

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ørjan N Skår

Båtpassasjerers rettigheter
ved forsinkelse og kansellering

Båtpassasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering

EU-forordning 1177/2010
om passasjerers rettigheter ved sjøreiser
og reiser på indre vannveier

Ørjan N Skår



Marlus nr. 437
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2014
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Trond Solvang
Bidrag sendes til trond.solvang@jus.uio.no

Abonnement og løssalg:
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - post@bokbyen.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble til mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Institutt for sjørett (NIFS) våren 2014. Jeg ble forespurt av professor dr. jur. Hans Jacob Bull om jeg ville skrive om temaet. Lite var blitt skrevet om passasjerers rettigheter ved forsinkelse i norsk sjørett og temaet var dagsaktuelt siden EU-forordning 1177/2010 lå i Justisdepartementet klart for implementering i norsk rett. Uten hans innledende forespørsel, overbevisende evner og sterke styrende hånd ville ikke denne avhandlingen sett dagens lys. Endatil var Hans Jacob en sentral kraft i flyttingen av bryllupet mitt fra Oslo til Tonnes i Nordland, som gjorde alt for at den store dagen ble slik en suksess. Mye skryt må dermed, med rette, rettes til dette hold.

Under arbeidet ble jeg kjent med menneskene på NIFS og fikk ta del i det levende og engasjerende miljøet på Vestfløyen. Spesielt vil jeg fremheve diskusjonene blant kollegene rundt lunsjbordet, samt de mange arrangementene med foredragsholdere fra næringsliv og akademien som positive innslag hverdagen var preget av. Et særlig minneverdig høydepunkt fra våren må likevel være avdukingen av vitenskapelig assistent Natasja Svenneby Plurs portrettmesterverk av instituttleder Trine Lise Wilhelmsen, som nå henger innrammet på instituttet.

I arbeidet med oppgaven har jeg hatt stor nytte av samtaler med representanter fra transportselskaper, samt Statens Veivesen, for å bedre forstå hvordan persontransport med skip foregår i vårt vidstrakte land. Noe av denne kunnskapen har jeg brukt i møte med regelverket, for å forsøke å illustrere hvordan virkeligheten vil møte reglene.

Til slutt vil jeg takke de som har hjulpet og støttet meg i mitt arbeid. Først og fremst må jeg igjen takke Hans Jacob som har vært både myndig veileder for oppgaven og en god lyttende venn på arbeidsplassen. Så studentkollegene Bård Bjerken og Sondre Hauge for innspill og grundige gjennomlesninger. Til sist, men ikke minst, vil jeg takke min kone

Charlotte Nordbakken, som har lært meg det meste av det jeg kan både om norsk grammatikk og juridisk analyse.

Ørjan N Skår

Innhold

1	INNLEDNING	7
1.1	Tema og problemstilling	7
1.2	Prioriteringer og avgrensninger	8
1.3	Metode og kildeoversikt	9
1.3.1	Sjøloven	9
1.3.2	Forordning 1177/2010	10
	Justisdepartementets høringsnotat	13
1.4	Noen begrepsmessige avklaringer	13
1.4.1	Befordringer	13
1.4.2	Forsinkelser, opphold og kanselleringer	14
1.5	Veien videre	15
2	INTRODUKSJON TIL RETTSOMRÅDET	16
2.1	Innledning	16
2.2	Forsinkelser og kanselleringer i praksis	16
2.2.1	Konsekvenser av forsinkelse og kansellering	16
2.2.2	Forsinkelse og kansellering ved passasjertransport	17
2.3	Sjølovens passasjerrettigheter – historie og oversikt	19
2.4	Forordning nr. 1177/2010 – historie og målsetning	21
3	REGELSETTENES VIRKEOMRÅDE	23
3.1	Innledning	23
3.2	Befordringstyper	23
3.2.1	Sjølovens vilkår	23
3.2.2	Forordningens fire befordringstyper	24
3.2.3	Oppsummering	27
3.3	Bortfrakteren	28
3.3.1	Bortfrakterbegrepet i sjøloven	28
3.3.2	Bortfrakterbegrepet i forordning 1177/2010	28
3.4	Passasjeren	29
3.4.1	Passasjerbegrepet i sjøloven	29
3.4.2	Passasjerbegrepet i forordning 1177/2010	30
3.4.3	Særlig om passasjerer som ledsager gods	32
3.4.4	Oppsummering	32
3.5	Krav til skip	32
3.5.1	Krav til skipet etter sjøloven	32
3.5.2	Krav til skipet etter forordning 1177/2010	33

3.5.3	Oppsummering.....	34
3.6	Geografisk utstrekning	34
3.6.1	Sjølovens geografiske anvendelsesområde	34
3.6.2	Forordningens geografiske anvendelsesområde	35
3.7	En oppsummerende komparativ vurdering av virkeområdet til de to regelsettene.....	36
4	PASSASJERENES RETTIGHETER VED FORSINKELSE OG KANSELLERING ETTER FORORDNING 1177/2010	38
4.1	Innledning	38
4.2	Felles vilkår for rettigheter: havn eller havneterminal	38
4.3	Umiddelbare rettigheter i forordning 1177/2010	39
4.3.1	Rett til informasjon ved forsinkelse og kansellering.....	39
4.3.2	Rett til assistanse	40
4.3.3	Rett for passasjerer til å velge mellom omlegging av reisen med alternativ befordring eller tilbakebetaling av billettpris og returreise.....	46
4.4	Etterfølgende rettigheter i forordning 1177/2010.....	49
4.4.1	Passasjerenes rett til erstatning ved forsinket ankomst	49
4.4.2	Ansvarsgrunnlaget.....	50
4.4.3	Standarderstatning uten økonomisk tap	55
4.5	Klagebehandling og sanksjoner ved bortfrakters brudd på rettighetene	58
5	PASSASJERENES RETTIGHETER VED FORSINKELSE OG KANSELLERING ETTER SJØLOVEN SAMMENHOLDT MED RETTIGHETENE I FORORDNING 1177/2010	61
5.1	Innledning	61
5.2	Umiddelbare rettigheter etter sjøloven.....	61
5.2.1	Passasjerens hevingsrett ved vesentlig forsinkelse.....	61
5.2.2	Særlig om bortfrakters hevingsrett før avreise.....	63
5.2.3	Rett til omlegging og alternativ befordring	63
5.2.4	Rett til assistanse i form av forpleining og innkvartering.....	65
5.3	Etterfølgende rettigheter etter sjøloven	66
5.3.1	Deklaratorisk rett til erstatning.	66
6	NOEN AVSLUTTENDE REFLEKSJONER	69
	LITTERATURLISTE	71
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER	80

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Tema for oppgaven er passasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering når de befordres med skip etter sjøloven og etter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1177/2010 om passasjerers rettigheter ved sjøreiser og reiser på indre vannveier.

Forordning 1177/2010, heretter også referert til som forordningen, ble vedtatt i Europaparlamentet 24. november 2010, og skal gjennomføres som norsk lov.

Fremstillingens første mål er å analysere virkeområdet til og de materielle rettighetene som følger av forordning 1177/2010. Fremstillingens andre mål er å sammenligne forordningsreglene med de eksisterende passasjerrettighetene som følger av sjøloven.

Først i fremstillingen vil jeg se på hvem som er rettighetssubjekt etter forordningen og etter sjøloven. I forordningen er vilkårene for å gis rettigheter inndelt i fem grupper: krav til type befordring, krav til bortfrakten, krav til passasjeren og befordringsavtalen, krav til type skip og krav om geografisk plassering av ankomst eller avgangshavn. For å lette sammenligningen vil analysen av sjølovens regler følge samme struktur

Deretter vil jeg klargjøre hvilke rettigheter passasjerer får ved forsinkelse, opphold og kansellering etter de materielle reglene i forordningen og sjøloven. Disse rettighetene deles av pedagogiske hensyn inn i umiddelbare rettigheter og etterfølgende rettigheter. Umiddelbare rettigheter gir avhjelp under en oppstått forsinkelse eller kansellering, mens etterfølgende rettigheter gir mulighet for restitusjon i etterkant.

Forordningens umiddelbare rettigheter er rett på informasjon, rett til forpleining og rett til et valg mellom omlegging av reisen frem til bestemmelsesstedet og tilbakebetaling av billettpris med returreise. Den etterfølgende rettigheten er rett til en tilnærmet objektiv standarderstatning, som blir sjablonmessig utmålt som en andel av vederlaget

passasjerer har betalt. Etter sjøloven består passasjerens umiddelbare rettigheter av en hevingsrett, rett på kost og losji, og rett på tilbakebetaling. Den etterfølgende rettigheten er en deklatorisk erstatningsrett på culpagrunnlag¹.

Forordning 1177/2010 er bare en av flere forbrukerforordninger fra EU de siste årene og Norge har allerede implementert forordningene om flypassasjerers- og togpassasjerers rettigheter². Forordningen om båtpassasjerers rettigheter er altså en del av en større trend i EU med å lovfeste preseptoriske rettigheter på transportrettens område. Et sentralt mål for forordningen er å gi båtpassasjerer tilsvarende rettigheter som passasjerer som benytter seg av andre transportmidler. I lys av dette vil derfor en problemstilling i fremstillingen være å vurdere hvorvidt båtpassasjerer får like gode rettigheter som passasjerer på andre transportmidler.

1.2 Prioriteringer og avgrensninger

Reglene som følger av forordning 1177/2010 har ikke tidligere vært undergitt en analyse i norsk juridisk teori. Dette gjør det nødvendig å legge hovedvekten av fremstillingen på forordningen. Heller ikke passasjerrettighetene som følger av sjøloven har blitt undergitt noen grundig analyse, men disse reglene må av plasshensyn behandles mer kortfattet.

Den viktigste rettigheten i sjøloven var frem til 2014 en preseptorisk erstatningsplikt ved forsinket ankomst. I 2014 ble dette endret og bortfrakten kan nå fraskrive seg erstatningsansvaret for forsinkelse³. Dette antar jeg vil medføre at erstatningsretten vil miste sin posisjon i rettighetsvernet etter sjøloven. Erstatningsretten vil derfor kun behandles helt kort.

Forordning om båtpassasjerers rettigheter er en mye mer mangfoldig rettighetsforordning enn andre forordninger om transportrettigheter.

¹ Sjølovens erstatningsrett har fra 2014 gått fra å være preseptorisk til å være deklatorisk rett, se pkt. 2.3

² Se Jernbanepassasjerrettighetsforskriftens § 1 og Forskrift om flypassasjerers rettigheter § 1.

³ Se Sjølovens § 430 jfr. pkt. 2.3

De rettigheter forordningen inneholder som ikke gjelder rettigheter ved forsinkelse og kanselleringer vil av plasshensyn ikke behandles.

Dette innebærer at fremstillingen for det første avgrenses mot rettighetene forordning 1177/2010 gir til bevegelseshemmede, som retten til ikke-diskriminering på grunnlag av sitt handikap, rett til assistanse, rett til erstatning for tapt eller ødelagt mobilitetsutstyr og rett til å medbringe servicehund⁴.

For det andre avgrenses det mot pliktene forordningen pålegger bortfraktere, som standarder for kvaliteten på assistanse til bevegelseshemmede og plikt til opplæring av mannskap til å yte denne assistansen⁵.

Til slutt avgrenses fremstillingen mot en del plikter forordningen legger på bortfrakteren som ikke direkte omhandler forsinkelse og kansellering. Disse pliktene omfatter: plikt til å informere passasjerene om rettighetene de får etter forordningen, plikt til å oppretter rutiner for klagehåndtering, til å utstede fysisk eller elektronisk billett og til å tilby kontraktbestemmelser til offentligheten uten noen form for direkte eller indirekte diskriminering på grunnlag av sluttkundens nasjonalitet eller bortfrakterens hjemland i EU⁶.

1.3 Metode og kildeoversikt

I dette kapitlet vil jeg gi en kort oversikt over de tilgjengelige rettskilder for tolkning av regelverkene og den juridiske metode som skal benyttes i tolkningen.

1.3.1 Sjøloven

Båtpassasjerers rettigheter ved forsinkelse etter sjøloven må etter alminnelig juridisk metode klarlegges gjennom tolkning av det relevante kildematerialet.

Sjølovens anvendelsesområde og passasjerenes rettigheter ved opphold

⁴ Se EP/Rfor 1177/2010 EU art. 7-11 og art. 15

⁵ Se EP/Rfor 1177/2010 EU art. 14 og 15

⁶ Se EP/Rfor 1177/2010 EU art. 4(1), art. 4(2), art. 23, art. 24

og forsinkelse reguleres av lovens § 401, § 413, § 414 og § 418a i kapittel 15. Disse bestemmelsene ble tatt inn i Sjøloven av 1893 ved lov 8. juni 1973. Dette lovarbeidet innebar en fullstendig revisjon av reglene, og bestemmelsene dannet et nytt kapittel som skulle omhandle regulering av passasjerbefordring⁷.

De relevante forarbeidene til bestemmelsene er Ot.prp. nr. 28 (1972-73) og Innstilling IX fra Sjølovkomiteen. Når det gjelder § 418a er i tillegg Prop. 54 LS (2012-2013) til lov av 7. juni 2013 nr. 30 av interesse. Denne lovendringen endret ikke det materielle innholdet av § 418a, men endret bestemmelsen fra å være preseptorisk til deklarasjonsrett.

Det er ingen kjente dommer som gjelder disse rettighetene etter sjøloven.

Det er også lite norsk juridisk teori, med unntak av kapittelet om passasjerbefordring i Falkanger og Bulls bok «Sjørett»⁸.

Kapittelet om passasjerbefordring i sjøloven ble til som et resultat av nordisk samarbeid mellom Norge, Sverige, Danmark og Finland gjennom sjølovkomiteene og departementene i de ulike landene. Dette resulterte i praktisk talt enslydende lover⁹. De nordiske sjølovene som gjelder befordring av passasjerer og forsinkelse har altså samme opprinnelse. Videre er de materielle bestemmelsene både i den svenske og danske sjøloven fremdeles liklydende når det gjelder § 401, § 413, § 414 og § 418¹⁰, selv om nummereringen av bestemmelsene ikke er lik.

I lys av at lovbestemmelsene er liklydende kan praksis, forarbeider og litteratur fra Sverige og Danmark benyttes til tolkning av de norske lovbestemmelsene. Sisula-Tulokas bok «Dröjsmåls-skador vid passager-artransport» er særlig relevant for å belyse historien bak reglene om passasjerbefordring i Norden.

1.3.2 Forordning 1177/2010

Forordning 1177/2010 er vurdert som EØS-relevant. Forordningen skal

⁷ Se Ot. Prp. Nr. 28 (1972-73) s. 3 og 19.

⁸ Se Falkanger (2010)

⁹ Se Ot. Prp. Nr. 28 (1972-73) s. 3

¹⁰ Se Sjölag kap. 15, samt Sjøloven kap. 15

inkorporeres i norsk rett som den er, og det er ikke mulig for Norge å omskrive reglene for å få de til å passe bedre inn i nasjonal rett¹¹. Dermed er det reglene som følger av forordning 1177/2010 som blir gjeldende norsk rett ved inkorporering¹².

Tolkning av forordningen må gjøres etter EU-domstolens metode og rettskildelære¹³. EU-forordninger forfattes på alle EUs språk, og ved tvil om ordlydstolkningen kan en sammenligne ulike språkversjoner. Ulike språkversjoner kan redusere vekten av ordlydsfortolkningen, og åpne for å forankre argumenter med andre rettskilder¹⁴. Jeg vil ved tolkningen av forordning 1177/10 ta utgangspunkt i den danske teksten og supplere med den engelske versjonen ved tolkningstvil.

I EU-retten legges det stor vekt på formålsbetraktninger ved tolkning av bestemmelsene, ofte på bekostning av ordlyden¹⁵. I tillegg legges det særlig vekt på fortalen¹⁶.

Det legges videre mindre vekt på forarbeider i EU-retten enn i norsk rettskildelære¹⁷. Ved tolkning av forordning 1177/2010 er det spesielt EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 som vil ha interesse.

En rettskildemessig problemstilling ved tolkning av forordning 1177/2010 er i hvilken utstrekning det er mulig å se hen til de andre passasjervernsforordningene som forordning 261/2004¹⁸ om rettigheter for flypassasjerer og forordning 1371/2007¹⁹ om togpassasjerers rettigheter ved tolkning av reglene i forordning 1177/2010.

For det første er det naturlig at rettighetsforordningene tolkes samsvarende siden de er utarbeidet i sammenheng og siktemålet for alle er å gi passasjerer et minimumsvern uavhengig av transportmetode²⁰. Dette

¹¹ Se Sejersted (2011) s. 50-51

¹² Se Craig (2011) s. 190

¹³ Se Arnesen og Stenvik (2009) s. 23.

¹⁴ Se ibid s. 26-27

¹⁵ Se ibid s. 23.

¹⁶ Se ibid s. 31

¹⁷ Se Sejersted (2011) s. 54

¹⁸ Se EP/Rfor 261/2004 EF

¹⁹ Se EP/Rfor 1371/2007 EF

²⁰ Se EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 (2008) s. 2

betyr at målet med forordningene er å gi passasjerer det samme vernet uavhengig av om de flyr eller benytter båt som transportmiddel.

En annen konsekvens av at forordningsreglene ble utviklet i sammenheng er at erfaringene lovgiver har gjort seg med de første forordningene er gjenspeilet i utformingen av de siste. Rettigheter som EU-domstolen har innfortolket i flypassasjerforordningen, som utvidelsen av adgangen til erstatning til ikke bare å gjelde kansellering, men også forsinkelse, er av lovgiverne i EU skrevet inn i den senere båtpassasjerforordningen. Dette tyder på at EU-domstolens tolkninger av flypassasjerrettighetene og jernbanerettighetene er relevante for forordning 1177/2010.

Derneft bruker de ulike transportforordningene flere av de samme rettslige standarder og begreper. I EU-retten er slike standarder og begreper gjenstand for en autonom fortolkning av EU-domstolen. Dette betyr at begrepet er underlagt en EU-rettslig fortolkning og vil derfor ikke ha samme innhold som internrettslige begreper²¹. Når domstolen likevel i forbindelse med flypassasjerforordningen har tolket begreper, og disse er like på tvers av forordningene taler dette for at de bør tillegges det samme innholdet.

De overnevnte argumenter taler for at en kan bruke generelle tolkningsuttalelser fra EU-domstolen og andre relevante instanser ved tolkning av båtpassasjerforordningen.

EU-domstolen har likevel satt en begrensning for tolkning på tvers av transportforordninger. Den har uttalt at det ikke er mulig å analogisere force majeure unntaket i forordning 1177/2010 til forordningen om jernbanepassasjerers rettigheter²². Domstolen uttalte at grunnlaget for dette er at de forskjellige transportsektorene etter sin natur er ulike, og derfor har ulike forutsetninger for sin drift²³. Disse ulikhetene taler for at man utviser en viss forsiktighet med tolkninger på tvers av direktivene, særlig der det er snakk om regler knyttet til områder der forutsetningene i de forskjellige transportsektorene er ulike.

