

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm
justitiedepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm, 2023-10-24

Hemställan förtydliganden avseende EU-förordning 1177/2010 om passagerares rättigheter och ersättning till passagerare. hanteringen - sjöräddningsändamål ska betraktas som en extraordinär händelse

Svensk Sjöfart har erfarit att EU-förordning 1177/2010 (om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar) är inkonsekvent avseende hanteringen av resor som ställs in blir försenade av olika sjösäkerhetsskäl.

Bakgrund

I samband med branden/blackouten ombord på Stena Scandica den 29 augusti 2022 beordrade Sjärräddningscentralen (JRCC) Destination Gotland att ligga standby för att vid behov kunna assistera fartyget vid en eventuell evakuering. Åtgärden innebar att Destination Gotland blev kraftigt försenat och dessutom tvingades ställa i en avgång.

En passagerare i land, som fick sin avgång försenad begärde ersättning för förseningen, för hotellrum samt kost som passageraren hade utlägg för. Ärendet hanterades i Allmänna reklamationsnämnden (ARN) som konstaterade att i enlighet med EU-förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar så ska Destination Gotland ersätta passageraren för kostnader för kost och logi, men däremot inte vad i fråga om ersättning för förseningen.

Innebörden av ovanstående beslut är således att rederier som själva fattar beslut om att ställa in en tur på grund av sjösäkerhetsskäl (ex. dåligt väder) är undantagna från såväl skyldigheten att svara för dels ersättning för försenad resa, dels för andra kostnader som kost och logi (jmf undantagen i artikel

20.4 respektive 20.3). Om däremot staten, med stöd av Lagen om skydd mot olyckor tar ett fartyg i anspråk för en faktisk sjöräddningsinsats (dvs. uppenbara sjösäkerhetsskäl) avser undantaget i förordningen enbart ersättning för biljettpriset (dvs. undantag enligt 20.4 i förordningen). Rederiet blir med andra ord ersättningskyldig för de merkostnader som kan drabba resenären i form av kost och logi (och undantaget enligt 20.3 i förordningen anses inte vara tillämpligt).

Konsekvensen av ovanstående är anmärkningsvärd eftersom en faktisk sjöräddningsinsats inte anses utgöra en extraordinär omständighet medan en resa som ställs in av andra sjösäkerhetsskäl anses kunna utgöra en sådan omständighet. Effekten blir att sjösäkerhetsskäl hanteras olika.

I det nu aktuella fallet ligger dessutom Sjärräddningscentralen (JRCC) beslut bortom rederiets kontroll. Förordningen förefaller således ta i beaktande att situationer som kan äventyra fartygets drift (förebyggande sjösäkerhetsåtgärder) och medger i dessa fall undantag för skyldigheterna att ersätta passagerare för biljettpris och kost och logi vid inställda eller försenade avgångar. Däremot medges enbart undantag för ersättning för biljettpriset vid en faktisk sjöräddningsinsats.

En konsekvent hantering sjösäkerhetsåtgärder

Föreningens ståndpunkt är att redares ansvar då dess fartyg tagits i anspråk för en sjöräddningsoperation borde likställas med redares ansvar när turer ställs in av sjösäkerhetsskäl, så som ex. vid dåligt väder. Den nuvarande ordningen är helt enkelt inte konsekvent i EU-förordningen, då det **finns en skillnad mellan passagerarnas rätt till ersättning för biljettpriset (artikel 19) och transportörens skyldighet att tillhandahålla assistans (i form av kost och logi) vid inställda eller försenade avgångar (artikel 17.2), enligt undantagen i förordningen i artikel 20 vilket är ologiskt.**

Skrivningen i artikel 20.3 kan knappast tolkas på annat sätt än som att 17.2 **ska** tillämpas vid extraordinära omständigheter (men inte vid hårt väder), dvs att det bara är rätten till ersättning enligt artikel 19 som faller bort vid extraordinära omständigheter.

