservasjon eller en billett, og som har oppfylt kravene omhandlet i artikkel 11 nr. 2, likevel nektes ombordstigning med hjemmel i denne forordning, skal vedkommende og eventuelle ledsagere som nevnt i nr. 4 gis

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

- mulighet til å velge mellom refusjon av billettprisen og en ny reiserute som fastsatt i vedlegg I. Retten til å velge en returreise eller en ny reiserute skal være betinget av at alle sikkerhetskrav er oppfylt.
4. Transportører, reisebyråer og reisearrangører kan, når det er strengt nødvendig og på de vilkår som er fastsatt i nr. 1, kreve at en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne ledsages av en annen person som er i stand til å gi vedkommende nødvendig assistanse. Ved persontransport skal en slik ledsager transporteres gratis.
 5. Når transportører, reisebyråer og reisearrangører gjør bruk av nr. 1 eller 4, skal de umiddelbart opplyse personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne om de konkrete grunnene til dette. På anmodning skal personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne få opplyst disse grunnene skriftlig innen fem virkedager etter at anmodningen ble framsatt. Ved avvisning i samsvar med nr. 1 bokstav a) skal det vises til de sikkerhetskrav som gjelder.

Artikkel 9

Tilgjengelighet og opplysninger

1. I samarbeid med organisasjoner som representerer personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne skal transportører og terminaloperatører, eventuelt gjennom sine organisasjoner, innføre eller ha innført ikke-diskriminerende vilkår for tilgang i forbindelse med transport av personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne. Vilkårene for tilgang skal på anmodning oversendes til nasjonale tilsynsorganer.
2. Vilkårene for tilgang omhandlet i nr. 1 skal offentliggjøres av transportører og terminaloperatører, fysisk eller på Internett, på anmodning i en tilgjengelig form, og på de språk som normalt benyttes til å informere alle passasjerer. Det skal tas særlig hensyn til behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne.
3. Reisearrangører skal gjøre vilkårene for tilgang som omhandlet i nr. 1 tilgjengelige, gjeldende for reiser som inngår i pakkeriser, pakkeferier og pakketurer som de arrangerer, selger eller tilbyr for salg.

4. Transportører, reisebyråer og reisearrangører skal, også i forbindelse med direktekøplet reservasjon og informasjon, sørge for at alle relevante opplysninger om transportvilkår, reiseinformasjon og vilkår for tilgang foreligger i en form som er hensiktsmessig og tilgjengelig for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne. Personer med behov for assistanse skal motta en bekreftelse på assistansen på enhver tilgjengelig måte, herunder elektronisk eller via SMS.

Artikkel 10

Rett til assistanse i havner og om bord i fartøyer

Med forbehold for vilkårene for tilgang omhandlet i artikkel 9 nr. 1 skal transportører og terminaloperatører, på sine respektive områder, gi gratis assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne som angitt i vedlegg II og III i havner, herunder ved ombordstigning og ilandstigning, og om bord i fartøyer. Assistansen skal om mulig tilpasses de individuelle behovene hos personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne.

Artikkel 11

Vilkår for å gi assistanse

1. Transportører og terminaloperatører skal, på sine respektive områder, gi assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne som fastsatt i artikkel 10, forutsatt at:
 - a) transportøren eller terminaloperatøren får melding, på enhver tilgjengelig måte, herunder elektronisk eller med SMS, om vedkommendes behov for slik assistanse senest 48 timer før det er behov for assistansen, med mindre det er avtalt en kortere frist mellom passasjerer og transportøren eller terminaloperatøren, og
 - b) personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med redusert bevegelsesevne møter opp i havnen eller på et nærmere angitt sted som nevnt i artikkel 12 nr. 3
 - i) på et tidspunkt fastsatt skriftlig av transportøren, men ikke mer enn 60 minutter før offentliggjort tidspunkt for ombordstigning, eller
 - ii) dersom det ikke er fastsatt et tidspunkt for ombordstigning, senest 60 minutter før offentliggjort tidspunkt for avreise,

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

med mindre det er avtalt en kortere frist mellom passasjeren og transportøren eller terminaloperatøren.