²¹ Se Sejersted (2011) s. 45, 202-203

²² Se Sag C-509/11 Request for a preliminary ruling under Article 267 TFEU from the Verwaltungsgerichtshof (Austria) paragraf 46-48

²³ Se Sag C-12/11 Denise McDonagh v. Ryanair Ltd paragraf 56.

Justisdepartementets høringsnotat

Forordning 1177/2010 er til behandling i Justisdepartementet og er sendt ut på høring. Lovgivningsprosessen er ennå ikke kommet så langt at det er kommet noen proposisjon. Rent formelt er ikke høringsnotatet et forarbeid før gjennomføringsloven har inkorporert forordningen som norsk rett. Uttalelsen inneholder likevel uttalelser fra fagdepartementet av habile jurister på hvordan forordningen er å forstå, og som kan være av interesse for denne avhandlingen.

Når endringsloven til sjøloven som inkorporerer forordning 1177/2010 kommer, er det klart at høringsuttalelsen vil inngå som del av forarbeidene til loven. Norske forarbeider til EU-rett som blir inkorporert står likevel i en annen stilling enn andre forarbeider. De som skriver forarbeidene har ikke vært med på å utforme reglene, dermed er forarbeidene mer en meningsytring til hvordan reglene skal forstås enn en autorativ instruks²⁴.

Et unntak er der EU-reglene gir henvisning til nasjonalt spillerom. På disse områdene har lovforarbeidene samme vekt som ellers. For forordning 1177/2010 er dette aktuelt for forordningens virkeområde, der det noen steder er gitt spillerom for Norge til å bestemme hvilke subjekter som skal falle inn under forordningen. Justisdepartementet har i tillegg i høringsnotatet noen uttalelser om å gjøre passasjerenes rettigheter bedre etter norsk rett enn det som følger av forordningen ved å ytterligere utvide virkeområdet i norsk rett. Utfallet av dette spørsmålet vil være avgjørende for hva som blir det endelige passasjerrettsvernet i norsk rett etter inkorporeringen av forordning 1177/2010.

1.4 Noen begrepsmessige avklaringer

1.4.1 Befordringer

Begrepet befordring kan benyttes om transport eller reiser med en enkelt etappe fra avgangshavn A til ankomsthavn B, men også om lengre sammenhengende reiser med flere etapper. Eksempelvis kan en befordring

²⁴ Se Sejersted (2011) s. 203

skje fra A til B via mellomhavnen C. Videre i fremstillingen vil begrepet benyttes i begge de ovennevnte betydningene.

1.4.2 Forsinkelser, opphold og kanselleringer

Under befordringer kan det oppstå forsinkelser, opphold og kanselleringer og disse begrepene er sentrale for denne fremstillingen. Forordning 1177/2010 benytter først og fremst begrepene forsinkelse og kansellering, mens sjøloven benytter begrepene forsinkelse og opphold.

Forsinkelser etter forordning 1177/2010 benyttes om at en planlagt avgang eller ankomst ikke skjer i tide etter befordringskontrakten. I forordningen inntreer noen av rettighetene, som etter art 17, allerede ved antesiperte forsinkelser, altså før forsinkelsen faktisk inntreffer.

Skillet mellom forsinkelser og kansellering har vært tema for flere saker for EU-domstolen når det gjelder flypassasjerforordningen, som benytter de tilsvarende begrepene²⁵. Her har EU-domstolen definert en kansellering som sletting av en særlig befordring fra bortfrakters side. En slik kansellering kjennetegnes dermed ved at den er et totalt brudd på samtlige befordringskontrakter. Dette betyr at om en avgang fortsatt eksisterer kan dette aldri, uansett hvor lenge avgangen er forsinket, regnes som en kansellering²⁶. Kanselleringer er dermed totale brudd på befordringskontrakter, mens en forsinkelse representerer et delvis brudd²⁷.

Selv om det er et skarpt skille mellom forsinkelser og kanselleringer er det viktig å slå fast at de henger sammen. En kansellering kan føre til en senere forsinkelse for en passasjer og en forsinkelse av en befordring kan ende med kansellering²⁸.

Begrepet opphold benyttes i sjøloven der det inntreffer en hendelse under en befordring som fører til at befordringen får en midlertidig avbrytelse eller ikke går som planlagt, og det uten hensyn til om av-

²⁵ Om bruk av rettspraksis knyttet til flypassasjerforordningen, se kapittel 1.5.3.

²⁶ Se de sammenslåtte sakene C-402/07 and C-432/07 *Condor Flugdienst GmbH and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA*

²⁷ Se Bocchese (2013) s. 84

²⁸ Se Kjelland (2013) s. 30

brytelsen senere fører til en forsinket ankomst²⁹.

1.5 Veien videre

Fremstillingen er delt i fire deler for å få en oversiktlig fremstilling av materialet.

I kapittel to gis en kort introduksjon til den faktiske siden ved forsinkelser og kanselleringer i passasjertransport. Deretter gis det en innføring i regelverkens historie og målsetninger. For sjølovens del vil det her være fokus på historiske endringer i passasjerrettsvernet, spesielt med tanke på erstatningsvernets endringer. Når det gjelder forordningen, vil det sees nærmere på hvilke målsetninger og strategier EU-lovgiverne hadde da de utarbeidet forordningen.

I kapittel tre foretas en analyse av regelsettenes virkeområde og hvilke krav som stilles for at en befordring med skip skal komme inn under henholdsvis sjølovens og forordningens regler. Framstillingen er delt slik at først sjølovens og deretter forordningens vilkår er behandlet. Underveis blir regelverket sammenstilt og avslutningsvis gis en oppsummering av de viktigste forskjellene mellom sjøloven og forordningens virkeområde.

Kapittel fire omhandler de materielle rettighetene passasjerer har etter forordningen. Fremstillingen er delt i umiddelbare rettigheter og etterfølgende rettigheter. I underkapitlet om umiddelbare rettigheter klargjøres retten til informasjon, retten til assistanse og retten til alternativ befordring eller tilbakebetaling. I underkapitlet om etterfølgende rettigheter analyseres standarderstatningen. Til slutt skisseres kort forordningens system for klagebehandling og sanksjoner ved bortfrakters brudd på rettighetene.

Kapittel fem inneholder sjølovens regler om de tilsvarende rettighetene. Her gjøres det også underveis sammenligninger av sjølovens regler opp mot reglene i forordning 1177/2010. Kapitlet er forøvrig delt inn på samme måte som kapittel fire.

Kapittel seks inneholder noen kortfattede refleksjoner rundt forordningens oppbygning og det materielle passasjervernet.

²⁹ Se Sjølovens § 414

2 Introduksjon til rettsområdet

2.1 Innledning

I dette kapittelet redegjør jeg først for hvordan forsinkelser og kanselleringer påvirker, og er praktiske hendelser for, båtpassasjerer. Deretter redegjør jeg kort for den historiske utviklingen av passasjerrettsvernet i sjøloven og de legislative hensyn bak utviklingen. Deretter vil jeg gi en kort oversikt over historien bak forordning 1177/2010 og de legislative mål og hensyn med reguleringen.

2.2 Forsinkelser og kanselleringer i praksis

2.2.1 Konsekvenser av forsinkelse og kansellering

For passasjerer fører både forsinkelser, opphold og kanselleringer til umiddelbare problemer. Passasjerene må vente på en avgang før eller underveis i en befordring, kanskje på et fremmed sted.. Ventetid på fremmede steder kan være opphav til praktiske problemer med å skaffe kost og losji, men også være kilde til stor frustrasjon.

Forsinkelser eller opphold før eller under befordringen kan igjen føre til at passasjerer blir forsinket frem til bestemmelsesstedet. Dersom flere befordringer er lenket sammen kan forsinkelser før og under reises første etappe føre til en kjedereaksjon av forsinkelser. Dette kan igjen føre til at passasjerer mister korresponderende transportmiddel som ny båt, fly buss eller jernbane. Forsinkelser kan også føre til andre typer av følgefeil, du rakk for eksempel ikke et viktig møte og lider tap som følge av det.

En annen mulighet er at videre befordring aldri skjer fordi bortfrakturen kansellerer, eller drøyer så lenge at passasjerer gir opp befordringen. Passasjerer må da enten arrangere egen befordring tilbake til reises utgangspunkt eller bestemmelsessted.

De fleste økonomiske tap passasjerer opplever ved forsinkelser, opphold eller kanselleringer er tap som følger av at passasjerer ikke når

frem til riktig destinasjon til riktig tid. Passasjerer kan da miste korresponderende transport og må legge ut for kost og losji for den ekstra tiden reisen tar. Andre eksempler er tap som følger av at passasjerer ikke når frem til arbeid, møter eller andre viktige begivenheter.

2.2.2 Forsinkelse og kansellering ved passasjertransport

Norge er en nasjon der passasjerbefordring med skip er viktig for transport langs kyst, mellom øyer og fastland samt over utallige fjordarmer og også til naboland.

Viktigheten av transport av passasjerer med skip kan en vise med tall. Til sammen ble 52 millioner passasjerer transportert innenlands i Norge med skip i 2012, en økning siden 2002 da 46 millioner passasjerer ble transportert³⁰. I tillegg til det store tallet passasjerer innenlands er det også flere reisende til og fra Norge. Innenfor cruisesektoren var for eksempel 518 000 cruiseturister i Norge i 2012³¹.

Det store antallet båtpassasjerer tilsier at selv om det er en svært liten andel forsinkelser og kanselleringer vil mange passasjerer rammes hvert år. Nøyaktig hvor mange som rammes finnes det likevel svært lite tallfestet data på i Norge. Ingen ferge- eller cruiseselskaper i Norden oppgir på sine hjemmesider statistikk over hvor stor andel av overfartene som enten er kansellert eller er forsinket ved ankomst eller avgang. Det finnes ikke slikt tallmateriale hos noen statistiske sentralbyrå verken i Sverige, Norge, Danmark, EU eller USA. Ved forespørsel er heller ingen selskaper interessert i å dele interne tall over kanselleringer og forsinkelser. En forklaring på dette kan være at slike data ofte er dårlig reklame, og kan skade redere blant annet i senere anbudsrunder om ferjesamband.

Mangelen på tallmateriale fra bransjen selv betyr likevel ikke at det ikke forekommer forsinkelser eller kanselleringer. Et raskt søk i NTBs nyhetsarkiv viser at cruise- og fergeforsinkelser ikke er et utypisk fenomen i Norge. Sommeren 2013 var Fjord Lines sitt skip MS Stavangerfjord et eksempel på både kanselleringer og forsinkelser. Først ved at leveringen

³⁰ Se SSB (2012)

³¹ Se Cruise Norway (2012) s. 3-5

av selve fartøyet til selskapet ble utsatt i tre uker slik at Fjord Lines måtte kansellere flere befordringer med følger for tusenvis av passasjerer³². Deretter skapte tekniske feil flere timers forsinkelser både ved ankomst og senere avgang³³. Til slutt var det offentligrettslige regler ved et forbud mot oppbunkring av naturgass ved fergekaien i Stavanger som skapte forsinkelser i størrelsesorden opp mot åtte og en halv time ved avganger fra Stavanger til Hirtshals³⁴.

For få en viss oversikt over hvor stor andel av båtpassasjerene i Norge som opplever forsinkelser og kanselleringer må vi derfor se ut over landets grenser og til tilgrensende transportbransjer.

Et selskap som fører offentlig statistikk over egne forsinkelser er British Columbia Ferries, et av de største fergeselskapene i verden³⁵. Dette selskapet opererer i Nord Amerika, og meddeler at i 2013 var 9,1 % av avgangene forsinket med over 10 minutter³⁶.

Årsakene til forsinkelsene var i følge British Columbia Ferries tung trafikk, prosessorienterte problemer med skipene som problemer med innlosjering, havnetrafikk og fylling av drivstoff og akutte hendelser som medisinske nødstilfeller og at biler kjøres fast på dekk³⁷.

Mangelen på data når det gjelder maritim transport står i kontrast til flytransportsektoren der punktlighet og antall kanselleringer blir samlet inn og analysert, blant annet av Bureau of Transportation Statistics, en underavdeling av det amerikanske samferdselsdepartementet. Tallene herfra viser at 21,66 % av 6 369 482 flyvninger i USA fra januar til februar 2013 var forsinket med mer enn 15 minutter³⁸.

Tilsvarende statistikk fra Bureau of Transportation Statistics viser at 17 % av alle tog var forsinket med et avvik på minst 10 minutter fra avtalt tid i 2012³⁹. I Europa har Deutsche Bahn publiserte tall fra 2011 som

³² Se Bergens Tidene 16.mai. 2013

³³ Se Bergens Tidene 19.juli 2013

³⁴ Se Bergens Tidene 21.jul. 2013.

³⁵ Se BC Ferries (2011) s. 11

³⁶ Se BC Ferries (2013)

³⁷ Se BC Ferries

³⁸ Se Bureau of Transportation Statistics (2013)

³⁹ Se Bureau of Transportation Statistics

viser 13,5 % forsinkelser i gjennomsnitt for jernbaneankomster i Tyskland⁴⁰.

Når det gjelder antall kanselleringer har jeg kun funnet tall fra flysektoren der Bureau of Transportation Statistics rapporterer at 14 747 flyreiser i USA ble kansellert i 2013, dette utgjør 2,85 % av alle flyreiser totalt⁴¹.

Tallene presentert ovenfor fra fly- og jernbanesektoren i andre land, sammen med tallene publisert av British Columbia Ferries kan gi en viss indikasjon på hvor stort problemet med forsinkelser er for maritim transport av passasjerer. Det er lett å peke på at disse bransjene opererer under svært ulike forutsetninger, men de er alle i noen grad påvirket av vær, problemer med organisering av transportmidlene og offentlige reguleringer. Det må derfor legges til grunn at regelverket om båtpassasjerers rettigheter er av praktisk betydning for et ikke ubetydelig antall mennesker i løpet av et år.

2.3 Sjølovens passasjerrettigheter – historie og oversikt

Passasjerbefordringsregler om forsinkelse fikk en plass i de nordiske lovene ved gjennomgangen av befraktningskapittelet i de nordiske lovene på 1930-tallet. Grunnen til dette var at samfunnet nå hadde de tekniske forutsetningene for regulær tidsbunden trafikk og tidstabeller med avgangs- og ankomsttider ble mer vanlig⁴².

Vernet for passasjerer ved forsinkelse var på denne tiden hovedsakelig en rett til erstatning ved mindre forsinkelser, og en hevingsrett ved vesentlig forsinket avgang. Erstatningsansvaret var utformet som et presumptivt skyldansvar der bevisbyrden lå på bortfrakteren⁴³. Vernets deklatoriske natur gjorde at ansvarsfraskrivelser var mulig. Sisula-Tulokas skriver at denne adgangen til ansvarsfraskrivelser ble flittig brukt og totale ansvars-

⁴⁰ Se Deutsche Bahn

⁴¹ Se Bureau of Transportation Statistics (2013)

⁴² Se Sisula-Tulokas (1985) s. 54

⁴³ Se *ibid.*

fraskrivelser var allment utbredt og ofte del av de standardiserte billett vilkårene⁴⁴. Dette førte til at passasjervernet som fulgte av reglene i praksis var virkningsløst og den økonomiske risikoen for forsinkelser ble båret av passasjerene.

Endringer i sjøloven på 1970-tallet brakte med seg et preceptorisk forsinkelsesansvar i passasjerbefordringstilfellene⁴⁵. Reglene i Norge før lovendringen i 1972-1973 var i følge sjølovskomiteen lite tilfredsstillende både i formelt og reelt henseende. Lovendringen ble av høringsinstansene sett på som et «stort fremskritt i retning av å sikre passasjerenes rettsstilling og gi bedre muligheter til å få erstattet tap»⁴⁶. Lovgiver gikk altså inn for å sikre passasjerene noen minimumsrettigheter som de ikke klarte å etablere selv gjennom frie kontrakter.

Den 1. januar 2014 ble Aten-konvensjonen av 1974 med tilhørende protokoll fra 2002 inkorporert i norsk lov. Konvensjonen ble satt i kraft sammen med EUs forordning 392/2009 om ansvar for skade på passasjerer ved ulykke under sjøtransport⁴⁷. Aten-konvensjonen regulerer ikke selv forsinkelse, unntatt når det gjelder tap som følger av at reisegods ikke er tilbakelevert til passasjerer innen timelig tid etter at skipet har kommet frem til reisens ende⁴⁸. Denne lovendringen er interessant fordi lovgiver ved implementering av forordningen også inntok en endring i passasjervernet ved forsinkelse i sjøloven.

Ved endringsloven ble passasjerenes rett til erstatning ved forsinkelse igjen overført til den deklarasjonelle delen av sjølovens kapittel 15⁴⁹. Denne delen av lovendringen ser ikke ut til å være drøftet i lovforslaget, og justisdepartementet skriver i proposisjonen at reglene om forsinkelse skal videreføres «uendra», men med justerte ansvarsgrenser⁵⁰. Begrunnelsen for hvorfor erstatningsreglene ble gjort deklarasjonelle er dermed ukjent. Materielt sett er dette imidlertid en stor endring i passasjervernet,

⁴⁴ Se *ibid.* s. 55-56

⁴⁵ Se *ibid.* s. 56

⁴⁶ Se Ot. Prp. Nr. 28 (1972-73) s. 6-7.

⁴⁷ Se Endringslov til sjøloven av 7. juni 2013 nr. 30

⁴⁸ Se Prop. 54 LS (2012-2013) s. 11-12

⁴⁹ Se Sjøloven § 418a jfr. §§ 402, 430.

⁵⁰ Se Prop. 54 LS (2012-2013) s. 34

og enkelte fergeselskaper har ved henvendelse meldt at de har begynt prosessen med å revidere transportvilkårene sine for å reflektere at de ikke lenger må tilby erstatning ved forsinkelse.

Til forskjell fra Norge har Sverige, Finland og Danmark ikke endret sine sjølover på samme måte, og her er erstatning for forsinkelse på skyldgrunnlag fortsatt preseptorisk rett⁵¹. Dette betyr at lovendringen i Norge dermed bryter med en langvarig nordisk rettsenhet på området.

2.4 Forordning nr. 1177/2010 – historie og målsetning

Forslaget til EUs forordning nr. 1177/2010 om rettigheter for båtpassasjerer ble lagt frem for Europaparlamentet den 4. desember 2008⁵². Etter behandling i parlamentet ble forordningen vedtatt 24. november 2010.

I kommisjonens reguleringsforslag ble fire områder fremhevet for styrking gjennom den foreslåtte forordningen: (i) å styrke rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet, (ii) automatiske og umiddelbare løsninger ved opphold i passasjertransport, (iii) informasjonsplikt til passasjerer og (iv) et enhetlig system for behandlingen av klager og kompensasjon⁵³.

Forordningen om båtpassasjerers rettigheter skulle i følge utkastet reflektere prioriteten forbrukervern er gitt i Amsterdamtraktaten. Kommisjonens forbrukerfokus er videre utbrodert i «EU Consumers Policy Strategy 2007-2013», der det fremheves at forbrukeren selv skal være senteret for EUs politikktutforming i det neste stadiet av utviklingen av fellesmarkedet⁵⁴. Alle forbrukere skal gis vern mot forsinkelser og kanselleringer før og under befordringen og de passasjerer som har et ekstra behov for vern, som passasjerer med redusert mobilitet, skal gis særlige rettigheter.