Ovanstående innebär således att om en resa ställs in av rederiet till följd av dåligt väder (sjösäkerhetsåtgärd) så är rederiet inte ersättningskyldigt, däremot om en resa ställs in på grund av att fartyget tagits i anspråk av en räddningsledare för att bistå eller vara i beredskap vid en sjöräddningsoperation (sjösäkerhetsåtgärd), så är rederiet skyldigt att ersätta merkostnader enligt artikel 17.2 av förordningen. Detta bör ändras så att resor som ställs in på grund av sjösäkerhetsskäl hanteras på samma sätt oavsett om det är för att undvika att en sjösäkerhetsrisk (e. inställd avgång) eller bidrar till att avhjälpa en sjösäkerhetsrisk som har uppstått (dvs att fartyget deltar i en sjöräddningsoperation). Detta särskilt som skyldigheten att bistå ett annat fartyg i händelse av olycka följer dessutom av Sjölagen, som internationella konventioner, så som SOLAS.

Svensk Sjöfart hemställer mot denna bakgrund om att den svenska regeringen uppmärksammar Kommissionen på den diskrepans som föreligger enligt förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

-

Tydliggörande av ansvar för ersättning

Som ovan nämnts följer av sjölagen (6 kap 6§) en skyldighet för befälhavare att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda en nödställd. Vidare anges i lagen en skyldighet att inom ramen för de föreskrifter som regeringen meddelat rädda och avvärja fara för en nödställd. Skyldigheten att bistå i händelse av sjönöd följer dessutom av flera internationella konventioner, så som UNCLOS, SOLAS och SAR-konventionen.

Av internationella konventioner följer också ett ansvar för Sverige att svara för sjöräddningsinsatser (inkl. leda sådana insatser) inom territoriet, samt i de områden (på internationellt vatten) där Sverige pekats ut som ansvarig för sjöräddning. Nationellt återspeglas dessa skyldigheter genom Lagen om Skydd mot olyckor, där sjöräddning (till havs och i de större sjöarna) pekas ut som ett statligt ansvar. Ansvar för att leda sådana insatser åvilar enligt förordningen om skydd mot olyckor Sjöfartsverket.

Med hänsyn till ovanstående kan det konstateras att det finns en skyldighet för handelsjöfarten att bistå vid sjöräddningsinsatser. Denna skyldighet gäller för svenska fartyg oaktat var ett fartyg befinner sig, dvs. även i andra länders sjöräddningszoner. Handelsfartyg som bistår i en sjöräddningsoperation gör detta dessutom utan krav på särskild ersättning för de kostnader som en insats kan medföra. ARN:s beslut väcker dock frågan om ett rederi, utöver vad som följer av själva sjöräddningsinsatsen, dessutom åläggs att svara för ersättning till tredje man. Det senare särskilt med beaktande av att en räddningsledare som begär att ett fartyg ska bistå i en sjöräddningsoperation gör detta med stöd av LSO. Rederiet blir därmed ansvarigt för skador för tredje man som kan uppstå till följd av ett beslut som fattas av räddningsledare med stöd av LSO. När motsvarande beslut fattas av en räddningsledare inom kommunal räddningstjänst innebär ett sådant beslut dels att en verksamhets verksamhetsutövare kan erhålla ersättning, dels att de skador som kan uppstå kan behöva ersättas. Vid stora räddningsinsatser finns till och med en möjlighet för såväl kommunal som statlig räddningstjänst att erhålla ersättning för vissa kostnader över ett särskilt statligt anslag (anslag 2:3, ap.2).

Även om det i det nu aktuella fallet rör sig om begränsade ersättningsanspråk menar Svensk Sjöfart att det kan vara angeläget att klargöra:

- 1) huruvida ett rederi verkligen är skyldig att svara för kostnader som kan åsamkas tredje man till följd av ett statligt beslut om ianspråktagande av rederiets fartyg eller om ett sådant ansvar bör åläggas staten (som beslutat om ianspråktagande av resursen),
- 2) huruvida kostnader i samband med en sjöräddningsoperation (i likhet med kommunalräddningstjänst eller för den delen statlig miljöräddningstjänst till havs) ska kunna ersättas via anslag 2:3

För Föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson, vd