2. I tillegg til bestemmelsen i nr. 1 skal personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne, når de reserverer eller forhåndskjøper billetten, melde fra til transportøren om sine spesielle behov med hensyn til lugar, sitteplass eller nødvendige tjenester, eller sitt behov for å bringe med seg medisinsk utstyr, forutsatt at behovet er kjent på det aktuelle tidspunktet.
3. En melding i henhold til nr. 1 bokstav a) og nr. 2 kan alltid gis til reisebyrået eller reisearrangøren der billetten ble kjøpt. Når billetten gjelder for flere reiser, skal det være nok med én melding, forutsatt at det gis tilfredsstillende informasjon om tidspunktene for de etterfølgende reisene. Passasjeren skal motta en bekreftelse på at det er meldt fra om behovet for assistanse i samsvar med kravene i nr. 1 bokstav a) og nr. 2.
4. Når det ikke er gitt melding i samsvar med nr. 1 bokstav a) og nr. 2, skal transportører og terminaloperatører likevel gjøre alt som med rimelighet er mulig for å sikre at det gis assistanse på en slik måte at personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne kan komme seg om bord, komme seg i land og reise med fartøyet.
5. Når en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne ledsages av en godkjent førerhund, skal hunden innkvarteres sammen med vedkommende, forutsatt at det meldes fra til transportøren, reisebyrået eller reisearrangøren i samsvar med gjeldende nasjonale regler om transport av godkjente førerhunder om bord i passasjerfartøyer, når det finnes slike regler.

Artikkel 12

Mottak av meldinger og angivelse av møtesteder

1. Transportører, terminaloperatører, reisebyråer og reisearrangører skal treffe alle tiltak som er nødvendige i forbindelse med anmodning om og mottak av meldinger i henhold til artikkel 11 nr. 1 bokstav a) og artikkel 11 nr. 2. Denne forpliktelsen skal gjelde på alle deres salgssteder, også ved salg over telefon og Internett.
2. Reisebyråer eller reisearrangører som mottar en melding som nevnt i nr. 1 bokstav a) skal umiddelbart, innenfor sin vanlige kontortid,

oversende opplysningene til transportøren eller terminaloperatøren.

3. Reisebyråer og terminaloperatører skal angi et sted i eller utenfor havneterminalen der personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne kan melde sin ankomst og be om assistanse. Dette stedet skal være tydelig skiltet og gi de viktigste opplysningene om havneterminalen og den assistanse som tilbys, i en tilgjengelig form.

Artikkel 13

Kvalitetsstandarder for assistanse

1. Terminaloperatører og transportører som driver havneterminaler eller persontransport med over 100 000 kommersielle passasjerflytninger totalt i løpet av det foregående kalenderåret skal, på sine respektive områder, fastsette kvalitetsstandarder for den assistanse som er oppført i vedlegg II og III og skal, eventuelt gjennom sine organisasjoner, bestemme hvilke ressurser som kreves for å oppfylle disse standardene, i samarbeid med organisasjoner som representerer personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne.
2. Ved fastsettelsen av kvalitetsstandarder skal det tas fullt hensyn til internasjonalt anerkjente retningslinjer og atferdsregler om tilrettelegging av transport for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, og særlig IMO's anbefaling om utforming og drift av passasjerfartøyer for å ivareta behovene hos eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.
3. Kvalitetsstandardene omhandlet i nr. 1 skal offentliggjøres av transportører og terminaloperatører, fysisk eller på Internett, i en tilgjengelig form og på de språk som normalt benyttes til å informere alle passasjerer.

Artikkel 14

Opplæring og instruksjon

Med forbehold for den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakt hold for sjøfolk, og regler vedtatt i henhold til den reviderte konvensjonen om skipsfart på Rhinen og konvensjonen om skipsfart på Donau, skal transportører og eventuelt terminaloperatører fastsette framgangsmåter for opplæring om nedsatt funksjonsevne, med instruksjon, og sørge for

- a) at personale, herunder personer ansatt av en annen utførende part, som gir direkte assis-

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

tanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, får opplæring eller instruksjon som beskrevet i vedlegg IV del A og B

- b) at personale, herunder personer ansatt av en annen utførende part, som ellers har ansvar for reservasjon og salg av billetter eller ombordstigning og ilandstigning, får opplæring eller instruksjon som beskrevet i vedlegg IV del A, og
- c) at det personale som er nevnt i bokstav a) og b) holder sin kompetanse ved like, for eksempel gjennom instruksjon eller oppfriskningskurs når det er hensiktsmessig.