Et viktig siktemål med forordning 1177/2010 er derfor at de nye passasjerrettighetene skal myndiggjøre forbrukeren ved å gi ham makt over

⁵¹ Se Sjølag kap. 15 § 17 jfr. § 29, Sjølag kap. § 11 jfr. § 21 og Søloven § 418 jfr. § 430.

⁵² Se EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 (2008)

⁵³ Se EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 (2008) s. 2

⁵⁴ Se EU Consumer Policy Strategy (2007) s. 5

eget liv, og dermed selvtillit til å ta del i EUs indre marked. Disse målene skal både øke velferdsnivået til forbrukere og sikre forbrukerens deltagelse i EUs interne marked og, som det sies i utkastet:

This proposal ensures that maritime passengers can enjoy improved protection in order to fully benefit from the Single Market and have the confidence to take advantage of it⁵⁵.

Reglene i forordning 1177/2010 har altså ikke bare en ideell begrunnelse, de er også begrunnet med rent økonomiske hensyn. Forbrukere som vegrer seg fra deltakelse i markedet eller inngår avtaler som de ellers ikke ville inngått er to forhold som forstyrrer markedsmekanismene. Forbrukervernreglene skal sikre deltagelse i markedet og samtidig sikre at forbrukere inngår avtalene de ønsker. Begge disse målene inngår som ledd i EUs optimalisering av markedet. Kommisjonen sier det slik: myndiggjøringen av forbrukeren øker den reelle konkurransen i markedet ved at den gir forbrukeren reelle valg, nøyaktig informasjon og en gjenomsiktig markedsplass⁵⁶.

⁵⁵ Se EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 (2008) s 5.

⁵⁶ Se EU Consumer Policy Strategy (2007) s. 13

3 Regelsettenes virkeområde

3.1 Innledning

Tema for dette kapittelet er de ulike vilkårene for at henholdsvis sjøloven og forordning 1177/2010 skal komme til anvendelse. Disse vilkårene er kumulative og alle må være oppfylt for at reglene skal komme til anvendelse. I den videre fremstillingen er vilkårene delt inn i fem grupper: krav til befordringstype, krav til bortfrakten, krav til passasjerer, krav til skip og krav til geografisk rute for befordringen. I hvert punkt analyseres først sjølovens og deretter forordningens vilkår for anvendelse. Underveis påpeker jeg hvordan reglene skiller seg fra hverandre. I pkt. 3.7 trekkes noen av de viktigste forskjellene frem i en oppsummering.

Reglenes virkeområde avgjør når passasjerene får rettigheter. Der passasjerer faller utenfor virkeområdet avhenger hans rettigheter av befordringsavtalen med befrakter.

3.2 Befordringstyper

3.2.1 Sjølovens vilkår

For at en befordring skal omfattes av sjøloven må den påtas «erhvervsmessig eller mot vederlag», jf. sjøloven § 401. Det er således tre typer befordringer som omfattes: ervervsmessige befordringer mot vederlag, ervervsmessige befordringer uten vederlag og befordringer utenom ervervsmessig sammenheng mot vederlag.

I forarbeidene uttaler sjølovskomiteen at en ervervsmessig befordring typisk vil være yrkesmessig. Med dette mener sjølovskomiteen at en bortfrakter som har som yrke å befordre passasjerer typisk driver ervervsmessige befordringer⁵⁷. Det kan likevel tenkes tilfeller av befordringer som er ervervsmessige uten å være yrkesmessige. En arbeidsgiver som befordrer arbeidere til og fra arbeidsstedet er et eksempel på dette.

⁵⁷ Se Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 12

Befordringstypen ervervsmessig befordring mot vederlag er mest praktisk. Bortfrakteren utfører befordringer yrkesmessig som ledd i kommersiell virksomhet mot vederlag. Et eksempel på dette er at Color-line tilbyr befordring til Kiel mot betaling..

Befordring i ervervsmessig virksomhet uten vederlag er mindre praktisk. Det kan likevel tenkes at en kommersiell aktør gir gratis befordring som en del av en promosjonskampanje. Dersom Hurtigruten utfører en slik befordring uten vederlag vil dette derfor også være en type befordring som faller inn under sjøloven.

Befordringer utenom ervervsmessig virksomhet mot vederlag er også omfattet av sjøloven. En privatperson som eier en båt, og tar penger for å frakte en passasjer utfører dermed en type befordring som faller inn under sjølovens anvendelsesområde.

Befordringer uten vederlag utenom ervervsmessig sammenheng faller derimot ikke inn under sjøloven. Forarbeidene nevner «lystfartøyer eller andre småbåter som medtar gratispassasjerer» som eksempel på en type befordring som faller utenfor sjøloven⁵⁸. Den som er passasjer på en forlystelsestur uten å ha betalt vederlag får dermed ikke rettigheter etter sjøloven.

3.2.2 Forordningens fire befordringstyper

Virkeområdet i forordning 1177/2010 er bygd opp annerledes enn i sjøloven. Her er det positivt angitt fire typer befordringer. Disse befordringstypene er: passasjerbefordringer, cruise, sightseeing og utflukter. Etter art. 2(1) og art. 3(d) er det bare passasjerer på de to først befordringstypene som får rettigheter etter forordningen.

3.2.2.1 Passasjerbefordring

Den først typen befordring som er dekket av forordningen er etter forordningens danske tekst «passasjersejls». Denne typen befordring er definert i art. 3(f) som «erhvervsmessig» passasjerbefordring til sjøs eller på de indre vannveier etter en «offentliggjort fartsplan». I det videre oversettes

⁵⁸ Se Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 12

betegnelsen med det tilsvarende norske ordet «passasjerbefordring».

Det er altså et krav at befordringen er ervervsmessig for å bli regnet som en passasjerbefordring etter art. 3. En naturlig tolkning av dette er at befordringer som foregår utenfor virksomhet ikke vil være befordringer som gir passasjerer rettigheter etter forordningen.

Forordningen sier videre at passasjerbefordringer etter art. 3(f) skal følge en offentliggjort fartsplan. Dette betyr at passasjerbefordringer typisk vil være regelmessige transportforbindelser og rutetraffikk. Regelmessige befordringer som ikke følger en offentliggjort fartsplan må falle utenfor. Et typisk eksempel på slike vil være en arbeidsgiver som befordrer sine arbeidstakere til og fra arbeidsstedet.

Det tredje kravet følger av forordningens art. 2(2)b som sier at passasjerbefordringer kortere enn 500 meter hver vei er unntatt forordningen. Befordringer må altså være over 500 meter hver vei, følge en offentliggjort tidsplan og skje ervervsmessig for å regnes som en «passasjerbefordring». Dette er snevrere krav enn det som gjelder etter sjøloven.

3.2.2.2 Cruise

Den andre typen befordring som er omfattet av forordningen er «krydstogt» etter artikkel 2(1)c. I det videre oversettes betegnelsen med det norske ordet «cruise».

Det første vilkåret i art. 3(t) for at en befordring skal være et cruise er at den utføres «udelukkende med henblikk på fornøyelse eller adspredelse». I den engelske språkversjonen er «exclusively» brukt. Ordlyden stenger dermed for at befordringer med andre formål eller kombinerte formål, som transport av personer i rutetraffikk eller transport av personell til virksomhet, skal regnes som cruise etter forordningen. Det er videre et krav at befordringen må skje på en båt der det er lugarer og andre fasiliteter om bord. Deretter er det et vilkår at cruiset må inneholde minst to overnattinger.

Det er til forskjell fra sjøloven og passasjerbefordringer etter forordningens art. 3(t) verken et krav om at cruiset må tilbys ervervsmessig eller mot vederlag. Trolig vil dermed en befordring regnes som et cruise etter forordningen selv om det utføres gratis og utenfor ervervsmessig sammenheng.

Til forskjell fra passasjerbefordringer etter art. 3(f) er det heller ikke et vilkår for å regnes som cruise at man følger en offentliggjort transportplan. Dette gir mening ettersom et cruise kan være arrangert av et reiseselskap der hver reise kan ha en ny destinasjon.

Den rettslige betydningen av at en befordring blir klassifisert som et cruise er først og fremst at forordningens art. 18 og art. 19 ikke gjelder for denne typen befordringer⁵⁹. Dette betyr at passasjerer på cruise ikke har rett til omlegging og tilbakebetaling⁶⁰ eller rett til standarderstatning⁶¹. Det vil altså være forskjell på utstrekningen av rettighetsvernet for passasjerer på de ulike typene befordringer etter forordningen. Her skiller forordningen seg fra sjøloven, der alle passasjerer får like rettigheter.

3.2.2.3 Befordringstypene som faller utenfor anvendelsesområdet

Forordning 1177/2010 nøyer seg ikke med positivt å angi kategorier av befordringer som faller innenfor forordningen, men angir også to typer befordringer som faller utenfor. Disse befordringstypene følger av artikkel 2(2)c.

Den første befordringstypen som faller utenfor forordning 1177/2010 er benevnt som «udflugter» i den danske versjonen og «excursion» i den engelske. Det tilsvarende norske ordet «utflukt» er ifølge alminnelig språkbruk en kortere tur eller ekskursjon. En dagstur ut til et bestemt sted og tilbake igjen vil derfor typisk være en utflukt. Slike turer vil ha så kort varighet og lite økonomisk omfang at det er naturlig at de ikke er omfattet av forordningen.

Den andre befordringstypen som ikke er omfattet er etter art. 2(c) en «sightseeing bortset fra krydstogter», det vil si en sightseeing som ikke er et cruise. En sightseeing-tur er etter alminnelig språklig oppfatning en kortere rundtur for å oppleve et område eller for fornøynsens skyld.

Typisk for et cruise og en sightseeing er at avgangs- og ankomsthavn

⁵⁹ Se EP/Rfor 1177/2010 EU art. 2(1)c

⁶⁰ Se pkt. 4.4.3

⁶¹ Se pkt. 4.5.3

for befordringen er samme sted. Formålet er også det samme: fornøyelse og atspredelse. Det som skiller disse to er omfanget og varigheten. I definisjonen av et cruise i art. 3(t) er det påkrevd et minimum av to netters overnatting om bord. Motsetningsvis må det da antas at en reise av samme art, men med en varighet på bare en overnatting regnes som en sightseeing eller utflukt.

3.2.3 Oppsummering

Sjøloven unntar befordringer som verken er ervervsmessige eller skjer mot vederlag. Forordningen skiller seg her ved at det ikke er noe vilkår for befordringstypen cruise at det skjer ervervsmessig eller mot vederlag. Likevel har forordningen en nedre grense mot utflukter og sightseeinger. Dermed finner ingen av regelsettene anvendelse på en lysttur i skjærgården med naboens yacht. En problemstilling som kan oppstå er når denne adspredelsen varer over to overnattinger. Da kan det argumenteres for at befordringen isolert sett oppfyller kravet i forordningens art. 3(t) til «cruise» ved at befordringens lengde er over to dager og målet er adspredelse. En tur med yacht er likevel utenfor det som ligger i ordkjernen av ordet «cruise», som i sin kjerne er innebærer at befordringen foretas på et cruiseskip. Svaret er ikke opplagt, men formålsbetraktninger tilsier at du på tur med naboen ikke har behov for forordningens passasjervern. Det å regne en slik befordring for et cruise ville innebære å strekke forordningens vern utover dens opprinnelige formål, som er å sikre passasjerer som den svakeste part i en befordringskontrakt, og kan derfor neppe være riktig.

Når man sammenligner forordningens regler med sjølovens, ser man at sjølovens regler omfatter flere befordringer. Sjøloven inkluderer alle befordringer som er utført mot vederlag eller i ervervsmessig sammenheng. Befordringer utenfor ervervsmessig sammenheng mot vederlag er ikke å regne som passasjerbefordringer etter forordningen, men sjøloven inkluderer også disse. Forordningens krav om en offentliggjort transportplan for passasjerbefordringene tydeliggjør at forordningen er myntet på profesjonelle bortfraktere som driver befordring i rutevirksomhet, og ikke uprofesjonelle aktører. Her skiller forordningen seg fra sjøloven

siden sjøloven inkluderer også slike typer befordringer. Sjøloven inkluderer altså et bredere spekter av befordringstyper og likebehandler alle sine passasjerer med hensyn til hvilke rettigheter de får.

3.3 Bortfrakteren

3.3.1 Bortfrakterbegrepet i sjøloven

Bortfrakteren er etter sjøl. § 401 den som «ved avtale» «påtar seg» befordring av en passasjer. Det forutsettes altså en inngått avtale og bortfrakteren er den som ved avtalen påtar seg befordringen⁶². Merk at bortfrakteren påtar seg å yte transporttjenester, men ikke nødvendigvis må være den som utfører selve befordringen. Loven inneholder dermed det tradisjonelle skillet mellom utførende og kontraherende bortfrakter som man kjenner fra godsbefordring⁶³.

Bestemmelsen stiller ikke videre krav til bortfrakteren, som etter loven kan være «reder» «bortfrakter» eller «annen». Sjølovskomiteen skriver her at den som tar på seg befordringen som regel vil være reder, og at man med «annen» spesielt har hatt reisebyråer for øyet⁶⁴. Forutsetningen for at et reisebyrå skal gå inn under definisjonen bortfrakter er at byrået har tatt på seg befordringen i befordringsavtalen. *Falkanger og Bull* skriver at det vanligste likevel er at reisebyrået opptrer som agent for rederen⁶⁵.

3.3.2 Bortfrakterbegrepet i forordning 1177/2010

Forordning 1177/2010 bruker benevnelsen «transportør» i den danske utgaven av bestemmelsene. I det videre benyttes ordet «bortfrakter» som er det sedvanlige begrepet i sjøloven når det gjelder passasjerbefordringer.

Forordningen definerer bortfrakter i art. 3(d) som alle juridiske og fysiske personer som «tilbyder» passasjerbefordringer eller cruise til

⁶² Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 11.

⁶³ Se Sjølovens § 251.

⁶⁴ Se Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 11.

⁶⁵ Se *Falkanger* (2010) s. 433

offentligheten og som «ikke er en reisearrangør, reiseagent eller billettsteder».

Dette reiser problemstillingen om hvorvidt ordlyden skal tolkes slik at reisearrangører, agenter eller billettutstederne er utelukket fra å være bortfraktere.

Ordlyden må forstås slik at det er når agentene, reisearrangørene og billettutstederne opererer utelukkende i sine respektive roller at de ikke skal regnes som bortfraktere etter forordningen. Denne forståelsen støttes av at forordningen definerer billettutstederne og reiseagenter i art. 3(o) og 3(p). Billettutstederne er i forordningen en formidler som inngår befordringskontrakter «på vegne af» bortfrakteren. Reiseagent er definert som en som inngår befordringskontrakter «på vegne af» bortfrakteren. Når disse altså handler i sine roller som formidlere eller agenter kan de ikke samtidig være bortfraktere.

Forordningen skiller også mellom kontraherende og utførende bortfraktere. En slik tolkning støttes videre av at forordningen opererer med «utførende bortfrakter» i art 5. Denne bestemmelsen sier at dersom bortfrakterens forpliktelser blir overlatt til en utførende befordrer, en reiseagent, reisearrangør eller terminaloperatør, er førstnevnte likevel ansvarlig for utførende bortfrakters handlinger og unnløtelser i forbindelse med utførelsen av pliktene etter forordningen.

Konklusjonen må etter dette være at bortfrakter er den som tilbyr befordringer til allmenheten i meningen at han påtar seg befordringen. Bortfrakterbegrepet er altså det samme som i sjøloven ved at pliktene etter reglene påfaller den som påtar seg befordringen.

3.4 Passasjerer

3.4.1 Passasjerbegrepet i sjøloven

Passasjerer er etter sjøl. § 401 den som «skal befordres» eller «blir befordret» «i henhold til befordringsavtale». Det som følger direkte av ordlyden er at man regnes som passasjer etter loven fra avtalen om befordring er inngått og til befordringen er ferdig. Det er ikke noe krav i loven om at

det er passasjerer selv som har inngått avtalen med bortfrakteren, men en avtale om befordring må være inngått.

Det er ikke et krav om vederlag for å regnes som en passasjer. Befordres en person uten vederlag på en lystbåt etter en avtale med en venn kan han regnes som passasjer etter sjøloven, men tilfellet vil likevel falle utenfor sjøloven siden befordringen ikke oppfyller vilkårene jfr. pkt. 3.2.1.

En blindpassasjer er en person som befordres uten befordringsavtale. Blindpassasjerer vil ikke ha rettigheter etter sjøloven ved forsinkelse, men kan få erstatning for skade og død etter sjøl. §404.

Det følger videre av sjøl. § 401 at passasjerbegrepet også inkluderer, når det avtales transport av dyr eller kjøretøy, eventuelle medfølgende ledsagere. Selv om befordringskontrakten ellers omhandler godstransport, blir altså medfølgende ledsager regnet som passasjer og gitt rettigheter etter loven.

3.4.2 Passasjerbegrepet i forordning 1177/2010

Forordning 1177/2010 handler om passasjerers rettigheter og forordningen nevner «passagerer» 139 ganger i forordningens 31 artikler. Likevel inneholder ikke forordningen noen definisjon av passasjerer slik som i sjøloven. Art. 2 som definerer anvendelsesområdet sier bare at forordningen «finder anvendelse på passagerer» i forbindelse med passasjerbefordringer og cruise.

Utgangspunktet etter ordlyden i art 2. er at dersom en person er med på en befordring, som oppfyller kravene til å være et cruise eller passasjerbefordring, regnes han som passasjer og får rettigheter etter forordningen. Det er dermed ikke noe krav at man må betale vederlag for å regnes som en passasjer.

Dette utgangspunktet må imidlertid modereres kraftig når reglene i forordningen tolkes i sammenheng. Forordningen forutsetter at det inngås en avtale om befordring og flere av rettighetene, som retten til omlegging etter art. 18, krever en befordringskontrakt. For alle materielle rettigheter, bortsett fra retten til informasjon krever forordningen forutsetningsvis etter art. 20(1) at passasjerer har avtalt tidspunkt for avgang

med bortfrakteren. Unntaket fra dette er dersom passasjerer har en periode eller abonnementsavtale med bortfrakteren.

Forordningen krever videre at passasjerer etter art. 20(1) har en billett som reflekterer at han har avtalt avgangstidspunkt med bortfrakteren, eller et periode- eller abonnementskort. Dette er nok gjort for å gjøre bevisituasjonen enklere og forordningen krever i utgangspunktet at passasjerer etter art. 4(1) får billetter av bortfrakteren som bevis på at befordringsavtalen.

Blindpassasjerer som har sneket seg om bord på skipet vil ikke ha befordringsavtale eller billett. Dermed får ikke blindpassasjerer tilgang på noen av rettighetene som krever billett med avgangstidspunkt eller abonnements- eller periodebillett etter art. 17, 18 og 19. Det kan stilles spørsmål om blindpassasjerer etter forordningens ordlyd har rett på informasjon på lik linje med alle andre passasjerer ved forsinkelse etter art 16. Slik informasjon vil ofte bli gitt til passasjerene samlet, så det vil nok være vanskeligere å utelukke en blindpassasjer fra å få tilgang på slik informasjon.

