



*The Swedish Shipowners' Association*

Justitiedepartementet  
Enheten för immaterialrätt och transporträtt  
103 33 Stockholm

## **Remissyttrande**

Ju2009/2038/L3

Bryssel 2009-04-01

### **Förslag till EG-förordning om fartygspassagerares rättigheter**

Sveriges Redareförening har mottagit rubricerad remiss (Ju2009/2038/L3).

Sveriges Redareförening stöder till stora delar kommissionens förslag om att stärka passagerarnas rättigheter vid resor till sjöss, på samma sätt som man redan gjort för flygsektorn. Sveriges Redareförening har dock en del synpunkter på förslaget och kommer nedan att ta upp en del av dessa.

Syftet med regleringen av flygsektorn var att komma till rätt med problemet med överbokningar. Detta problem existerar inte inom sjöfarten. Vidare är sjöfarten betydligt mer diversifierad än t.ex. flygsektorn. Det är stora skillnader mellan en liten passagerarfärja som gör korta resor med ett fåtal passagerare och ett stort kryssningsfartyg som tar över 5000 passagerare är till sjöss långa perioder. Det är stora skillnader på rutterna som trafikeras, geografiska omständigheter, hamnar, terminaler, väder och avgångsfrekvenser. Allt detta leder till att den föreslagna "one size fits all" regleringen inte är speciellt lämpad för sjöfarten.

Förslaget är en del av EU-kommissionens kommunikation, Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8 slutlig). Kommunikationen innehåller även ett förslag om att minska administrativa bördor för att effektivisera sjöfarten. Det är svårt att se hur dessa två målsättningar skall kunna kombineras då förslaget om passagerarrättigheter kommer att leda till betydande administrativa bördor för rederier och operatörer.

Definitionerna i förslaget bör vara i linje med definitionerna i Athénkonventionen och dess europeiska motsvarighet för att undvika komplikationer.

Definitionen av försening, Artikel 3 (c), innebär att den som utför transporten kan straffas för både försenad avfärd eller försenad ankomst. Ankomsttiden bör vara avgörande för om en försening uppstått eller ej.



*The Swedish Shipowners' Association*

Definitionerna av passagerarfartyg och ro-ro-passagerarfartyg i Artikel 3 (o) och 3 (p) bör förtydligas. Det finns många ro-ro-fartyg som endast tar frakt men som kommer att klassas som passagerarfartyg eftersom de har fler än 12 passagerare ombord, lastbilschaufförer. Alternativet är att definiera vad en passagerare är.

Det är viktigt att hitta en balans mellan rättigheterna för personer med funktionshinder och säkerhetskrav i förslagets Artikel 7. Termen "fysiskt omöjligt att ta ombord" i Artikel 7. 1 (b) bör ändras. Det är nästan alltid fysiskt möjligt att bära en person men det innebär inte att det är lämpligt. Det kan vara säkerhetsmässigt tveksamt, obekvämt eller rentav upplevas som förnedrande. Artikeln borde istället återspegla möjligheten att kunna erbjuda en normal service vad gäller säkerhet, värdighet etc. och som dessutom är operationellt och ekonomiskt försvarlig.

Rätten till assistans i hamnar i Artikel 9 är problematisk eftersom den som utför transporten sällan har kontroll över hamnen. Detta är viktigt eftersom det ofta är hamnarna som ansvarar för infrastrukturen.

Artikel 15 (c) bör tas bort. Det finns ingen anledning att en maskiningenjör, eller någon annan av de många ombord som inte har kontakt med passagerarna, skall genomgå utbildning om funktionshinder.

Artikel 18 är problematisk för mindre färjor och mindre terminaler, där det ofta inte finns hotell och restauranger i närheten. Man kan även ifrågasätta riktigheten i att trafikföretaget skall erbjuda kostnadsfri mat och logi när en försening inträffar som inte är under företagets kontroll, många gånger till en kostnad som vida överstiger biljettens pris. Det vore därför lämpligt att införa en Artikel om exceptionella omständigheter i förhållande till Artiklarna 18, 19 och 20, i enlighet med vad som beslutades av Europaparlamentets transportutskott 31 mars.

I Artikel 19, ombokning och ersättning, bör tiden vara 5 timmar, som för flygsektorn, istället för föreslagna 120 minuter.

Bryssel som ovan

Christopher Frisk

Roger Lindgren