Artikkel 15

Erstatning for forflytningsutstyr eller annet spesielt utstyr

1. Transportører og terminaloperatører skal ha ansvar for tap som er oppstått fordi forflytningsutstyr eller annet spesielt utstyr benyttet av en person med nedsatt funksjonsevne eller person med nedsatt bevegelsesevne er kommet bort eller er skadet, dersom hendelsen som forårsaket dette skyldtes en feil eller forsømmelse fra transportørens eller terminaloperatørens side. Feil eller forsømmelse fra transportørens side skal antas å foreligge dersom tapet skyldes en sjøulykke.
2. Erstatningen nevnt i nr. 1 skal svare til gjenanskaffelsesverdien av det aktuelle utstyret, eller eventuelt til reparasjonskostnadene.
3. Nr. 1 og 2 skal ikke gjelde dersom artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under transport av passasjerer¹² gjelder.
4. Dessuten skal midlertidig erstatningsutstyr som er et egnet alternativ, skaffes raskt til veie så langt det er mulig.

Kapittel III

Transportørens og terminaloperatørens forpliktelser dersom reisen blir avbrutt

Artikkel 16

Informasjon ved innstilte eller forsinkede avganger

1. Dersom en persontransport eller et cruise blir innstilt eller forsinket, skal passasjerer som

reiser fra havneterminalen, eller om mulig passasjerer som reiser fra havnen, så snart som mulig og senest 30 minutter etter fastsatt avgangstid informeres om dette av transportøren eller eventuelt av terminaloperatøren, og om beregnet avgangs- og ankomsttid så snart denne informasjonen foreligger.

2. Dersom passasjerer mister en korresponderende persontransport fordi en avgang er innstilt eller forsinket, skal transportøren og eventuelt terminaloperatøren gjøre det som med rimelighet er mulig for å informere de berørte passasjerene om alternative forbindelser.
3. Transportøren eller eventuelt terminaloperatøren skal sørge for at personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne får nødvendig informasjon i henhold til nr. 1 og 2 i en tilgjengelig form.

Artikkel 17

Assistanse ved innstilte eller forsinkede avganger

1. Når en transportør har rimelig grunn til å tro at en persontransport eller et cruise blir innstilt eller forsinket med mer enn 90 minutter ut over fastsatt avgangstid, skal passasjerer som reiser fra havneterminaler tilbys gratis snacks, måltider eller forfriskninger som står i et rimelig forhold til ventetiden, forutsatt at dette er tilgjengelig eller kan skaffes til veie på en rimelig måte.
2. Ved en innstilt eller forsinket avgang som krever en eller flere overnattinger eller et lengre opphold enn det passasjerer hadde hatt til hensikt, skal transportøren, i den grad det er fysisk mulig, tilby passasjerer som reiser fra havneterminaler gratis, tilfredsstillende overnattingsmulighet om bord eller i land, samt transport til og fra havneterminalen og overnattingsstedet, i tillegg til de snacks, måltider eller forfriskninger som er omhandlet i nr. 1. For hver passasjer kan transportøren begrense de totale utgiftene til overnatting i land, utenom transport til og fra havneterminalen og overnattingsstedet, til 80 euro per natt, og til høyst tre netter.
3. Ved anvendelse av nr. 1 og 2 skal transportøren ta særlig hensyn til behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, og eventuelle ledsagere.

¹² EUT L 131 av 28.5.2009, s. 24.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Artikkel 18

Ny reiserute og refusjon ved innstilte eller forsinkede avganger

1. Dersom en transportør har rimelig grunn til å tro at en persontransport vil bli innstilt, eller at en avgang fra en havneterminal vil bli forsinket med mer enn 90 minutter, skal passasjerer umiddelbart få valget mellom:
 - a) ny reiserute til det endelige bestemmelsesstedet, som fastsatt i transportavtalen og på sammenlignbare vilkår, snarest mulig og uten ekstra kostnad
 - b) refusjon av billettprisen og, dersom det er relevant, gratis transport snarest mulig tilbake til det første avgangsstedet, som fastsatt i transportavtalen.
2. Når en persontransport blir innstilt, eller en avgang fra en havn blir forsinket med mer enn 90 minutter, skal passasjerene ha rett til ny reiserute eller refusjon av billettprisen fra transportøren.
3. Innbetaling av refundert beløp som omhandlet i nr. 1 bokstav b) og nr. 2 skal skje innen sju dager, kontant, ved elektronisk bankoverføring, bankanvisning eller banksjekk, og skal dekke hele billettprisen på kjøpstidspunktet for den eller de deler av reisen som ikke er gjennomført og, dersom reisen ikke lenger tjener noe formål sett ut fra passasjerens opprinnelige reiseplan, for den eller de deler av reisen som allerede er gjennomført. Om passasjerer samtykker, kan full refusjon også skje i form av verdikuponger og/eller andre tjenester til et beløp som motsvarer billettprisen på kjøpstidspunktet, forutsatt at vilkårene er fleksible, særlig med hensyn til gyldighetstid og bestemmelsessted.