Det er opplyst fra Vegvesenet at det er ytterst få av fergesambandene i Norge i dag der det er mulig å kjøpe billetter med fastsatt avgangstidspunkt mot 30 % påslag i pris⁶⁶. Det vanlige er at fergesambandene utelukkende benytter åpne billetter. De fergesambandene som tilbyr billetter med avgangstidspunkt er de lengste fergesambandene. I de tilfeller der fergesambandet ikke tilbyr billetter med faste avgangstidspunkt, vil bortfrakteren likevel være forpliktet til å tilby de med periodebilletter rettighetene etter forordningen. Passasjerene som hyppigst benytter seg av disse ferjene vil trolig være de med periode- eller abonnementskort: månedskort eller klippekort. Dermed vil de mest «lojale» passasjerene få best rettighetsvern på slike befordringer etter forordningen.

Det er ikke noe krav i forordningen om at bortfraktere må inngå avtaler om befordring med angitt avgangstidspunkt. Det er dermed mulig for bortfraktere som ferjeredere i Norge å benytte seg av åpne billetter. Slike billetter er trolig mest praktisk i fortløpende ruteferjedrift der en ferje går kontinuerlig. For passasjerbefordring over større avstander er

⁶⁶ Se Sandvik (2014)

det mer praktisk å selge billetter på forhånd og avgangstidspunktet må dermed gå frem av billetten.

3.4.3 Særlig om passasjerer som ledsager gods

I forordningens fortale pkt. 2 sies det at anvendelsesområdet bør avgrenses mot inngripen i kommersiell frakt av gods. Avtaler mellom et «veigods-transportfirma og en transportør» burde i følge fortalen «ikke oppfattes som befordringskontrakter under denne forordning». Videre sier fortalen at resultatet av at slike befordringskontrakter faller utenfor forordningen er at «veigodstransportfirmaet eller dets medarbeidere» ikke skal ha rett til erstatning etter forordningen i tilfelle forsinkelser. Dersom befordringskontrakten egentlig omhandler kommersiell transport av varer med et veitransportfirma, er lastebilsjåføren å regne som en spesiell type passasjer. Når lastebilsjåføren medfølger gods på en overfart, vil han etter fortalen ha rett til informasjon og assistanse og rett til omlegging av befordringen eller tilbakebetaling av vederlaget ved kansellering og forsinkelse, men ikke rett til erstatning. Lastebilsjåføren er altså tilgode sett med de umiddelbare rettighetene, men ikke de etterfølgende rettighetene etter forordningen.

3.4.4 Oppsummering

Forskjellen på sjøloven og forordningens passasjerbegrep er at forordningen stiller strengere krav for å få rettigheter. Spesielt er det en forskjell når det gjelder vilkår om å ha avtalt avgangstid eller abonnements- eller periodeavtale for å få tilgang på de fleste rettighetene etter forordningen. En annen forskjell mellom sjøloven og forordningen er at ledsagere av veitransporter etter sjøloven er «fullverdige» passasjerer, men etter forordningen er de utelukket fra å kreve erstatning.

3.5 Krav til skip

3.5.1 Krav til skipet etter sjøloven

Bortfrakteren er etter sjøloven § 401 den som påtar seg befordring med

«skip». Dette reiser problemstillingen om begrepet «skip» setter en grense for hvilke befordringer som omfattes av sjøloven.

Betegnelsen skip volder nok ikke ofte tolkningsproblemer i praksis. Et relevant spørsmål er likevel om det finnes en nedre grense for hva slags fartøy som faller innenfor betegnelsen skip. I forarbeidene er det sagt at behovet for å verne passasjerene ikke minst gjør seg gjeldende for passasjerer på små fartøy, og ordlyden «skip» skal altså ikke forstås slik at små lystfartøy ikke er omfattet av loven⁶⁷. Noen sjøgående fartøy må det uansett avgrenses mot, og «en torpedo er ikke et skip» ifølge *Sjur Brækhus*⁶⁸.

Kravet etter sjøl. §401 er at bortfrakteren «påtar seg» å foreta en befordring med et skip. Når befordringen avtales må den avtales med hensikt om at den skal utføres med et skip. Det er dermed ikke et krav for at sjøloven får anvendelse at selve befordringen utføres med et skip. Dersom selve befordringen utføres med et annet transportmiddel underkastes imidlertid befordringen etter sjøl. § 403 internasjonale konvensjoner om befordring med vedkommende transportmiddel, der slike finnes. Dette betyr at dersom bortfrakteren faktisk utfører befordringen med et fly istedenfor et skip vil befordringen underlegges Montrealkonvensjonens regler som er inkorporert i luftfartsloven⁶⁹.

Konklusjonen er at sjølovens definisjon av skip er svært vid. Det som kreves er at bortfrakteren i befordringsavtalen påtar seg å frakte passasjerer med et skip. Utføres befordringen med et annet transportmiddel får passasjerene fortsatt rettigheter etter sjøloven og internasjonale konvensjoner om transport slike med transportmiddel der de finnes.

3.5.2 Krav til skipet etter forordning 1177/2010

Forordning 1177/2010 bruker ikke betegnelsen skip for å angi hvilke befordringer som er underlagt forordningen. Derimot bruker forordningen ordet skip når den definerer hvilke typer skip som *ikke* er underlagt forordningens regler.

⁶⁷ Se Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 12

⁶⁸ Se Innstilling IX fra Sjølovskomiteen s. 12

⁶⁹ Se Luftfartsloven § 10-20 jfr. Ot.prp. nr.20 (2003-2004) s. 39.

Små skip med sertifikat til å befordre opp til 12 passasjerer er etter art. 2(2) ikke omfattet av forordningens anvendelsesområde. Forordningen gjelder heller ikke skip med «besætning» med ansvar for skipets «drift» på tre personer eller færre. Nye ferjer og skip der teknisk utstyr har automatisert oppgaver kan ha et lite mannskap selv om det er tale om et større skip. Vegdirektoratet opplyser at mellom 20 og 50 av de totalt 190 bilfergene i Norge har mannskap på tre eller færre⁷⁰. Passasjerene på disse ferjene vil derfor ikke få rettigheter etter forordningen. Det kan virke fornuftig å ha en nedre grense for forordningen, spesielt siden forordningen pålegger bortfrakteren dels omfattende plikter. På den andre siden kan grensen ved et tremannsmannskap gjøre det vanskelig for passasjerer å forutberegne sin rettsstilling.

Forordningen gjør også unntak i art. 2(2) for små seilskip uten mekanisk fremdrift med sertifikat til å befordre opp til 36 passasjerer.

I tillegg er etter art. 2(2) originale eller historiske kopier av historiske passasjerskip ikke underlagt forordningens regler. Kravet for å unnta disse er at de er designet før 1965 og bygd hovedsakelig med originale materialer, samt har sertifikat til å befordre opp til 36 passasjerer. Skibladner er på den måten omfattet av forordningen, selv om det er et historisk skip, siden det kan befordre 230 passasjerer⁷¹.

3.5.3 Oppsummering

Når man sammenstiller forordningens og sjølovens krav til skip ser man at sjølovens krav er svært vidt og omfatter også små båter. I forordningen unntar man alle båter som har et mannskap på mindre enn tre, samt små seilskip, små historiske skip og kopier av slike. Noe som unntar passasjerer på en del ferjer i Norge rettigheter etter forordningen.

3.6 Geografisk utstrekning

3.6.1 Sjølovens geografiske anvendelsesområde

⁷⁰ Se Sandvik (2014)

⁷¹ Se Skibladner

Reglene for passasjerrettigheter ved forsinkelse i sjølovens kapittel 15 får etter sjøl. § 430(1)a anvendelse når ankomst- eller avgangshavnen er i Norge, Danmark, Finland eller Sverige⁷². Denne bestemmelsen regulerer både reglenes geografiske utstrekning og preseptivitet, og dermed på hvilke befordringer en bortfrakter kan fraskrive seg alt ansvar. Videre medfører sjøl. §430(1) b at sjølovens regler er preseptoriske dersom alminnelige norske lovvalgsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

Sjølovens regler om passasjerers rettigheter ved forsinkelse dekker altså alle innenlandsreiser i de overnevnte landene og befordring mellom dem samt befordringer fra tredjeland eller til tredjeland når avgangshavnen eller ankomsthavnen ligger i Norge, Sverige, Danmark eller Finland.

Det geografiske anvendelsesområdet til de norske reglene betyr at passasjerer på cruise ofte ikke har rettigheter etter sjøloven. Grunnen til dette er at norske cruise nesten utelukkende har både avgangs- og ankomsthavn i København, Amsterdam eller i britiske havner⁷³. Dermed får kun passasjerer på cruiseskip med avgangs- og ankomsthavn i København rettigheter etter sjøloven.

3.6.2 Forordningens geografiske anvendelsesområde

Reglenes geografiske utstrekning er forskjellig for befordringstypene cruise og passasjerbefordringer etter forordning 1177/2010.

For passasjerbefordringer skal etter art. 2(1)a forordningens regler anvendes når avgangshavnen er geografisk lokalisert i en EU-medlemsstat. Det samme gjelder ifølge art. 2(1)b når avgangshavnen er i et land utenfor EU, så lenge ankomsthavnen er i et medlemsland. I sistnevnte tilfelle er det et krav at befordringen skjer med en «EU-transportør» jfr. art. 3(e). Heretter brukes betegnelsen EU-befordrer. Definisjonen av en EU-befordrer er etter forordningens art. 3(e) en bortfrakter som er etablert i en medlemsstat eller tilbyr befordring til eller fra en medlemsstat. En medlemsstat er etter forordningens art. 3(b) en stat der Lisboa-traktatens

⁷² Se Falkanger (2010) s. 433

⁷³ Se Innovasjon Norge *En oversikt over cruisenæringen i Norge* (2007) s. 11

art. 355 får anvendelse.

Sammenligner man med sjølovens anvendelsesområde har forordning 1177/2010 et mer utstrakt anvendelsesområde ved passasjerbefordring. Norske passasjerer som kjøper befordringer fra Tyskland til Spania vil ha vern etter forordningsreglene, men ikke etter sjøloven. Samtidig vil begge regelsettene være anvendelige når avgangs- eller ankomsthavnen er Norge, Danmark, Finland eller Sverige.

For cruise er det geografiske anvendelsesområdet snevrere enn i passasjerbefordringstilfellene og gjelder etter art. 2(c) kun der avgangshavn er lokalisert i et EU-medlemsland. Dermed vil ikke cruiseturer fra Karibien eller New York være underlagt forordningen selv om ankomsthavnen er i en EU-stat⁷⁴.

Sjøloven er altså anvendelig på cruise til og fra Norge. Forordningen på sin side er anvendelig på alle cruise som har avgangshavn i EU. Her ser man at forordningen ikke vil gjelde for alle cruise til Norge, kun de som har avgangshavn i EU, mens sjøloven vil gjelde for alle cruise som har ankomst i Norge.

3.7 En oppsummerende komparativ vurdering av virkeområdet til de to regelsettene

Forordningen er gjennomgående mer komplisert utformet enn sjølovens regler, blant annet ved at bestemmelsene inneholder mange krysshensvisninger. Forordningens anvendelsesområde inneholder mange unntak fra adgangen til å defineres som subjekt etter reglene. Et eksempel på dette er befordringstypene som faller utenfor passasjerbefordringer og cruise. Disse to befordringstypene er i tillegg snevrere angitt enn sjølovens definisjon som omfavner alle befordringer som er ervervsmessige eller utføres mot vederlag.

Forordningen har strenge krav til avtalt avgangstidspunkt eller periode- eller abonnementskort for at mange av rettighetene skal kunne gjøres gjeldende. Dette fører til at mange passasjerer som omfattes av forordningen får et relativt svakt vern. Sjøloven har ikke noe slikt vilkår

⁷⁴ Se Rodegra (2013) s. 194

og alle som er definert som passasjerer har like rettigheter. Her vil det også skapes en forskjellsbehandling på fergestrekninger mellom passasjerer med vanlig åpen billett og passasjerer med abonnements- og periodebilletter. Abonnements og periodebilletter blir trolig mer attraktive ettersom de gir tilgang til et bredt spekter av rettigheter som åpne billetter ikke gir. Hvorfor en slik forskjellsbehandling mellom passasjergruppene er fornuftig sett hen til forordningens formål om å verne og myndiggjøre passasjerer fremstår som uklart.

Justisdepartementet skriver i høringsnotatet at de mange unntakene gjør regelverket vanskelig tilgjengelig for passasjerene. Departementet mener mye taler for at reglene bør gjelde generelt og uavhengig av tallet på passasjerer, størrelsen på mannskapet og den trafikkerte strekningen⁷⁵. Hvordan det endelige regelverket i Norge blir seende ut er dermed ikke mulig å vite før proposisjonen kommer.

Forordning 1177/2010 kan med rette kritiseres for å ha kompliserte regler for når den kommer til anvendelse. En enklere utforming av reglene ville passet bedre til forordningens mål om å myndiggjøre passasjerer. En slik myndiggjøring er vanskeligere når forordningens utforming er egnet til å gjøre passasjerene usikre på *når* de har rettigheter. En enklere regulering av anvendelsesområdet i forordning 1177/2010 ville skapt et enklere regelverk for passasjerer å forholde seg til når de skal kreve sine rettigheter.

Et annet mål for forordningen er å sikre et like høyt beskyttelsesnivå for båtpassasjerer som ved andre transportmåter. Dette harmonerer dårlig med det faktum at andre forordninger, som forordningen om flypassasjerers rettigheter, har et enklere utformet anvendelsesområde som trolig skaper et jevnere beskyttelsesnivå for passasjerene⁷⁶.

⁷⁵ Se Justis- og politidepartementets høringsnotat (2012) s. 27.

⁷⁶ Se EP/Rfor 261/04 EF

4 Passasjerenes rettigheter ved forsinkelse og kansellering etter forordning 1177/2010

4.1 Innledning

Tema for kapitlet er hvilke umiddelbare og etterfølgende rettigheter en passasjer har ved forsinkelse og kansellering etter forordning 1177/2010.

I pkt. 4.2 klargjøres felles vilkår for både forsinkelse og kansellering, som krav til havn og havneterminal. Punkt 4.3 inneholder forordningens umiddelbare rettigheter: rett til informasjon, rett til assistanse og rett til omlegging eller tilbakebetaling. Så behandles passasjerenes etterfølgende rett til erstatning i punkt 4.4. Dette underkapitlet er igjen delt i en analyse av vilkårene for erstatning, ansvarsgrunnlaget og deretter i erstatningsutmålingen. Til slutt kommer jeg med noen bemerkninger om klageordningen og sanksjoner ved brudd på passasjerrettighetene i pkt. 4.5.

Det følger av forordningens art. 6 at alle rettigheter i forordningen er preseptoriske.

4.2 Felles vilkår for rettigheter: havn eller havneterminal

Forordning 1177/2010 inneholder noen særlige krav til befordringen for at passasjerer får rettigheter. Passasjerer får krav på ulike rettigheter ved forsinkelse og kansellering alt ettersom befordringen skjer fra en ”havn” eller en ”havneterminal”. Skillet mellom disse to anleggstypene må derfor utdypes.

Begrepet havn er definert i art. 3(j) som et sted eller geografisk område, der det er ”foretaget anlægsarbejder” og det finnes fasiliteter som gjør det mulig å motta skip og der passasjerer «regelmæssig ind- eller udskibes». Bestemmelsen forutsetter altså at havnen benyttes regelmessig. De fleste kaianlegg som blir brukt til rutefergedrift oppfyller trolig vilkårene. Skip som går fra anlegg som brygger eller flytebrygger, eller der det er

foretatt utgravinger for at skip skal legge til ved land, faller også inn under ordlyden.

Havneterminal er definert i art. 3(k) som en terminal i en havn som er bemannet av bortfrakter eller en terminaloperatør. Terminalen må ha fasiliteter som innsjekkingskranker, billettskranker eller lounges og i tillegg personale til innskiping eller utskiping. Når forordningen nevner havneterminal, må altså havneanlegget oppfylle kravene til "havn" og i tillegg ha et bemannet terminalbygg. DFDS har eksempelvis en slik terminal i Oslo for sine befordringer til København. Ruters ferge til øyene i Oslofjorden har videre ikke en slik terminal.

Etter forordningen får passasjerer som har avgang fra en *havn* kun rett på informasjon blant de umiddelbare rettighetene etter forordningens art. 16(1). Passasjerer som drar fra en havneterminal har rett på alle umiddelbare rettigheter. Passasjerer som drar fra *havneterminalen* til DFDS fra Oslo vil dermed ha langt flere umiddelbare rettigheter enn Ruters passasjerer som har avgang fra en havn. Etter sjølovens system har alle passasjerer rettigheter uavhengig av avgangssted. Forordningen klassifiserer derimot passasjerene og gir ulike klasser ulike sett med rettigheter.

Forordningens rett til erstatning har alle passasjerer uavhengig av om befordringen foretas fra en havneterminal eller en havn.

4.3 Umiddelbare rettigheter i forordning 1177/2010

4.3.1 Rett til informasjon ved forsinkelse og kansellering

Etter forordningens art. 16(1) skal bortfrakteren ved forsinkelse eller kansellering gi underretning til passasjerene om situasjonen og forventet avgangs- og ankomsttidspunkt.

Passasjerer som reiser fra en havneterminal har etter art. 16(1) en absolutt rett til informasjon. Når passasjerene derimot drar fra en havn skal bortfrakteren kun «om mulig» gi informasjon. Dette må tolkes som en reservasjon for tilfeller der havnen ikke har høytaleranlegg eller andre forhold gjør kommunikasjon med passasjerene umulig. Bestemmelsen

skiller imidlertid ikke mellom de forskjellige befordringstypene, og det vil si at passasjerer både ved passasjerbefordring og cruise har rett til denne type informasjon etter art 16(1) jfr. art. 2(2)c.

Plikten til å gi informasjon om forsinkelsessituasjonen oppstår så snart forsinkelsen eller kanselleringen inntreffer og informasjonen skal etter art. 16(1) gis så «hurtigt som muligt» og under alle omstendigheter «senest 30 minutter» etter det planlagte avgangstidspunkt. Informasjon om det nye forventede avgangs- og ankomstidspunktet skal etter art. 16(1) gis «så snart» opplysningene foreligger. Bestemmelsen gir altså passasjerer en umiddelbar rett på informasjon.

For å avklare innholdet i retten til informasjon må bestemmelsen sammenholdes med forordningens fortale pkt. 12. Etter fortalen bør informasjonen være tilstrekkelig god til å hjelpe passasjerer til og «træffe de nødvendige forholdsregler» og om nødvendig gjøre han i stand til å «indhente opplysninger om alternative forbindelser».

Passasjerer som ikke vil nå befordringsforbindelser på grunn av forsinkelsen eller kanselleringen, skal etter art. 16(2) underrettes i ”rimeligt omfang” av bortfrakteren eller terminaloperatøren om alternative forbindelser. Dette må tolkes som en ekstra plikt for bortfrakteren til selv å innhente opplysninger om alternative forbindelser, og ikke bare gjøre passasjerene i stand til å innhente slik informasjon selv, som er plikten etter art. 16(1).

Passasjerene har denne retten ved en forsinket eller kansellert avgang. Dersom en passasjer har avtalt en befordring med flere etapper, f. eks. med Hurtigruten fra Bergen til Tromsø, skal han dermed ha beskjed ved hver avgang dersom det oppstår forsinkelser eller avgangen er kansellert.

4.3.2 Rett til assistanse

Under tittelen «assistance» inneholder forordning 1177/2010 to typer rettigheter. Den første er assistanse i form av forpleining, den andre i form av et tilbud om innkvartering. Begge rettigheter er umiddelbare avhjelpstiltak til passasjerer som venter i havneterminaler i påvente av avreise.

Det er et krav at assistansen etter art. 17(1) og (2) skal være «gratis». Som en sidebemerkning kan det påpekes at assistansen trolig vil bli finansiert ved en økning i de generelle billettprisene. Passasjerene vil på den måten egentlig ikke få noe gratis, fordi de har betalt en innpriset «forsikringspremie» i vederlaget for befordringen. Vilkåret i bestemmelsen må imidlertid bare sees som et krav om at selve assistansen skal være vederlagsfri når den blir tilbudt, og ikke som å sette en skranke mot finansiering av ordningen gjennom de generelle billettprisene

Det er satt to felles vilkår for rett til assistanse. Det første vilkåret er at transporten skjer fra en havneterminal. Det vil si at befordringer som skjer fra alminnelige havner ikke er omfattet av forordningens regler på dette punkt. Allerede her er mange passasjerer i Norge som drar fra fergekaier uten terminalbygg utelukket fra å kreve assistanse.

Det andre vilkåret er at passasjerer må ha enten ha en billett der avgangstidspunktet er angitt eller ha et abonnements- eller periodekort, jf. art. 20(2). Det vil si at de har avtalt avgangstid med bortfrakteren eller har en spesialavtale med bortfrakteren, som for eksempel et årskort eller månedskort.

En befordring kan bestå av mange etapper med ulike avganger og ankomster. Passasjerene får etter forordningen de passasjerrettene som er omtalt i pkt. 4.3.1.1 og 4.3.1.2 ved en kansellert eller forsinket avgang. Det må dermed forutsettes at en passasjer kan få rett til assistanse flere ganger i løpet av en lengre befordring.

4.3.2.1 Rett til forpleining

Retten til forpleining følger av art. 17(1). Dette er en plikt for bortfrakteren til å tilby gratis snacks, måltider eller forfriskninger til passasjerene.

Retten til forpleining inntreer umiddelbart dersom bortfrakteren med «rimelighet forventer» at en planlagt avgang blir kansellert eller forsinket mer enn 90 minutter. Det følger av ordlyden at plikten inntreer straks bortfrakteren *forventer* en slik avbrytelse, og ikke etter at det er klart at avgangen er 90 minutter forsinket eller blir kansellert. Ikke hvilken som helst forventning om en slik forsinkelse er nok, det må være en rimelig forventning. Vurderingen av hva som er en rimelig forventning om forsin-

kelsens lengde må avgjøres ved en konkret vurdering av den oppståtte hendelsen. Er det for eksempel en mekanisk feil som er årsaken til forsinkelsen, og feilen er av en slik art at det må forventes mer enn 90 minutters reparasjonstid, skal bortfrakteren straks sette i gang med å tilby forpleininger.

Forpleiningen skal videre stå i «rimelig forhold» til ventetiden i følge art. 17(1). Bestemmelsen må tolkes som at utleveringen av forpleining skal stå i forhold til hvor lenge avbrytelsen av reisen har vart, slik at jo lenger ventetiden blir jo mer forpleining har man krav på. Passasjerenes behov for forpleininger øker likevel ikke konstant og etter en viss tid har gått må forpleiningene følge passasjerenes behov for døgnetts sedvanlige måltider. Det er forøvrig ingen grense etter bestemmelsen for hvor lenge en avbrytelse kan vare, og dersom den varer i flere dager må ordlyden tolkes dithen at passasjerer har rett på å få dekket sitt behov for forpleininger disse dagene.

Et eksempel på hvordan denne forholdsmessighetsvurderingen er praktisert kan vi finne i brosjyren over passasjerrettigheter hos det skotske fergeselskapet Caledonian MacBrayne. Fergeselskapet har regulert vurderingen ved inndelinger etter hvor lenge passasjerer har ventet i terminalen. Passasjerene har i følge fergeselskapet sjablonmessig rett på følgende: de første 90 min og hvert følgende 90 min skal det deles ut forfriskninger som en flaske vann, etter fire timer skal det deles ut et lett måltid og etter 8 timer skal det deles ut et varmt aftenmåltid eller lignende. Hver fjerde time etter dette skal det så deles ut et måltid⁷⁷.

Begrensninger i retten til forpleining

Det er ingen unntak etter forordningen fra passasjerenes rett til forpleining ved forsinkelser eller kanselleringer som skyldes ekstraordinære hendelser, eksempelvis vær som forhindrer trygg befordring. Løsningen er tilsvarende som i flypassasjerforordning 261/2004⁷⁸.

⁷⁷ Se Caledonian MacBrayne *Maritime Passenger Rights* (2012)

⁷⁸ Se Sisula Tulokas (2013) s. 420 jfr Sag C-344/04 pkt. 37.

Det finnes likevel begrensinger i retten til forpleining. Etter art. 17 er det for det første et vilkår for forpleiningsplikten at forsyninger «forefindes» eller kan leveres «rimelige vilkår». Dette innebærer for det første at dersom forsyninger rent faktisk ikke er tilgjengelige, bortfaller retten til forpleining.

For det andre må bortfrakten kunne få levert forpleininger på «rimelige vilkår» jfr. art 17. Et spørsmål som kan stilles i denne sammenheng er hva rimeligheten skal vurderes mot. En fornuftig målestokk for rimelighet er den alminnelige prisen bortfrakten kan kontrahere forpleininger for ved den konkrete avgangen. Et argument for denne rimelighetsstandard er at forutsetningen for passasjerenes rett til forpleining er at forpleiningene er tilgjengelige ved terminalen. Dermed må utgangspunktet for rimelighetsvurderingen være om forpleiningene kan kontraheres på rimelige vilkår i forhold til alminnelige vilkår for slike varer ved den aktuelle terminalen. Eksempelvis dersom terminalen er på Svalbard, kan det tenkes at forpleininger kan være dyrere å kontrahere i absolutte tall enn om terminalen ligger i Oslo. Likevel kan prisen være alminnelig for Svalbard og dermed rimelig.

Oppsummert er passasjerenes rett til forpleining underlagt to rimelighetsvurderinger og en umulighetsbegrensning. Omfanget av forpleininger skal være rimelige i forhold til ventetiden og bortfrakten skal kunne anskaffe forpleiningene på rimelige vilkår. Er det umulig for bortfrakten å kontrahere forpleininger, bortfaller retten for passasjerene. Unntaket for umulighet og urimelig dyre forpleininger finnes ikke i forordningen om fly- eller togpassasjerers rettigheter⁷⁹. Her har bortfrakten alltid en plikt til å utlevere forpleininger uten noen reservasjon for at det kan gjøres på rimelige vilkår eller at det er umulig. Dermed har båtpassasjerer mindre absolutte rettigheter enn passasjerer på andre transportmiddel. Dette harmonerer dårlig med forordningens målsetning om et like høyt beskyttelsesnivå for båtpassasjerer som andre passasjerer⁸⁰.

⁷⁹ Se EP/Rfor 261/2004 EF art 9, samt EP/Rfor 1371/07 EF art. 18 og Bocchese *Passenger rights and carriers liability* (2013) s. 87.

⁸⁰ Se EP/Rfor 1177/2010 EU fortalens pkt. 1.

Reglene åpner også i større grad for rimelighetsvurderinger og bortfraktere kan møte passasjerene med innsigelsen at forpleininger ikke kan leveres på rimelige vilkår. Dette svekker forordningens mål om umiddelbar avhjelp⁸¹.

4.3.2.2 Rett til innkvartering

Retten til innkvartering følger av art. 17(2) og er en plikt for bortfrakteren til å tilby gratis innkvartering om bord i skipet eller på land og gratis transport mellom terminalen og innkvarteringen.

Vilkåret for rettigheten, i tillegg til vilkårene som er behandlet i pkt. 4.3.2, er etter art. 17(2) at det foreligger en kansellering eller forsinkelse som «kræver» at passasjerene må overnatte eller alternativt ha «et lengre opphold end hvad passasgeren havde til hensigt».

Spørsmålet om når en forsinkelse eller kansellering krever overnattinger må avgjøres etter en konkret vurdering av situasjonen. Relevante momenter må være når på døgnet kanselleringen skjer og hvor lang tid det er til neste avgang kan organiseres. Et klart tilfelle på at overnatting er nødvendig er når skipets avgang kanselleres på ettermiddagen, og ny avgang tidligst kan organiseres neste morgen. For å finne ut hva som utgjør passasjerens planlagte opphold, må en se hen til befordringskontrakten mellom partene. Må passasjerer oppholde seg ett ekstra døgn på grunn av en forsinkelse eller kansellering har han altså rett på innkvartering.

Plikten til å tilby innkvartering er vidtrekkende, og gjelder etter art. 17(2) så langt det er «fysisk mulig». Forordningen går langt i å pålegge bortfrakteren en plikt til å sørge for en form for innkvartering. Det følger av fortalens pkt. 13 at innkvarteringen ikke nødvendigvis skal være hotellværelser, men kan være andre former for passende fasiliteter. Fortalen anbefaler i tillegg at bortfrakterne ved ekstraordinære omstendigheter burde benytte relevante tilgjengelige fasiliteter, som skoler og idrettshaller, i samarbeid med sivile myndigheter.

⁸¹ Se EU-kommisjonens reguleringsforslag 2008/0246 (2008) s. 2

Begrensninger av retten til innkvartering

Bortfrakteren kan etter art. 17(2) begrense utgiftene til innkvartering «på land» til 80 euro pr. natt pr. passasjer i høyst tre netter. Bortfrakteren kan dermed ikke begrense utgiftene ved innkvartering om bord på skipet.

Det er etter art 17(2) de «samlede utgifter» til innkvartering på land bortfrakteren kan begrense til 80 euro per natt. Dette beløpet er etter bestemmelsen eksklusiv utgiftene til befordring til og fra innkvarteringsstedet og havneterminalen. Et spørsmål er om de totale utgifter også omfatter utgifter til forpleininger som nevnt i art 17(1). Svaret må være nei, siden det er de totale utgiftene forbundet med «innkvartering» som kan begrenses. En slik spesifisering ville vært unødvendig dersom meningen var at de totale utgiftene kunne begrenses. Dessuten følger bortfrakterens plikt til å tilby forpleining av første ledd, og her er det ikke noen beløpsmessig avgrensning.

Det kan spørres om bortfrakters plikt til å tilby innkvartering faller bort dersom den eneste mulige innkvarteringen koster mer enn 80 euro pr. natt. Svaret her må nok bli nei. Bortfrakteren kan etter ordlyden art 17(2) «begrense» sine utgifter, men har fortsatt plikt til å tilby innkvartering. Løsningen må dermed bli at bortfrakteren tilbyr innkvartering og subsidierer den med 80 euro pr. natt. Deretter kan passasjerer velge mellom å organisere egen innkvartering eller benytte det subsidierte tilbudet mot å betale det overskytende.

Unntak fra retten til innkvartering.

Det er kun ett unntak fra plikten til å tilby innkvartering, og det er dersom forsinkelsen skyldes værforhold som setter "en sikker sejlads" i fare, jf. art. 20.

Værforhold som bringer en trygg befordring i fare omfatter følgende, ikke uttømmende, liste: sterk vind, høy sjø, sterk strøm, vanskelige isforhold samt ytterst høye eller lave vannstander, tornadoer, og oversvømmelser⁸².

Bortfrakteren må selv bevise at været hindrer sikker befordring i disse

⁸² Se pkt. 4.4.3 for en mer utførlig behandling av begrepet

tilfellene, se art. 17(2). Bevisbyrden er trolig lagt til bortfrakteren for å unngå at han ikke prøver å unngå sin forpliktelse med en henvisning til dette unntaket.

Dette unntaket fra passasjerenes rett til innkvartering skiller seg fra forordningen 261/2004 om flypassasjerers rettigheter, der retten til innkvartering ikke begrenses av noen ekstraordinære omstendigheter⁸³. Passasjerrettsvernet er dermed også på dette området bedre for flypassasjerer enn for skipspassasjerer.

4.3.2.3 Felles unntak fra retten til assistanse

Etter art. 20(2) mister passasjerene retten til innkvartering og forpleining i to situasjoner. Den første er når de får informasjon om forsinkelsen eller kanselleringen før de kjøper billett. Den andre situasjonen er når forsinkelsen eller kanselleringen «skyldes passasjerens feil». Forordningen nevner ikke i hvilke tilfeller dette er praktisk.

4.3.3 Rett for passasjerer til å velge mellom omlegging av reisen med alternativ befordring eller tilbakebetaling av billettpris og returreise.

Passasjerer har etter forordningens art. 18(1) jfr. 18(2) rett til å bli tilbudt valget mellom å få omlagt reisen eller å få tilbakebetalt billettprisen med returreise til reisens første avgangsted.

Vilkårene for denne rettigheten er i utgangspunktet de samme som for retten til assistanse. Det kreves etter art. 18(1) at avgangen går fra en havneterminal og at passasjerer har en billett som viser avgangstiden eller en periode- eller abonnementsbillett, jfr. art 20(1).

Retten til omlegging eller tilbakebetaling av billettprisen gjelder videre kun for passasjerbefordringstilfellene. Cruisepassasjerer har altså ikke denne rettigheten, se art. 2(1)c. Grunnen til dette er ifølge *Rodegra* at det ikke er mulig for cruiseselskapene å tilby passasjerene en alternativ befordring, som er nær nok i tid til at en slik plikt er praktisk gjennomførbar⁸⁴.

⁸³ Se Sisula Tulokas (2013) s. 420 jfr. C-344/04 pkt. 37

⁸⁴ Se *Rodegra* (2013) s. 196

Som ved forpleining er vilkårene etter art 18(1) videre at bortfrakteren med «rimelighed forventer» en forsinkelse på 90 minutter eller kansellering. Når denne rimelige forventningen inntreffer skal bortfrakteren straks tilby passasjerene *valget* mellom omlegging av befordringen eller tilbakebetaling.

4.3.3.1 Tilbud om omlegging

Etter art. 18(1)a skal passasjerene i slike situasjoner tilbys «omlægning», dvs. alternativ befordring til endelig bestemmelsessted etter befordringskontrakten. Omleggingen skal skje uten ekstra kostnad for passasjerene og til «sammenlignelige» betingelser som den befordring som er avtalt. Dette innebærer at den nye befordringen må skje til vesentlig samme tidsplan med hensyn til hurtighet og tid for ankomst. Etter ordlyden må også øvrige betingelser som servering under befordringen og nivået på innlosjering være tilsvarende på den alternative befordringen.

Det kreves videre etter art. 18(1)a at omleggingen skjer ved «førstgivne leilighed», det vil si så fort som mulig. Bortfrakteren kan dermed ikke spekulere i å fylle opp senere avganger av hensyn til hva som er forretningsmessig gunstig.

Det kan tenkes at det beste tilbudet bortfrakteren kan gi om alternativ befordring ligger et stykke frem i tid i forhold til den opprinnelige befordringen. Forordningen gir ingen anvisning på tidsmessig grense for hvor lenge det kan være mellom den opprinnelige befordringen og den alternative omleggingen. Så fremt omlegging skjer til «førstgivne leilighed» må dette derfor være tilstrekkelig selv om det isolert sett har gått lang tid fra den opprinnelige avtalte avgangs- og ankomsttid.

4.3.3.2 Tilbud om tilbakebetaling.

Det følger videre av art 18(1)b at bortfrakteren skal tilby passasjerene «tilbakebetaling af billetprisen» og, dersom det er relevant, returreise til reisens første avgangssted ved «førstgivne leilighed». En slik gratis returreise vil være relevant i de tilfeller der befordringen består av flere etapper og passasjerene allerede har gjennomført et antall av etappene. Dersom

hans siste etappe kanselleres og han oppgir befordringen får passasjerens refundert billettprisen og returreise til befordringens første avgangssted ved første anledning.

Dersom passasjerens ønsker tilbakebetaling, har bortfrakteren ifølge art. 18(3) en tidsfrist på syv dager til å tilbakebetale billettens «fulde pris på kjøpstidspunktet». Her kan det stilles spørsmål om passasjerens har rett på restitusjon av billettens fulle pris på kjøpstidspunktet eller restitusjon av prisen passasjerens kjøpte billetten for. Her sier den engelske versjonen: «the ticket at the price at which it was purchased». Konklusjonen er dermed at passasjerens skal ha restituert beløpet han faktisk betalte for billetten.

Vilkåret for full tilbakebetaling er etter art 18(3) at de delene av reisen som allerede er gjennomført ikke «tjener noget formål» i forhold til passasjerens opprinnelige reiseplan. Dette må tolkes dithen at dersom formålet var å komme fra A til B og passasjerens ikke kommer frem til B, tjente ikke reisen sitt formål og passasjerens har rett på hele billettbeløpet. Dersom formålet for passasjerens derimot var en fornøylesreise med båt, og han fikk utført $\frac{3}{4}$ av turen, har han krav på refundering av $\frac{1}{4}$ av billettbeløpet dersom han velger tilbakebetaling og returreise.

Passasjerer med periode- eller abonnementskort har etter art. 20(1) en tilsvarende rett til tilbakebetaling av billettpris. Hvordan dette praktisk skal skje går ikke forordningen inn på. En analogi til reglene for utmåling av erstatning for passasjer med periode eller abonnementskort i art 19(2) kan tilsi at løsningen blir en skjønnsmessig utmåling av tilbakebetalingen⁸⁵.

4.3.3.3 Unntak fra retten til omlegging eller tilbakebetaling.

Plikten for bortfrakterens til å tilby omlegging eller tilbakebetaling og returreise gjelder uansett grunnen til reisens avbrytelse. Den er objektiv og passasjerens har rettigheten i behold også dersom befordringens forsinkes eller kanselleres på grunn av forhold utenfor bortfrakterens kontroll eller værforhold som forhindrer en trygg befordring.

Både retten til erstatning og retten til assistanse etter forordningens

⁸⁵ Se pkt. 4.5.2 for fremstillingen av denne løsningen for erstatningstilfellene

art. 17 og 19 er i følge art. 20(2) avhengig av at passasjerer ikke var informert om forsinkelsen eller kanselleringen før han kjøpte billett eller selv var skyld i hendelsen, se pkt. 4.4.1.4. Retten til et tilbud om tilbakebetaling eller omlegging inneholder ingen slik reservasjon. Forordningens system tilsier dermed at passasjerer har retten etter art. 18 i behold, selv om han har fått informasjon om forsinkelsen eller kanselleringen før billettkjøp, eller når disse skyldes hans egen feil.