Artikkel 19

Kompensasjon for billettprisen ved forsinket ankomst

1. Passasjerer som opplever forsinket ankomst til det endelige bestemmelsesstedet, som fastsatt i transportavtalen, kan kreve kompensasjon fra transportøren uten å miste retten til transport. Kompensasjonen skal utgjøre minst 25 % av billettprisen ved en forsinkelse på minst
 - a) én time for en reise med fastsatt varighet på inntil fire timer
 - b) to timer for en reise med fastsatt varighet på over fire timer, men ikke mer enn åtte timer

- c) tre timer for en reise med fastsatt varighet på over åtte timer, men ikke mer enn tjuetre timer, eller
- d) seks timer for en reise med fastsatt varighet på over tjuetre timer.

Dersom forsinkelsen er mer enn det dobbelte av den tid som er oppført i bokstav a)–d), skal kompensasjonen utgjøre 50 % av billettprisen.

2. Passasjerer som har et abonnementskort eller periodekort, og som gjentatte ganger har vært rammet av forsinket ankomst i løpet av gyldighetstiden, kan be om passende kompensasjon i samsvar med transportørens regler om kompensasjon. Disse reglene skal angi kriteriene for å fastslå når det foreligger en forsinket ankomst, og for å beregne kompensasjonen.
3. Kompensasjonen skal beregnes ut fra den pris passasjerer faktisk har betalt for den forsinkede persontransporten.
4. Når transporten gjelder en tur-retur-reise, skal kompensasjon for forsinket ankomst på enten utreisen eller returreisen beregnes ut fra halvparten av prisen som er betalt for persontransporten.
5. Kompensasjonen skal betales innen én måned etter at anmodningen om kompensasjon er levert. Kompensasjonen kan gis i form av verdikuponger og/eller andre tjenester, forutsatt at vilkårene er fleksible, særlig med hensyn til gyldighetstid og bestemmelsessted. Kompensasjonen skal gis i kontanter dersom passasjerer ber om det.
6. Kompensasjonen av billettprisen skal ikke reduseres med fradrag for transaksjonskostnader, for eksempel gebyrer, telefonkostnader eller frimerker. Transportøren kan fastsette en minste terskel for betaling av kompensasjon. Denne terskelen skal ikke overstige seks euro.

Artikkel 20

Unntak

1. Artikkel 18 og 19 skal ikke gjelde for passasjerer med åpen billett, så lenge avgangstiden ikke er angitt, med unntak av passasjerer som har abonnementskort eller periodekort.
2. Artikkel 17 og 19 skal ikke gjelde dersom passasjerer før billettkjøpet får opplyst at reisen er innstilt eller forsinket, eller dersom avgangen er innstilt eller forsinket på grunn av en feil hos passasjerer.
3. Artikkel 17 nr. 2 skal ikke gjelde når transportøren beviser at avgangen er innstilt eller forsinket på grunn av værforhold som vanskeliggjør sikker drift av fartøyet.

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

4. Artikkel 19 skal ikke gjelde når transportøren beviser at avgangen er innstilt eller forsinket på grunn av værforhold som vanskeliggjør sikker drift av fartøyet, eller ekstraordinære omstendigheter som er til hinder for at persontransporten kan gjennomføres, og som ikke kunne ha vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Artikkel 21

Andre krav

Ingen bestemmelse i denne forordning skal være til hinder for at passasjerer fremmer krav i samsvar med nasjonal rett ved nasjonale domstoler om erstatning for tap som skyldes innstilt eller forsinket persontransport, herunder i henhold til direktiv 90/314/EØF.

Kapittel IV

Alminnelige bestemmelser om informasjon og klager

Artikkel 22

Rett til reiseinformasjon

Transportører og terminaloperatører skal, på sine respektive områder, gi passasjerene tilfredsstillende informasjon under hele reisen, i en form som er tilgjengelig for alle og på de språk som normalt benyttes til å informere alle passasjerer. Det skal tas særlig hensyn til behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne.