4.4 Etterfølgende rettigheter i forordning 1177/2010

4.4.1 Passasjerenes rett til erstatning ved forsinket ankomst

Det følger av forordning 1177/2010 art. 19 at passasjerer ved forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted etter befordringskontrakten har rett til å kreve «kompensasjon». I den tilsvarende bestemmelsen i forordningen om flypassasjerers rettigheter 261/2004 har den norske oversettelsen brukt «erstatning»⁸⁶. Det er dermed ingen grunn til å benytte et annet begrep for å oversette kompensasjon i forordning 1177/2010.

Vilkårene for at en passasjer kan få rett til erstatning etter art. 20(2) er, som for assistanse og omlegging, at passasjerer har en billett der avgangstidspunktet er angitt eller et abonnements- eller periodekort.

Til forskjell fra retten til assistanse og omlegging kreves det ikke etter art. 19 at ankomst- eller avgangsstedet for befordringen er en havn eller havneterminal. Dette betyr at fergepassasjerer som ankommer forsinket på en hvilken som helst kai vil få rett til erstatning. I Norge reiser imidlertid de fleste fergepassasjerer med åpne billetter og oppfyller dermed ikke vilkårene for erstatning⁸⁷. Fergepassasjerer med abonnements- og periodekort vil derimot oppfylle vilkårene⁸⁸.

⁸⁶ Se EP/Rfor 261/2004 EF art 7

⁸⁷ Se pkt. 3.4.2

⁸⁸ Det må stilles spørsmålstegn ved om dette skillet mellom passasjerer med abonnements- eller periodekort og passasjerer med åpne billetter er fornuftig og rimelig. Det er imidlertid ikke mulig å vurdere denne problemstillingen nærmere innenfor

Erstatning etter forordningen er reservert for passasjerbefordringene. Dette innebærer at cruisepassasjerer ikke har rett til erstatning. På dette området skiller retten til erstatning i forordning 1177/2010 seg fra flypassasjerforordning 261/2004. Flypassasjerforordningen skiller ikke mellom ulike typer flyvninger, dermed får flypassasjerer rett til erstatning uten hensyn til befordringstype. Dette støtter påstanden om at rettigheten i flypassasjerforordningen er enklere utformet enn i båtpassasjerforordningen, og trolig enklere å orientere seg om for passasjerene.

Det er videre et vilkår for erstatning at befordringen ankommer forsinket til det «endelige bestemmelsessted». Dette betyr at dersom befordringen består av en rekke etapper med mellomhavner, kan det ikke etter bestemmelsen påvises forsinkelse før befordringen ankommer avtalt bestemmelsessted. Selv om befordringen underveis har en kansellert eller forsinket avgang, kan den avtalte ankomsten fortsatt være rettidig.

Etter ordlyden er det et krav at passasjerer faktisk må ankomme det endelige bestemmelsesstedet. Dersom passasjerer underveis får en avgang kansellert og velger å avbryte reisen får han ikke erstatning, men eventuelt rett på tilbakebetaling etter art. 18. Dette er annerledes etter forordning 261/2004. Her får flypassasjerer rett til erstatning både ved nektet ombordstigning, kansellering og forsinkelse utover 3 timer fra planlagt avgangstid⁸⁹.

Passasjerer må *kreve* erstatning fra bortfrakteren. Det skjer ingen automatisk utbetaling fra bortfrakterens side ved forsinket ankomst. Dette er et moment som skiller de umiddelbare rettighetene, som omlegging og assistanse, retten til erstatning. Bortfrakteren skal uoppfordret tilby passasjerene assistanse og omlegging. Her er forordningens system det samme som i forordning flypassasjerforordningen⁹⁰.

4.4.2 Ansvarsgrunnlaget

Passasjerer som opplever forsinket ankomst kan etter art 19(1) «forlange

rammene av denne oppgaven

⁸⁹ Se EP/Rfor 261/2004 EF art. 4 og 5 jfr. art. 7.

⁹⁰ Se EP/Rfor 261/2004 EF art. 8 og 9 jfr. art. 7.

kompensation». Det kreves altså ikke utvist skyld på bortfrakterens side og ansvaret for å betale erstatning er i utgangspunktet objektivt.

Bortfrakteren har fire muligheter til å unnslipe ansvar. Det første og andre unntaket fra erstatningsansvaret er tilsvarende de to som fritar bortfrakteren fra assistanseplikten. For det første er bortfrakteren ikke ansvarlig jfr. art. 20(2) dersom forsinkelsen eller kanselleringen skyldes passasjerens feil. For det andre er bortfrakteren ikke erstatningsansvarlig dersom passasjerer blir informert om forsinkelsen eller kanselleringen før han kjøper billett.

Det tredje unntaket er dersom bortfrakteren kan vise at forsinkelsen eller kanselleringen etter art. 20(4) skyldes «værforhold» som setter trygg befordring i fare. Det fjerde er dersom «usædvanlige omstændigheder» hindrer utførelsen av passasjerbefordringen og disse «ikke kunne have været undgået» selv om alle «rimelige forholdsregler» hadde vært tatt jfr. art 20(4). Disse to forholdene er i bestemmelsen alternative, og dersom en er årsaken til forsinkelsen, er bortfrakteren ikke forpliktet til å utbetale erstatning. I fremstillingen videre oversettes «usædvanlige omstændigheder» med ekstraordinære omstendigheter, som er brukt i den norske oversettelsen av det tilsvarende uttrykket i flypassasjerforordningen. For unntakene etter art. 20(4) er det bortfrakteren som må bevise at det foreligger en unnskyldningsgrunn. Godtgjør han ikke at det foreligger enten værforhold som setter trygg befordring i fare eller ekstraordinære omstendigheter som ligger utenfor hans kontroll, er utgangspunktet erstatningsansvar. Dette har prosessuell betydning ved en etterfølgende klagesak. Dersom bortfrakteren ikke fremlegger bevis for at det forelå ekstraordinære omstendigheter kan han uansett ikke fritas for erstatningsansvar.

4.4.2.1 Værforhold som setter trygg befordring i fare

Værforhold som setter trygg befordring i fare kunne vært ansett som en del av kategorien ekstraordinære omstendigheter utenfor bortfrakterens kontroll. Det er da også i forordningens fortale nr. 19 eksplisitt bemerket at værforhold alltid er utenfor bortfrakterens kontroll. I flypassasjerforordningen er værforhold ikke en egen kategori, men utgjør en del av

begrepet ekstraordinære omstendigheter. I forordning 1177/2010 er likevel værforhold som setter trygg befordring i fare fremhevet som et selvstendig grunnlag. Dette er trolig gjort for å sikre at bortfrakterens ønske om å unnsnippe erstatningsansvar, ikke skal gå på bekostning av befordringens trygghet.

Forordningens fortale har en liste med eksempler på værforhold som setter trygg befordring i fare. Slike værforhold vil omfatte, men ikke være begrenset til: sterk vind, høy sjøgang, sterk strøm, vanskelige isforhold samt ytterst høye eller lave vannstander, orkaner, tornadoer og oversvømmelser⁹¹.

Hvor mye vær som skal til for å sette en trygg befordring «i fare» jfr. art 20(4) må avhenge av en konkret vurdering av værforholdet i det enkelte tilfelle. Momenter utenom været som må være relevante er størrelsen på skipet, når det er bygget og hvilken type skip det er. Det skal objektivt sett mindre vær til for at den trygge befordringen til et ferjeskip i Sognefjorden er truet, enn et hurtigruteskip som er bygget for vesentlig hardere vær og sjø.

Representanter fra bransjen har på spørsmål om værforhold er et trygghetsproblem, gitt uttrykk for at kanselleringer langs norskekysten ofte er begrunnet i at en overfart vil bli ubehagelig for passasjerene, ikke at befordringen vil være utrygg. En slik ubehagelig, men trygg befordring ville trolig utløst erstatningsansvar, dersom passasjerene på grunn av kanselleringen ble forsinket frem til reisemålet. En utilsiktet konsekvens av dette er at bortfraktere da må velge mellom å utsette passasjerer for en ubehagelig overfart og ankomme bestemmelsesstedet i tide, eller forsinke overfarten med de erstatningskrav dette medfører.

4.4.2.2 Ekstraordinære omstendigheter

I tillegg til vær kan også andre ekstraordinære omstendigheter være årsaken til forsinkelsen eller kanselleringen som unntar bortfrakteren fra erstatningsansvar. Et vilkår for ansvarsfrihet er da at forsinkelsen eller kanselleringen ikke kunne ha vært unngått selv om bortfrakteren

⁹¹ Se EP/Rfor 1177/2010 EU fortalens pkt. 16.

hadde tatt alle rimelige forholdsregler⁹².

I fortalens pkt. 17 er ekstraordinære omstendigheter eksemplifisert en ikke uttømmende liste. Eksempler på slike omstendigheter fra listen er: naturkatastrofer, terrorangrep, krig, militær konflikt, rettstridig arrest, arbeidskonflikter, landsetting av en syk, såret eller død person, redningsaksjoner, eller beslutninger truffet av trafikkstyringsorganer eller havnemyndigheter.

EU-domstolen har gjennom rettspraksis strammet inn på hva som kan utgjøre ekstraordinære omstendigheter etter forordning 261/2004⁹³. Domstolen har i en av disse sakene uttalt at en forsinkelse eller kansellering ikke er underlagt begrepet ekstraordinære omstendigheter:

[...] unless that problem stems from events which, by their nature or origin, are not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier concerned and are beyond its actual control.⁹⁴

Denne regelen er nå inkorporert i forordning 1177/2010 gjennom fortalens pkt. 19. Det kreves altså for det første at en ekstraordinær omstendighet ikke er en del av vedkommende bortfrakters virksomhet. For det andre at denne utenforstående omstendigheten reelt sett ikke kan kontrolleres av ham.

En avgjørelse fra Danmark er det eneste nordiske eksempelet på en erstatningssak etter forordning 1177/2010. Saken ble behandlet av det danske håndhevelsesorganet Søfartsstyrelsen som etter art. 25 håndhever klager etter forordningen. Klagen omhandlet unntaket fra rett til erstatning etter art. 19 på grunn av ekstraordinære omstendigheter. I saken skyldtes den forsinkede ankomsten at et slepetau som hadde falt av en slepebåt var kommet inn i propellen til en ferje. Søfartsstyrelsen endte på at det er meget sjelden at en slepebåt mister slepetrossen, og at det i slike tilfeller er sjelden at trossen går i propellen. Dermed var dette en ekstraordinær omstendighet som bortfrakteren ikke kunne unngått ved hjelp av rimelige tiltak⁹⁵.

⁹² Se EP/Rfor 1177/2010 EU art. 20(4).

⁹³ Se *Bocchese* (2013) s. 90-91.

⁹⁴ Se *Sag C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA*, paragraf 26.

⁹⁵ Se Søfartsstyrelsen avgjørelse av 14. jan. 2013.

Dersom det inntreffer en ekstraordinær omstendighet og denne er utenfor bortfrakterens kontroll, eller værforhold som truer trygg befor- dring, er det et spørsmål *hvor lenge* bortfrakteren kan unnskyldes for forsinkelser og kanselleringer. Her har EU-domstolen satt en stram tidsfrist i en sak som omhandlet nektet ombordstigning etter flypassasjer- forordning 261/2004. Et flyselskap hadde kansellert flyavganger på grunn av en streik og dette ble regnet å være utenfor selskapets kontroll. To dager etter nektet flyselskapet ombordstigning til en ny passasjer. Fly- selskapet nektet ombordstigningen som et ledd i å returnere sine avganger til ordinært tidskjema etter streiken. Her uttalte domstolen at når:

[...]a carrier is obliged to cancel a scheduled flight on the day of a strike by airport staff and then takes the decision to reschedule its later flights, that carrier cannot in any way be considered to be constrained by that strike to deny boarding to a passenger who has duly presented himself for boarding two days after the flight's cancellation.⁹⁶

Flyselskapet kunne dermed ikke henviser til ekstraordinære omstendig- heter som hadde skjedd to dager før den nektede ombordstigningen, og måtte betale erstatning til flypassasjeren. *Sisula-Tulokas* oppfatter dommen dithen at muligheten til å påberope seg den ekstraordinære omstendigheten tar slutt den dagen omstendigheten tar slutt⁹⁷.

Den sentrale i problemstillingen i spørsmålet om adgangen til å på- berope seg den ekstraordinære omstendigheten er om bortfrakteren reelt sett kan kontrollere konsekvensene. I saken nevnt ovenfor var den ek- straordinære omstendigheten streik blant bakkemannskapene. Når denne gikk over mente altså EU-domstolen at flyselskapet reelt sett kunne ha satt inn flere fly for å ha unngått den nektede ombordstigningen. Dette viser at EU-domstolen går langt i tolkningen av hva som er mulig for et transportselskap og belyser hvor strengt EU-domstolen tolker kontroll- kriteriet. *Sisula-Tulokas* skriver at denne utpregede strenge tolkningen av hva som går under begrepet ekstraordinære omstendigheter og hva

⁹⁶ Se Sag C-22/11, *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*, paragraf 37.

⁹⁷ Se *Sisula-Tulokas* (2013) s. 403.

bortfrakteren reelt sett kan kontrollere, betyr at kontrollansvaret nærmer seg det objektive⁹⁸.

Her kan det stilles spørsmål om hvorvidt tidsaspektet og kontrollkriteriet er strengere når det gjelder fly siden forordning 261/2004 i fortalens pkt. 15 sier at ekstraordinære omstendigheter skal vurderes i forhold til «et bestemt fly en bestemt dag», altså ett fly på en dag. Det er ikke sikkert at unntaket blir tolket like strengt i forordning 1177/2010. Dommen viser likevel at det er en tidsmessig grense for hvor lenge bortfraktere kan områ seg etter en ekstraordinær hendelse. At det er et mål at passasjerer skal få like rettigheter uavhengig av transportmiddel tilsier likevel at EU-domstolens generelt strenge tolkningslinje også vil gjelde for båtpassasjerforordningen

4.4.3 Standarderstatning uten økonomisk tap

Erstatning etter båtpassasjerforordningen er standardisert som en andel av billettprisen. De ulike prosentatsene for båtpassasjerer finner man i art. 19 (1) a til d jfr. (2):

- i) skal reisen vare i opp til fire timer må forsinkelsen minst være en time for 25 % kompensasjon, og mer enn to timer for 50 % kompensasjon
- ii) skal reisen vare mellom fire og åtte timer må forsinkelsen minst være to timer for 25 % kompensasjon og mer enn fire timer for 50 % kompensasjon.
- iii) skal reisen vare mellom åtte og 24 timer må forsinkelsen minst være tre timer for 25 % kompensasjon og mer enn seks timer for 50 % kompensasjon
- iv) skal reisen vare i mer enn 24 timer må forsinkelsen være på seks timer for 25 % kompensasjon og mer enn tolv timer for 50 % kompensasjon.

Det følger av art. 19(3) at det er den faktiske pris passasjereren har betalt

⁹⁸ Se Sisula-Tulokas (2013) s. 403-404

som er utgangspunktet for utmålingen. Dersom passasjerer har kjøpt rabatterte billetter vil følgelig den rabatterte pris være utgangspunktet for utregningen av kompensasjonsbeløpet.

Erstatningssystemet har likhetstrekk med det i flypassasjerforordningen siden erstatningsbeløpet også her øker progressivt med lengden på flyvingen. Flypassasjerforordningen 261/2004 skiller seg ut ved at erstatningsbeløpene er forhåndsbestemt og varierer fra 250 til 600 euro⁹⁹. *Sisula-Tulokas* skriver at kompensasjonsbeløpene er høyere for flypassasjerer enn for båt og jernbanepassasjerer¹⁰⁰. Dette må medføre riktighet. For det første må båtpassasjerer ha svært dyr billett før man kommer opp i erstatningsbeløp tilsvarende den laveste erstatningssummen på 250 euro. Flypassasjerer på den andre siden kan ha billetter til 25 euro og få rett til erstatning på 250-600 euro ved forsinkelse eller kansellering. Slik kan flypassasjerer altså få ti ganger billettpåslaget i erstatning, mens en båtpassasjer aldri kan få mer enn halve billettpåslaget i erstatning. På den andre siden kan en flypassasjer aldri få mer enn 600 euro i erstatning, mens båtpassasjerens erstatning ikke er beløpsmessig avgrenset.

Standarderstatningen skiller seg fra alminnelige norske kontrakts- og erstatningsrettslige regler om erstatning der en grunnleggende forutsetning er et økonomisk tap. Når det gjelder forbrukere har begrepet økonomisk tap blitt betydelig utvidet i norsk kontraktsrett de siste tjue år. Det er i følge *Hagstrøm* ikke lenger avgjørende at en forbruker har hatt påviselige utgifter, og tap i form av forringede ferieopplevelser har i noen tilfeller gitt rett til erstatning¹⁰¹. Standarderstatningen går enda et skritt lengre, ved at forsinkelsens avvik i tid fra riktig kontraktsoppfyllelse gir rett til en standardisert utmålt erstatning. Forordningens standarderstatning gjør slik *tid* til penger uavhengig av om forbrukeren faktisk har lidt et økonomisk tap eller hatt en forringet reiseopplevelse.

Forordningens erstatningsutmåling ligner derfor mer på prisavslag i norsk alminnelige kontraktsrett. Passasjerer får en reduksjon av vederlaget som skal tilsvare den reduserte verdi ved forsinkelsen. I alminnelige

⁹⁹ Se EP/Rfor 261/2004 EF art. 7

¹⁰⁰ Se *Sisula-Tulokas* (2013) s. 404

¹⁰¹ Se *Hagstrøm Obligasjonsrett* (2011) s. 555

kontraktsrett er oppfatningen at det ikke bør være mulig med prisavslag i forsinkelsestilfellene. Prisavslag ved forsinkelse er heller ikke vanlig i de kontraktsrettslige lovene vi har. Dette er basert på tanken om at det er lite naturlig å si at ytelsen er redusert i verdi bare fordi den blir levert forsinket¹⁰².

Det kontraktsrettslige instituttet standarderstatningen ligner derfor mest på er en konvensjonalbot i form av en dagmulktklausul. Dagmulktklausuler i norsk kontraktsrett er en forhåndsavtale om størrelsen på forsinkelseserstatningen. I likhet med standarderstatningen er ofte dagmulkten utregnet som en prosentvis andel av vederlagssummen og er normalt ikke betinget av økonomisk tap¹⁰³. Standarderstatningen kan sees som en lovhjemlet dagmulktklausul der det ikke snakk om dager, men om timer før ansvar inntreffer.

Ofte er dagmulktklausuler ment å gi en part et ekstra insentiv til å oppfylle kontraktsmessig¹⁰⁴. Dagmulktene øker dermed for hver dag til oppfyllelse eller til en avtalt ansvarsgrense er nådd. Standarderstatningen er på samme måte trinnsvis, og øker fra 25 % til 50 % etter lengden på forsinkelsen og 50 % kan sees som den absolutte ansvarsgrensen i båtpassasjerforordningen. Standarderstatningens avskrekkende effekt gjør seg i særlig grad gjeldende for flypassasjerdirektivet der erstatningens *størrelse* trolig er et sterkt insentiv for å unngå kanselleringer og forsinkelser¹⁰⁵.

Måten erstatningsutmålingen gjøres i forordning 1177/2010 er ifølge *Kay Rodegra* grunnen til at cruisepassasjerene ikke har rett til erstatning. Cruisepassasjerer kjøper en reisepakke der befordring kun er en liten del av vederlaget og dermed blir erstatningsutmåling som en andel av billettprisen svært ulik erstatningsutmålingen for passasjerbefordring¹⁰⁶. Dersom dette er årsaken kan det stilles spørsmål ved hvorfor erstatningsutmålingen i forordning 1177/2010 ikke er utformet på samme måte som

¹⁰² Se Hagstrøm (2011) s. 423

¹⁰³ Seibid. s. 671-672

¹⁰⁴ Se ibid. s. 671

¹⁰⁵ Se Sisula-Tulokas (2013) s. 404

¹⁰⁶ Se Rodegra (2013) s. 196

for flypassasjerforordningen med fastsatte satser¹⁰⁷.

Forordningen gir bortfrakterne mulighet til å avtale en minimumsgrense for hvor små beløp som skal utbetales, men denne grensen kan ikke være over 6 euro. Det er etter art 19(6) ikke mulig å redusere kompensasjonen ved å trekke fra transaksjonsutgifter som gebyrer på bortfrakterens hånd.

Krever passasjerer kompensasjonen utbetalt i penger må bortfrakteren etterkomme dette, jfr. art. 19(5). For øvrig kan kompensasjonen utbetales i tjenester eller verdikuponger forutsatt at betingelsene er fleksible blant annet med hensyn til gyldighetsperiode og bestemmelsessted. Passasjerene har ikke rett til umiddelbar erstatningsutbetaling, men betaling må etter art. 19(4) skje senest en måned etter passasjerer har krevd erstatning.

Passasjerer med abonnementskort eller periodekort får har ikke en enkeltbillett til utmåling av erstatningsbeløpet. Forordningen inneholder derimot en særregel for utmåling dersom passasjerer med slike kort rammes av «gentagne forsinkede ankomster» etter art 19(2). Dette betyr at slike passasjerer i realiteten kun får krav på erstatning dersom de blir utsatt for flere enn en forsinkelse. Slike passasjerer kan da søke om «passende kompensasjon» etter art. 19(2). Det er dermed slik at slike passasjerer får en særlig form for skjønnsmessig utmålt erstatning etter hvor mange ganger de har blitt utsatt for forsinkelse gjennom sitt abonnement eller sin periode. Dette er igjen et eksempel på at forordningen deler passasjerer inn i grupper og gir de ulike gruppene ulike rettigheter.

4.5 Klagebehandling og sanksjoner ved bortfrakters brudd på rettighetene

Bortfrakterens brudd på passasjerrettighetene etter forordning 1177/2010 kan påklages av passasjerene. Passasjerene kan klage inn brudd til ett eller flere nasjonale håndhevelsesorgan som medlemsstatene må utnevne eller opprette i kraft av forordningens art. 25.

Brudd på passasjerrettighetene i forordning 1177/2010 skal rammes

¹⁰⁷ Se EP/Rfor 261/2004 EF art. 7

av sanksjoner. Statene skal etter art. 28 bestemme hvilke sanksjoner som skal ilegges for overtredelse av forordningens bestemmelser. Etter bestemmelsen skal sanksjonene være ”effektive, stå i rimelig forhold til overtrædelsen og have avfskrækkende virkning”. Det nøyaktige innholdet av disse sanksjonene bestemmes av medlemslandene innenfor disse skjønsmessige rammene¹⁰⁸.

Når det gjelder håndhevelse av flypassasjerforordningen er den individuelle klagebehandlingen lagt til Transportklagenemnda og ileggelse av sanksjoner er lagt til Luftfartstilsynet¹⁰⁹.

For forordning 1177/2010 har justisdepartementet foreløpig pekt på at det er naturlig å utvide mandatet til Transportklagenemnda til å omfatte båtpassasjerer¹¹⁰. Mens Nærings- og Handelsdepartementet argumenterer i sitt hørings svar for at Sjøfartdirektoratet bør ilegge sanksjonene siden direktoratet allerede ilegger sanksjoner for overtredelse av skipssikkerhetsloven¹¹¹. Hvilke og hvor mange organer som får ansvaret for håndhevelsen av båtpassasjerforordningen er dermed foreløpig usikkert.

For flypassasjerer er klagebehandlingen gratis og Transportklagenemnda avgir rådgivende vedtak i individuelle saker. *Morten Kjelland* har gjort en undersøkelse som viser at hver tiende passasjer som får medhold i Transportklagenemnda ikke får realisert sine rettigheter fordi flyselskapet nekter å følge vedtaket. Hans analyse av norsk rettspraksis viser videre at ingen hittil har gått videre med sitt krav til domstolsbehandling. Dette viser at ikke alle passasjerer som klager og får medhold er garantert å få realisert sine rettigheter¹¹². Samlet sett mener *Kjelland* likevel at ordningen sikrer klagerne «access to justice¹¹³». Selv om ord-

¹⁰⁸ *Donatella Bocchese* skriver at det at statene er gitt vide rammer til å bestemme konsekvensene av brudd på plikter etter forordningen og vilkårene for å behandle klagesaker er et element ved forordningen som svekker passasjerrettighetene, se *Bocchese* (2013) s. 92

¹⁰⁹ Se *Kjelland* (2013) s. 243

¹¹⁰ Se Justis- og politidepartementets høringsnotat (2012) s. 28-29.

¹¹¹ Se Nærings- og handelsdepartementet hørings svar (2012) s. 6.

¹¹² Se *Kjelland* (2013) s. 305

¹¹³ Se *ibid* s. 424.

ningen ikke er problemfri må det dermed legges til grunn at utvidelsen av klageordningen til å gjelde båtpassasjerer vil gi disse tilstrekkelige klagemuligheter.

5 Passasjerenes rettigheter ved forsinkelse og kansellering etter sjøloven sammenholdt med rettighetene i forordning 1177/2010

5.1 Innledning

I dette kapittelet skal jeg skissere rettighetene som følger av sjøloven, for deretter å klargjøre hvordan reglene skiller seg fra eller har likhetstrekk med båtpassasjerforordningen.

Fremstillingens inndeling tilsvarende fremstillingen av forordningens regler i kapittel 4. Bortfrakterens rett til å ikke gjennomføre befordringen etter § 413(1) er tatt med fordi den i noen tilfeller vil stride mot forordningens regler.

Det følger av sjølovens § 430 at alle passasjerrettighetene som er nevnt nedenfor, bortsett fra erstatningsretten etter § 418a, er preseptoriske og kan ikke fravikes ved forhåndsavtale.

5.2 Umiddelbare rettigheter etter sjøloven

5.2.1 Passasjerens hevingsrett ved vesentlig forsinkelse

Det følger av sjøl. § 413(2) at passasjerens før avgang har en rett til å heve befordringsavtalen. Vilkåret for denne rettigheten er at avgangen blir «vesentlig forsinket» jfr. § 413(2). En forutsetning for denne rettigheten er at den kun gjelder avgang fra «det sted der reisen begynner» jfr. sjøl. § 413(2). Dersom en befordring har flere etapper, og den vesentlige forsinkelsen inntreffer på en senere etappe, gjelder ikke hevingsretten. Hevingsoppgjør etter § 413(2) skjer etter alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.

Det følger videre av sjøl. § 414(1) at passasjerens også har rett til å heve befordringsavtalen under selve befordringen. Vilkårene for dette er for det første at det har oppstått et opphold som gir passasjerens rett på omleg-

ging med alternativ befordring som beskrevet nedenfor i pkt. 5.2.3. Deretter er det et vilkår for hevingsretten at bortfrakteren ikke sørger for omlegging av befordringen innen rimelig tid. Restitusjonsoppjøret etter sjøl. § 414 skjer med et fradrag i vederlaget etter reglene i sjøl. §417(1) jfr. § 417(2) for en forholdsmessig del av det avtalte vederlag etter hvor stor del av befordringen som allerede er utført¹¹⁴.

5.2.1.1 Sammenligning av sjøloven og forordning 1177/2010

På dette punktet er det flere forskjeller mellom forordningen og sjøloven.

Passasjerene får etter forordningens art. 18(1)b rett til gå fra befordringen og få tilbakebetalt sitt vederlag fra bortfrakteren ved forsinket avgang. Fra passasjerens ståsted har denne rettigheten de samme rettsvirkningene når det gjelder tilbakebetaling av vederlag som hevingsretten etter sjøloven.

En første forskjell er likevel at retten etter forordningens art. 18 ikke bare gjelder fra befordringens første avgang, men ved hver avgang.

En annen forskjell mellom forordningens rett til tilbakebetaling og sjølovens hevingsrett er at passasjerer på cruise ikke vil ha en slik rett etter forordningen. Dermed vil cruisepassasjerer som opplever en vesentlig forsinket avgang utelukkende ha rett til heving etter sjøloven.

En tredje forskjell er at tilbakebetalingsretten etter forordningen inntreffer etter 90 minutters forsinkelse i motsetning til sjøloven der plikten avhenger av en vesentlighetsvurdering. Den enkle utformingen av regelen i forordningen vil trolig føre til en styrkning av passasjerens reelle mulighet til å kreve slik tilbakebetaling.

En fjerde forskjell er at dersom en passasjer hever befordringen ved et opphold i en mellomhavn under reisen skal bortfrakteren etter sjøl. §414(1) ha en andel av vederlaget som kompensasjon for utført frakt. Etter art. 18(1)a i forordningen skal passasjerer som utgangspunkt ha hele vederlaget tilbakebetalt, unntatt når den delen av befordringen som er utført har tjent passasjerens formål med reisen. Dette kan være at

¹¹⁴ Se punkt 4.6.1 og tilhørende note 44.

passasjerer er ført nærmere sitt reisemål og han fortsetter reisen, eller at han har gjennomført deler av en lystreise.

5.2.2 Særlig om bortfrakterens hevingsrett før avreise

Når avtalen gjelder «et bestemt skip» og dette «går tapt» eller blir «uistandsettelig»¹¹⁵ før reisen er begynt, plikter ikke bortfrakteren å utføre befordringen, jfr. sjøloven § 413(1). Hvorvidt befordringsavtalen gjelder et bestemt skip beror på en tolkning av avtalen, og har passasjerer reservert plass på et bestemt skip, må utgangspunktet være at bortfrakteren ikke kan henvise ham til et annet skip¹¹⁶.

Denne regelen i sjøloven er en rett for bortfrakteren, på særlige vilkår, til å kansellere en avgang før første avgang i befordringen.

Bortfrakternes hevingsrett etter § 413(1) i sjøloven kolliderer med passasjerenes rett etter art. 18 til et tilbud om omlegging eller tilbakebetaling. Bortfrakterens plikt til å tilby omlegging er etter forordningen ubetinget og uavhengig av om befordringen er avtalt med et spesielt skip eller ikke. Således vil en bortfrakter som mister sitt skip fortsatt ha plikt etter forordningen til å tilby omlegging og alternativ befordring frem til bestemmelsesstedet til passasjerene.

5.2.3 Rett til omlegging og alternativ befordring

Dersom det oppstår et særlig opphold under befordringen har passasjerer etter sjøl. § 414(1) rett til omlegging, det vil si alternativ befordring frem til «endelig bestemmelsessted etter befordringskontrakten». Her kan det stilles spørsmål om dette innebærer at den alternative befordringen må gjennomføres etter planlagt rute. Forarbeidene skriver at når det gjelder cruise er dette ikke tilfellet. Kravet er at passasjerer skal befordres til bestemmelsesstedet der cruiset skulle avsluttes¹¹⁷.

Det første vilkåret for rett til omlegging er at det oppstår et «opphold» under reisen slik at det med «rimelighet ikke kan forlanges» at passasjerer «skal vente» etter sjøl. § 414(1). Etter hendelsen har inntruffet må altså

¹¹⁵ Se sjøl. § 10 for definisjon av «uistandsettelig»

¹¹⁶ Se Ot.prp.nr. 28 (1972-1973) s. 21

¹¹⁷ Se Innstilling IX fra sjølovskomiteen s. 16

bortfrakteren vurdere hvor lenge oppholdet vil vare for så å avgjøre om det er rimelig å forlange at passasjerer venter.

Det andre vilkåret etter sjøl. § 414(1) er at oppholdet har oppstått «under reisen» jfr. § 414 (1). Etter ordlyden betyr dette at hendelsen må inntreffe mellom første avreise og endelig ankomst. Opphold i mellomhavner eller avganger på etapper under befordringen må således være inkludert.

Passasjerer får etter sjøl. § 414 automatisk rett til omlegging og alternativ befordring ved to andre kritiske hendelser. Det første tilfellet er når skipet går tapt og det andre tilfellet når skipet blir uistandsettelig. Bestemmelsen må forstås slik at i disse tilfellene utløses passasjerens rett til videre befordring umiddelbart etter hendelsen.

Omleggingen skal skje ved alternativ befordring etter sjøl. §414(1) skje på «hensiktsmessig måte». Bortfrakteren skal i tillegg bære «de utgifter dette medfører». Utgangspunktet for å vurdere hva som er hensiktsmessig befordring må tas i befordringskontrakten. Dersom en passasjer for eksempel ikke har betalt for kost og losji trenger ikke den videre befordring å inneholde gratis forpleining. Tar den alternative befordringen lengre tid må merutgiftene til dette dekkes av bortfrakteren¹¹⁸.

5.2.3.1 Sammenligning av sjøloven og forordning 1177/2010

Retten til omlegging i sjøloven og i forordningen skiller seg ved at forordningens regel gjelder før avgang, mens sjølovens regel gjelder ved opphold under reisen. Forordningens regel gjelder videre ved kansellerte eller forsinkede avganger, mens sjølovens regel gjelder opphold under reisen uten noen nødvendig forbindelse med avganger. Får en båt motortrøbbel mellom en avgang og en ankomst utløser det derfor ingen rett til omlegging av befordringen etter forordningen, men vil gjøre det etter sjøloven.

Innholdet i omleggingsplikten er ganske likt etter sjøloven og forordningen. Passasjerene har rett på befordring til tilsvarende vilkår og en får

¹¹⁸ Se Ot.prp.nr. 28 (1972-1973) s. 21

ikke bedre rettigheter enn det som først er avtalt i befordringskontrakten.

5.2.4 Rett til assistanse i form av forpleining og innkvartering

Passasjerer har rett til assistanse i form av passende kost og losji for bortfrakterens regning etter sjølovens § 414(2).

Det er to vilkår som må være til stede før denne rettigheten utløses. Det første vilkåret etter § 414(2) er at oppholdet skjer i en «mellomhavn». Passasjerer har dermed denne rettigheten under reisen, men ikke ved forsinkelser i forbindelse med avgang fra reisens første havn.

Det andre vilkåret er at passasjerer må oppholde seg på land på grunn av «havari» eller «andre hindringer» på skipets side, jfr. sjøl § 414(2). En alminnelig tolkning av «havari» kan være både et forlis, som i totalhavari eller en mindre skade på skipet eller en bestanddel av skipet. «Andre hindringer» setter i seg selv ingen nedre grense eller begrensninger for hva som kan utgjøre en hindring, og det kan for eksempel være at det blir tatt arrest i skipet slik at det ikke får forlate en mellomhavn.

Bortfrakteren skal etter sjøl. § 414(2) betale og sørge for «passende» kost og losji. Dette gjelder ifølge forarbeidene også passasjerer som ikke har betalt for måltider eller losji i befordringskontrakten. Bortfrakteren skal dermed betale merutgiftene passasjerer får i forbindelse oppholdet til kost og losji¹¹⁹.

5.2.4.1 Sammenligning av sjøloven og forordning 1177/2010

For det første gjelder sjølovens rett til kost og losji i motsetning til etter forordningen for alle passasjerer uavhengig av befordringskontrakt, type billett og infrastruktur ved avgangshavn. Dette gir utformingen av sjølovens regel både større anvendelsesområde og en enklere utforming enn forordningen.

Retten etter sjøloven er for det andre uavhengig av passasjerens medvirkning til hendelsen og kjennskap til forsinkelsen, mens passasjerer etter forordningen i disse tilfellene mister retten til assistanse.

¹¹⁹ Se Ot. prp. nr. 28.(1972-1973) s. 21

For det tredje er passasjerenes rett til forpleining etter sjøloven ikke avhengig av en rimelighetsvurdering av kostnadene ved å anskaffe forpleininger slik den er etter forordningen. Dette betyr at passasjerenes rett til forpleining etter sjøloven er mindre avhengig av bortfrakters vurderinger og også mindre sårbar for skiftende omstendigheter.

En fjerde forskjell er at passasjerenes rett til forpleining og innkvartering etter forordningen, i motsetning til i sjøloven, gjelder før befordringens avgang. Forordningen inneholder i motsetning til sjøloven ikke noen assistanseplikt for bortfrakteren mellom avgang og ankomst, som for eksempel ved motorhavari. Dermed er passasjerene etter forordningen rettighetsløse mellom avgang og ankomst i en hver gitt befordring. De to regelsettene gir altså vern til passasjerene i ulike situasjoner og på ulikt tidspunkt under befordringen.

5.3 Etterfølgende rettigheter etter sjøloven

5.3.1 Deklaratorisk rett til erstatning.

Passasjerenes rett til erstatning ble deklarasjonsrett fra 1. januar. 2014. Denne rettigheten er til forskjell fra de andre rettighetene beskrevet i pkt. 5.2 altså ikke lenger preseptorisk, og står seg ikke mot en ansvarsfraskrivelse i befordringskontrakten.

Dette betyr at passasjerer ikke lenger har noen etterfølgende preseptoriske rettigheter i forsinkelsestilfellene etter sjøloven.

Erstatningsregelen i sjølovens § 418a er et ansvar for tap som følge av en hendelse under befordringen som bortfrakteren er skyld i. Det må oppstå en forsinkelse på grunn av en hendelse under befordringen som «skyldes feil eller forsømmelse» fra bortfrakterens side eller noen han «svarer for». Hendelsen bortfrakteren kan klandres for må videre føre til en forsinkelse i forhold til det avtalte ankomsttidspunktet. Det er ikke noe krav om at forsinkelsen har en viss lengde. Den må kun avvike fra det avtalte og føre til et tap for passasjerene.

I sjøloven er bevisbyrden lagt til passasjerene når det gjelder tapets omfang og årsakssammenhengen mellom forsinkelsen og tapet. Motsatt

er bevisbyrden lagt til bortfrakteren når det gjelder ansvarsgrunnlaget slik at han må godtgjøre at han ikke har opptrådt ansvarsbetingende¹²⁰. Regelen om bevisbyrden for bortfrakteren er en preseptorisk regel¹²¹. Dette til forskjell fra erstatningsbestemmelsen i seg selv som er deklarasjon. Dette er en inkonsistent utforming av reglene, og selve bevisbyrderregelen blir irrelevant dersom bortfrakteren velger å avtale seg bort fra sjølovens erstatningsansvar.