Artikkel 23

Informasjon om passasjerrettigheter

1. Transportører, terminaloperatører og eventuelt havnemyndigheter skal, på sine respektive områder, sørge for at informasjon om passasjerrettigheter i henhold til denne forordning er offentlig tilgjengelig om bord i fartøyer, i havneterminaler og om mulig i havner. Informasjonen skal så langt det er mulig gis i en tilgjengelig form og på de språk som normalt benyttes til å informere alle passasjerer. Behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne skal vies særlig oppmerksomhet.
2. For å oppfylle informasjonskravet nevnt i nr. 1 kan transportører, terminaloperatører og eventuelt havnemyndigheter benytte et sammendrag av bestemmelsene i denne forordning som Kommisjonen utarbeider på alle offisielle

språk i Den europeiske unions institusjoner og stiller til rådighet for dem.

3. Transportører, terminaloperatører og eventuelt havnemyndigheter skal på hensiktsmessig måte, om bord i fartøyer, i havneterminaler og om mulig i havner, gi passasjerene kontaktopplysningene til det tilsynsorgan som er utpekt av vedkommende medlemsstat i henhold til artikkel 25 nr. 1.

Artikkel 24

Klager

1. Transportører og terminaloperatører skal innføre eller ha innført en tilgjengelig ordning for behandling av klager knyttet til rettigheter og forpliktelser som omfattes av denne forordning.
2. En passasjer som omfattes av denne forordning, og som ønsker å klage til transportøren eller terminaloperatøren, skal inngi klagen innen to måneder fra den dag transporten ble utført eller skulle vært utført. Innen én måned etter å ha mottatt klagen skal transportøren eller terminaloperatøren gi passasjereren melding om at klagen er tatt til følge, er avvist eller fortsatt er til behandling. Det endelige svaret skal gis senest to måneder etter at klagen er mottatt.

Kapittel V

Håndheving og nasjonale tilsynsorganer

Artikkel 25

Nasjonale tilsynsorganer

1. Hver medlemsstat skal utpeke ett eller flere nye eller eksisterende organer med ansvar for å håndheve denne forordning med hensyn til persontransport og cruise fra havner på dens territorium og persontransport fra en tredjestat til disse havner. Hvert organ skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at bestemmelsene i denne forordning blir overholdt.

Hvert organ skal, med hensyn til organisasjon, beslutninger om finansiering, rettslig form og beslutningstaking være uavhengig av kommersielle interesser.

2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om det eller de organer som er utpekt i samsvar med denne artikkel.
3. Enhver passasjer kan i samsvar med nasjonal rett inngi klage over en angivelig overtredelse av denne forordning til vedkommende organ

Endringer i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassveggar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

som er utpekt i henhold til nr. 1, eller til ethvert annet kompetent organ som er utpekt av en medlemsstat. Vedkommende organ skal gi passasjeren et begrunnet svar på klagen innen et rimelig tidsrom.

En medlemsstat kan beslutte:

- a) at passasjeren som et første skritt skal inngi klage i henhold til denne forordning til transportøren eller terminaloperatøren, og/eller
 - b) at det nasjonale tilsynsorganet eller ethvert annet kompetent organ utpekt av medlemsstaten skal være klageinstans for klager som ikke har fått sin løsning i henhold til artikkel 24.
4. Medlemsstater som har valgt å unnta bestemte tjenester i henhold til artikkel 2 nr. 4 skal sørge for at det finnes en tilsvarende ordning for håndheving av passasjerrettigheter.

Artikkel 26

Rapport om håndheving

Innen 1. juni 2015 og hvert annet år etter dette skal tilsynsorganer utpekt i henhold til artikkel 25 offentliggjøre en rapport om sin virksomhet i de to foregående kalenderårene, som særlig skal inneholde en beskrivelse av tiltak truffet for å gjennomføre bestemmelsene i denne forordning, statistikk over klager og iverksatte sanksjoner.

Artikkel 27

Samarbeid mellom tilsynsorganer

Nasjonale tilsynsorganer som omhandlet i artikkel 25 nr. 1 skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om beslutningsprinsipper og beslutningspraksis, i den grad det er nødvendig for å oppnå en enhetlig anvendelse av denne forordning. Kommisjonen skal bistå dem i dette arbeidet.