Passasjerens rett til erstatning er begrenset ved ansvarsbegrensningen av bortfrakternes ansvar i sjølovens § 422. Her er bortfrakternes ansvar begrenset til 4694 SDR. SDR er en trekkrettighet som representerer et krav på utenlandsk valuta. Etter sjølovens § 505 skal SDR omregnes til norske kroner etter kronens verdi uttrykt i SDR den dag da betaling finner sted. For å gi ett inntrykk av hva ansvarsbegrensningen ligger på viser gjennomsnittsberegninger fra Norges Bank at 1 SDR i snitt hadde en verdi på 8,9 NOK i løpet av 2013. Dermed hadde bortfrakternes ansvarsbegrensning ligget rundt 41 776 kroner i 2013¹²².

5.3.1.1 Sammenligning av sjøloven og forordning 1177/2010

Sjølovens og forordningens rett til erstatning skiller seg fra hverandre først og fremst ved at retten til erstatning etter forordningen er preseptorisk, mens sjølovens er deklarasjon. Rettighetsvernet skiller seg videre fra hverandre på følgende områder: kravet til forsinkelsen, ansvarsgrunnlaget og utmålingen.

Forordningen har standardiserte krav til forsinkelsens varighet målt i forhold til lengden på befordringen. På de korteste befordringene må forsinkelsen etter art. 19 være minst en time, og på de lengste minst seks timer. Sjøloven inneholder ikke noe sånt krav. Derimot er det et krav om at forsinkelsen faktisk har ført til et tap for passasjereren, og loven legger bevisbyrden for å bevise årsakssammenhengen på passasjereren. Forordningens system er enklere utformet siden passasjereren kun må konstatere at forsinkelsen har en viss varighet for å ha rett til erstatning.

¹²⁰ Se Sjølovens § 421(2)

¹²¹ Se punkt 2.3 og sjølovens § 421 jfr. § 430.

¹²² Se Norges Bank

Ansvarsgrunnlaget etter forordningen er i utgangspunktet objektivt, med muligheter for bortfrakteren til å bevise at det foreligger ekstraordinære omstendigheter eller værforhold som hindrer en trygg befordring. I sjøloven er ansvarsgrunnlaget culpa og bortfrakteren har bevisbyrden for at han ikke har opptrådt uaktsomt. Begge metodene er fordelaktige for passasjerer, men forordningen krever ikke skyld og det er dermed trolig en større mulighet for flere passasjerer å få tilkjent erstatning.

Når det gjelder erstatningsutmålingen er forordningens standarderstatning slik at utmålingen er fastsatt til enten 25 % eller 50 % av billettprisen uavhengig av økonomisk tap. Dette skiller seg fra sjølovens system som tar sikte på å dekke det faktiske tapet passasjerer har hatt, opp til en fastsatt ansvarsbegrensning. Den første forskjellen her er at siden økonomisk tap ikke er en forutsetning for erstatning etter forordningen vil langt flere passasjerer kunne kreve erstatning. Den andre forskjellen mellom de to erstatningene er at passasjerer ikke vil få dekket et eventuelt tap utover standarderstatningen etter forordningen. Dermed vil en passasjer som opplever et stort tap som en konsekvens av forsinkelsen ikke bli kompensert etter forordningens erstatningssystem.

6 Noen avsluttende refleksjoner

Den komparative analysen, som er hovedmålet i oppgaven, er foretatt underveis i kapittel 3, 4 og 5. Avslutningsvis vil jeg gjøre noen kortfattede refleksjoner rundt passasjerrettighetene.

Et første punkt av interesse er forordningens utforming. Regelverket har et oppstykket virkeområde som er preget av et komplisert system for når reglene i forordningen får anvendelse. Til forskjell fra sjøloven og flypassasjerforordningen får passasjerer ulike rettighetskataloger basert på type befordring, type billett og om reisen går fra havn eller havneterminal etter forordning 1177/2010. Resultatet er et ujevnt rettighetsvern og det skapes uklarhet rundt når man har en rettighet og når man ikke har det. Dette bidrar til å svekke passasjerrettsvernet.

På den andre siden er det en styrke at de materielle passasjerrettighetene i forordningen er utformet enkelt og lettfattelig sammenlignet med flypassasjerforordningen, som er preget av et komplisert «krysshenvisningssystem» som gjør lesingen vanskelig¹²³. Uklarhetene i forordning 261/2004 er avklart i rettspraksis og disse avklaringene er inkorporert i forordning 1177/2010. Reglene i forordning 1177/2010 er derfor klarere utformet, og dette gjør det enklere for båtpassasjerer å forstå sine rettigheter som igjen styrker passasjerrettsvernet.

Når det gjelder det materielle vernet vil jeg spesielt påpeke den svakheten det er ved passasjervernet at retten til erstatning etter sjøloven er deklarasjonsrett. Justisdepartementet sa i høringsnotatet vedrørende inkorporeringen av forordning 1177/2010 at det da preceptoriske skyldansvaret skulle videreføres og at det ville innebære en ordning med trinnvist ansvar. Forordningens standarderstatning ville slik utgjøre en grunnerstatning og skylderstatningen ville dekke eventuelle tap utover dette¹²⁴.

Når sjølovens erstatningsregel nå er gjort deklarasjonsrett får dette to implikasjoner dersom bortfrakteren fraskriver seg erstatningsansvaret.

¹²³ Se Kjelland (2013) s. 431

¹²⁴ Se Justis- og politidepartementets høringsnotat (2012) s. 30.

For det første vil passasjerens rett på erstatning bli begrenset til standarderstatning, og tap utover dette blir ikke dekket. For det andre vil det samlede passasjerverket bli dårligere enn det som gjelder for flypassasjerer. For flypassasjerer har EU-domstolen tolket passasjerrettighetene i forordning 261/2004 i sammenheng med Montreal-konvensjonens preseptoriske erstatningsregel¹²⁵. Resultatet er at dersom bortfrakteren forsømmer sine plikter får passasjerene et etterfølgende krav på erstatning for utlegg til forpleininger og innkvartering¹²⁶. For å oppnå et rettighetsnivå for båtpassasjerer som tilsvarer det som gjelder for flypassasjerer, ville man derfor måtte gjeninnføre den preseptoriske erstatningsretten i sjøloven.

¹²⁵ Se Luftfartsloven § 10-20

¹²⁶ Se Kjelland (2013) s. 421

Litteraturliste

Juridisk litteratur

Bøker

- 2009 Arnesen, Finn og Are Stenvik. *Internasjonalisering og juridisk metode – særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett*. Oslo, 2009
- 2013 Bocchese, Donatella. *Passengers' rights and carriers' liability*. Roma, 2013
- 2011 Craig, Paul og Gráinne De Búrca. *EU law: texts, cases and materials*. 5. utg. Oxford, 2011.
- 2010 Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 7.utg Oslo. 2010.
- 2011 Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 2. Utg. Oslo, 2011.
- 2011 Sejersted, Fredrik ... [et al.]. *EØS-rett*. 3. utg. Oslo, 2011.
- 1985 Sisula-Tulokas, Lena. *Drøjsmålsskador vid passagerartransport*. Helsingfors, 1985.
- 2013 Kjelland, Morten. *Flypassasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering.- en analyse av EU-domstolens og Transportklagenemdas praksis med refleksjoner over forvaltningsrettslige, prosessrettslige og retts sosiologiske sider*. Oslo, 2013

Artikler

- 1975 Brækhus, Sjur *Skibsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og -identifisering I: MARIUS* (1975) s. 5-61
- 2013 Rodegra, Kay P. *Neue EU-Verordnung für Kreuzfahrtsreisen I: Monatsschrift für Deutsches Recht*. (2013) s. 194-197
- 2013 Sisula-Tulokas, Lena *Schablonkompensation till flygpassagerare – och till oss andra. I: JFT* 5-6 (2013) s. 396-423

Lovgivning

Norske lover

- 2013 Lov om endringer i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) av 7. juni 2013 nr. 30.
- 1994 Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.
- 1992 Lov av om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS-loven) av 27. november 1992 nr. 109.
- 1993 Lov om luftfart (luftfartsloven) av 6. november 1993 nr. 101.

Norske forskrifter

- 2010 Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (Jernbanepassasjerrettighetsforskriften) av 3. september 2010 nr. 1241.
- 2005 Forskrift om flypassasjerers rettigheter ved nektet ombordstigning og innstilt eller vesentlig forsinket flyging (Forskrift om flypassasjerers rettigheter) av 17. februar 2005 nr. 141.

Utenlandske lover

- Søloven Lovbekendtgørelse nr 75 af 17. Januar 2014 om søloven, som ændret senest ved lov nr. 618 af 12. Juni 2013.
Søloven [Danmark]
- Sjölög Sjölög (1994:1009) [Sverige]
- Sjölög Sjölög (15.7.1994/674) [Finland]

EU-traktater

- Lisboa-traktaten Lissabontraktaten om ændring af traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, underskrevet i Lissabon den 13. december 2007.

EU-forordninger

EP/Rfor 1177/2010 EU

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EØS-relevant tekst).

EP/Rfor 1371/2007 EF

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

EP/Rfor 261/2004 EF

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boarding-afvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EØS-relevant tekst).

Dommer

Utenlandske avgjørelser

Søfartsstyrelsen.

Slæbetrosse der går i et skibs thruster anset for usædvanlige omstændigheder ikke kompensation for forsinket ankomst. Afgørelse 14. januar 2014.

http://www.soefartsstyrelsen.dk/skibsfartspolitik/Documents/Afgoerelse140114_UdsaedvanligeOmstaendigheder.pdf [sitert 28.3.2014]

EU-dommer

Sag C-12/11	Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.
Sag C-509/11	ÖBB-Personenverkehr AG v. Schienen-Control Kommission and Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.
Sag C-22/11	Finnair Oyj v. Timy Lassooy.
Sag C-549/07	Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA.
Samenslåtte saker C-402/07 og C-432/07	Condor Flugdienst GmbH and Stefan Böck and Cornelia Lepuschitz v. Air France SA.
Sag C-344/04	The Queen, on the application of International Air Transport Association and European Low Fares Airline Association v. Department for Transport.

Forarbeider

Proposisjoner

Prop. 54 LS (2012-2013)	<i>Endringar i sjøloven (reglar om passasjeransvar, m.a. gjennomføring av forordning (EF) nr. 392/2009) og samtykke til ratifikasjon av 2002-protokollen til Aten-konvensjonen om transport av passasjerar og deira reisegods til sjøs, 1974, m.m.</i>
Ot.prp. nr. 20 (2003-2004)	<i>Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai</i>

- Ot. prp. nr. 28. (1972-1973) *1999 om visse ensartede regler for internasjonalt luftbefordring.*
Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.

Høringsrunder

- 2012 *Høring – Spørsmål om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av Aten-konvensjonen 2002, gjennomføring i norsk rett av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) NR. 392/2009 (Atenforordningen) og gjennomføring i norsk rett av Europaparlamentets- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 (forordninga om båtpassasjerrettar) Høringsuttalelse, Lovavdelingen i Justis og politidepartementet, mars 2012.*
- 2012 *Gjennomføring av Athen-konvensjonen 2002 m.m – Hørings svar fra Nærings- og handelsdepartementet. Det Kongelige Nærings- og Handelsdepartement, juni 2012.*

EU-forarbeider

Reguleringsforslag 2008/0246

Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004 on cooperation between national authorities responsible for the enforcement of consumer protection laws 4. desember 2008.

Personlige meddelelser

Sandvik, Edvard Thonstad. E-post 27. februar 2014. Vedlegg 1

Sandvik, Edvard Thonstad. E-post 27. februar 2014. Vedlegg 2

Nettsider

BC Ferries. On Time Performance (2013) http://www.bcferries.com/current_conditions/On_Time.html [sitert 26.2.2014]

BC Ferries. Annual Reports 2010/2011 (2011). http://www.bcferries.com/files/AboutBCF/AR/BCF_Annual_Report_2010-2011.pdf [sitert 26.2.2014]

BC Ferries. Just the Facts. http://www.bcferries.com/current_conditions/Stats.html [sitert 26.2.2014]

Caledonian MacBrayne. Your Guide to Passenger Welfare. <http://www.calmac.co.uk/Downloads/pax%20welfare/Pax%20Welfare.pdf> [sitert 09.3.2014]

Cruise Norway. Norway statistics 2012 (2012). <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3579> [sitert 25.2.2014]

Deutsche Bahn. Personenzüge der DB im Jahr 2011 zu 92,9 Prozent pünktlich. http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/2244226/puenktlichkeit_20120118.html?hl=p%C3%BCnktlich [sitert 17.03.2014]

EU Consumer Policy Strategy 2007-2013. Empowering consumers, enhancing their welfare, effectively protecting them (2007). http://ec.europa.eu/consumers/overview/cons_policy/doc/cps_0713_en.pdf [sitert 26.2.2014]

Innovasjon Norge. En oversikt over cruisenæringen i Norge (2007). <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=1563> [sitert 25.2.2014]

Norges Bank. Spesielle trekkrettigheter. <http://www.norges-bank.no/no/prisstabilitet/valutakurser/xdr/aar/> [sitert 13.2.2014]

Skibladner, *Charter, firmaturer, selskaper og brylluper*. <http://www.ski-bladner.no/> [sitert 22.4.2014]

Statistisk Sentralbyrå. Innenlandsk persontransport, etter transportmåte. <http://www.ssb.no/123949/innenlandsk-persontransport-etter-transportm%C3%A5te> [sitert 24.2.2014]

Statistikk

Bureau of Transportation Statistics On-Time Arrival Performance National (January - December, 2013). http://www.transtats.bts.gov/OT_Delay/ot_delaycause1.asp?display=data&pn=1 [sitert 17.03.2014]

Bureau of Transportation Statistics Amtrak On-Time Performance Trends and Hours of Delay by Cause. http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov/bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_73.html [sitert. 17.03.2014]

Avisartikler

Lindberg, Per «Stavangerfjord» forsinket til Bergen I: Bergens Tidene. 19. juli 2013. <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Stavangerfjord-forsinket-til-Bergen-2933777.html#.UwyRnv15PIs> [sitert 25.2.2014]

Stenvaagnes, Ragnhild, Ny forsinkelse av cruiseferge I: Bergens Tidene. 16.mai 2013. <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Ny-forsinkelse-av-cruiseferge-2898570.html> [sitert 25.2.2014]

Valaker, Ole Store forsinkelser på danskebåten I: Bergens Tidene. 21. juli 2013. http://www.bt.no/nyheter/okonomi/Store-forsinkelser-pa-danskebaten-2934762.html#.UwsYW_15PIs [sitert 25.2.2014]

Vedlegg 1

Sandvik, Edvard Thonstad. Statens vegvesen. E-post 27. februar 2014.

Hei,

Vi har nok ikke lett tilgjengelig det du er ute etter. Vi er fremdeles litt usikre på hvilke samband og fartøyer og hvor store forsinkelser som vil komme innunder den nye forordningen om båtpassasjerers rettigheter ved forsinkelse, forordning 1177/2010.

Vi antar at mellom 20 og 50 av de ca 190 bilferjene i Norge er så små (mannskap på tre eller færre) at de mest trolig ikke kommer under forordningen. Ellers så har vi flere samband som har frekvenser med avgang hvert 20 minutt. Hvis vi har problemer i sambandet og det blir 1/2 times avganger, faller det da inn under forsinkelsesbegrepet i forordningen? Det er kun et fåtall samband hvor vi har forhåndsalg av billetter, vil en passasjer som står på kai uten billett komme inn under forordningen? Grunnen til at jeg stiller disse spørsmålene er at det vil være fint å kunne forsøke å avgrense undersøkelsene til de aktuelle sambandene. Jo mer presis vi klarer å være for hva vi leter etter av forsinkelser jo mer nøyaktige data klarer jeg å fremskaffe.

Med hilsen

Edvard Thonstad Sandvik

Seksjon: Vegforvaltning og utvikling

Postadresse:

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 OSLO

Besøksadresse: Brynsengfaret 6A, OSLO

Telefon: +47 22073494 Mobil: +47 93065211

e-post/Lync: edvard.sandvik@vegvesen.no

<http://www.vegvesen.no> e-post: firmapost@vegvesen.no

Vedlegg 2

Sandvik, Edvard Thonstad. Statens vegvesen. E-post 27. februar 2014.

Det er mulig for et stort takstpåslag (30%?) å forhåndsbestille plass på noen få av de lange ferjesambandene. Disse er knyttet opp til konkret avgang. Periodebilletter (månedskort) gir ikke plass på konkret avgang. På ca 20 av landets 140 ferjesamband blir det forhåndsolgt ferjebilletter til de trafikantene som har kommet til ferjekaien (stort sett kun om somrene). Disse billettene oppgir ikke avgangstidspunkt, kun samband.

Hovedgrunnen til at reisende ikke kommer med avgang de mener de har bilferjebillett til i Norge i dag er at ferjene ikke går på grunn av dårlig vær eller at sambandet er stengt grunnet tekniske problemer med ferjekai eller ferje. Har er det erstatningsplikt bortsett fra pengene tilbake for forsinkelser knyttet til vær?

Med hilsen

Edvard Thonstad Sandvik

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, forsikring, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet MarLus, inkludert Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY), publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet MarLus - siste utgaver

- | | | |
|-----|--|---|
| 429 | Selected master theses
Utvalgte studentoppgaver
2013 | Contributors: Tesfaye T Abebe, Rusudan Tchukuaseli, Vegard A Nymoen, Christopher Huitfeld. Selma Næss-Ulseth. 2014. 340 p |
| 430 | SIMPLY 2013 | Bidrag av Thor Falkanger, Trond Solvang, Alla Pozdnakova, Jonas Myhre, Sergey S Seliverstov. 2014. 106 p. |
| 431 | SOLHEIM, Henning | Off hire etter sjøloven ved konkurrerende hindringer. 2014. 122 s. |
| 432 | HYLDMO, Kristine | Iverksettelse av akserelasjonstiltak etter NS 8405 og NF 07. 2014. 138 s. |
| 433 | MELDAHL, Håkon
Stalheim | Prosjekt og utbygging på egen risiko - "sole risk". Ein analyse av reglane om utføring av prosjekt og utbygging på egen risiko i petroleumsverksemda på norsk kontinentalsokkel. 2014. 121 s. |
| 434 | KOMISSAR, Sofie | Uekte endringer. Bruken av endringsreglene i NS 8405 og NF 07 på utilsiktede forhold. 2014. 137 s. |
| 435 | The Norwegian Maritime
Code | 24 June 1994 no. 39 with amendments including Act 7 June 2013 no. 30. 2014. 242 p. |
| 436 | NORDBAKKEN, Charlotte | Rettslig regulering av returordningen for EE-avfall. 2014. 159 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9©

Distribusjon

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandlere. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til post@bokbyen.no eller telefon 57 69 22 10.

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: jus.uio.no/nifs. Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – abonnement

Sjørettsfondet tilbyr nå abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send e-post til post@bokbyen.no. Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. De tolv utgavene på totalt 2892 sider som ble utgitt i 2013 kostet til sammen 5 190 kr i utsalg for enkeltnumerene.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