Artikkel 28

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastlegge regler om sanksjoner for overtredelse av bestemmelsene i denne forordning, og skal treffe alle tiltak som er nødvendige for å sikre at sanksjonene gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle,

stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal gi Kommisjonen melding om disse reglene og tiltakene innen 18. desember 2012, og skal umiddelbart melde fra til Kommisjonen om alle senere endringer.

Kapittel VI

Sluttbestemmelser

Artikkel 29

Rapport

Kommisjonen skal innen 19. desember 2015 legge en rapport fram for Europaparlamentet og Rådet om anvendelsen og virkningene av denne forordning. Med rapporten skal det om nødvendig følge forslag til regelverk om en mer detaljert gjennomføring av bestemmelsene i denne forordning, eller om endring av forordningen.

Artikkel 30

Endring av forordning (EF) nr. 2006/2004

I vedlegget til forordning (EF) nr. 2006/2004 skal nytt punkt 18 lyde:

«18. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerers rettigheter på reise til sjøs og på innlands vannvei¹³.»

Artikkel 31

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*. Den får anvendelse fra 18. desember 2012.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 24. november 2010.

For Europaparlamentet

For Rådet

J. BUZEK

O. CHASTEL

President

Formann

¹³ EUT L334 av 17.12.2010, s. 1.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Vedlegg I

Rettt til refusjon eller ny reiserute for personer med nedsatt funksjonsevne eller nedsatt bevegelsesevne som omhandlet i artikkel 8

1. Når det vises til dette vedlegg, skal personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne få valget mellom:
 - a) – refusjon innen sju dager – kontant, ved elektronisk bankoverføring, bankanvisning eller banksjekk, – av hele billettprisen på kjøpstidspunktet for den eller de deler av reisen som ikke er gjennomført og, dersom reisen ikke lenger tjener noe formål sett ut fra passasjerens opprinnelige reiseplan, for den eller de deler av reisen som allerede er gjennomført samt, når det er relevant, – transport snarest mulig tilbake til det første avgangsstedet, eller
 - b) ny reiserute til det endelige bestemmelsesstedet snarest mulig, som fastsatt i transportavtalen, uten ekstra kostnad og på sammenlignbare vilkår, eller
 - c) ny reiserute til det endelige bestemmelsesstedet, som fastsatt i transportavtalen og på sammenlignbare vilkår, på et senere tidspunkt som passer for passasjereren, forutsatt at det finnes ledige billetter.
2. Nr. 1 bokstav a) skal også gjelde for passasjerer hvis reiser er en del av en pakkereise, med unntak av retten til refusjon når en slik rett oppstår i henhold til direktiv 90/314/EØF.
3. Når en by eller region betjenes av flere havner og en transportør tilbyr en passasjer en reise til en annen havn enn den som reservasjonen gjelder for, skal transportøren bære kostnadene ved å overføre passasjereren fra denne andre havnen, enten til den havn som reservasjonen gjelder for, eller til et annet nærliggende bestemmelsessted etter avtale med passasjereren.

Vedlegg II

Assistanse i havner, herunder ombordstigning og ilandstigning, som omhandlet i artikkel 10 og 13

1. Assistanse og ordninger som er nødvendige for at personer med nedsatt funksjonsevne og nedsatt bevegelsesevne skal kunne:
 - melde sin ankomst til en havneterminal, eller om mulig til en havn, og be om assistanse
 - forflytte seg fra ankomststedet til en eventuell innsjekkingskranke, eller til fartøyet
 - om nødvendig sjekke inn og registrere bagasje
 - forflytte seg fra en eventuell innsjekkingskranke til fartøyet, gjennom utreise- og sikkerhetskontrollen
 - komme seg om bord i fartøyet, ved hjelp av heis, rullestol eller annen nødvendig assistanse etter behov
 - forflytte seg fra fartøyets dør til sin sitteplass/sitt område
 - sette på plass og hente bagasje i fartøyet
 - forflytte seg fra sitt sete til fartøyets dør
 - forlate fartøyet, ved hjelp av heis, rullestol eller annen nødvendig assistanse etter behov
 - hente eventuell bagasje og fortsette gjennom innreise- og tollkontrollen
 - forflytte seg fra bagasjehallen eller ilandstigningsstedet til en angitt utgang
 - om nødvendig ta seg til et eventuelt toalett.
2. Når en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne assisteres av en ledsager, må denne personen på anmodning kunne gi nødvendig assistanse i havnen og ved ombordstigning og ilandstigning.
3. Håndtering av alt nødvendig forflytningsutstyr, herunder elektriske rullestoler.
4. Midlertidig erstatning av skadet eller bortkommet forflytningsutstyr med utstyr som er et passende alternativ.
5. Håndtering på bakken av godkjente førerhunder, når det er relevant.
6. Formidling av opplysninger som er nødvendige i forbindelse med ombordstigning og ilandstigning, i en tilgjengelig form.

Endringar i sjøloven og samtykkje til godkjenning av vedtak nr. 116/2015 av 30. april 2015 i EØS-komiteén om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om rettar ved passasjerfart med båt på sjøen og på innanlandske vassvegar og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 (båtpassasjerrettsforordninga)

Vedlegg III

Assistanse om bord i fartøyer, som omhandlet i artikkel 10 og 13

1. Transport av godkjente førerhunder om bord i fartøyet, med forbehold for nasjonale bestemmelser.
2. Transport av medisinsk utstyr og forflytningsutstyr som personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne trenger, herunder elektriske rullestoler.
3. Formidling av viktige opplysninger om en rute i en tilgjengelig form.
4. Alt som med rimelighet er mulig for å tilpasse sitteplassen til behovene hos personer med nedsatt funksjonsevne eller personer med nedsatt bevegelsesevne, på anmodning og med forbehold for sikkerhetsbestemmelser og tilgjengelighet.
5. Om nødvendig assistanse til å ta seg til et eventuelt toalett.
6. Dersom en person med nedsatt funksjonsevne eller en person med nedsatt bevegelsesevne assisteres av en ledsager, skal transportøren gjøre alt som med rimelighet er mulig for å gi vedkommende et sete eller en lugar ved siden av personen med nedsatt funksjonsevne eller personen med nedsatt bevegelsesevne.

Vedlegg IV

Opplæring knyttet til nedsatt funksjonsevne, med instruksjon, som omhandlet i artikkel 14

- A. Bevisstgjørende opplæring om funksjonsnedsettelse, med instruksjon
- Bevisstgjørende opplæring om funksjonsnedsettelse, med instruksjon, omfatter
- bevisstgjøring om, og hensiktsmessig atferd overfor, passasjerer med nedsatt fysisk, sensorisk (syn og hørsel) eller skjult funksjonsevne, eller lærevansker, herunder å kunne skille mellom de ulike evnene til personer som kan ha nedsatt bevegelsesevne, orienteringsevne eller kommunikasjonssevne
 - hvilke hindringer personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne støter på, herunder hold-

ningsmessige, miljømessige/fysiske og organisatoriske hindringer

- godkjente førerhunder, herunder deres rolle og behov
 - håndtering av uventede hendelser
 - mellommenneskelige ferdigheter og metoder til å kommunisere med mennesker med nedsatt hørselsevne, nedsatt synsevne eller talevansker, samt mennesker med lærevansker
 - generelt kjennskap til IMO's retningslinjer knyttet til anbefalingen om utforming og drift av passasjerfartøyer for å ivareta behovene hos eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.
- B. Opplæring om assistanse ved funksjonsnedsettelse, med instruksjon
- Opplæring om assistanse ved funksjonsnedsettelse, med instruksjon, omfatter
- hvordan hjelpe rullestolbrukere med å komme seg inn i og ut av rullestolen
 - hvordan gi assistanse til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne som reiser med en godkjent førerhund, herunder slike hunders rolle og behov
 - teknikker til å ledsage personer med nedsatt synsevne og til å håndtere og transportere godkjente førerhunder
 - kjennskap til hva slags utstyr som kan være til hjelp for personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne, og kunnskap om hvordan slikt utstyr skal håndteres med forsiktighet
 - bruken av utstyr som benyttes til hjelp ved ombordstigning og ilandstigning, og kunnskap om hvilke framgangsmåter for assistanse ved ombordstigning og ilandstigning som ivaretar tryggheten og verdigheten til personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne
 - forståelse for nødvendigheten av pålitelig og profesjonell assistanse. Dessuten bevissthet om at enkelte personer med nedsatt funksjonsevne og personer med nedsatt bevegelsesevne kan føle seg sårbare under reisen fordi de er avhengige av assistanse
 - kunnskap om førstehjelp.

