



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Justis- og beredskapsdepartementet
v/Lovavdelingen
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

Deres ref
16/542 EP HEA/mk

Vår ref
16/430-5

Dato
06.04.16

Høring – klageorgan for båtpassasjerer – forslag til endringer i transportklagenemdforskriften

Vi viser til Justis- og beredskapsdepartementets høringsbrev av 20. januar 2016 vedrørende ovennevnte høring.

I høringsnotatet foreslås forskriftsendringer som er nødvendige for at Transportklagenemda utpekes som felles klagenemd for hele transportsektoren, inkludert sjøfartsektoren. Dette er i samsvar med det som er foreslått i Prop. 4 LS (2015-2016) og også tidligere støttet av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité. Nærings- og fiskeridepartementet (heretter NFD) har tidligere støttet at det etableres en felles klagenemd for hele transportsektoren, og at dagens Transportklagenemd utvides til å omfatte båtpassasjerer. Vårt utgangspunkt er at vi fortsatt støtter Justisdepartementets forslag om at Transportklagenemda utpekes som felles nasjonalt klageorgan for båtpassasjerer.

I denne høringsrunden har vi imidlertid mottatt signaler fra rederinæringen om at de skisserte finansieringsmodellene vil være lite konkurransedyktige for utenriksfarten, og at Forbrukerrådet vurderes som et alternativt klageorgan for utenriksfarten. Det er grunn til å tro at antall klager for utenriksfarten vil være begrenset. Når driftskostnadene som fremgår av Prop. 4 LS (2015-2016) legges til grunn, kan det synes som kostnadene for utenriksfarten vil bli uforholdsmessig store sett hen til klagebehovet og klageomfanget. I høringsuttalelsen til høringsnotatet 15. mars 2012 om gjennomføring av båtpassasjerrettighetsforordningen i norsk rett, har NFD vist til at konkurransehensyn i større grad gjør seg gjeldende ved

Postadresse
Postboks 8090 Dep
0032 Oslo
postmottak@nfd.dep.no

Besøksadresse
Kongens gate 8
www.nfd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
912 660 680

Maritim avdeling

Saksbehandler
Lillian S. Siggerud
22246690

passasjerbefordring i utenriks fart, noe som tilsier at klageordningen må være tids- og kostnadseffektiv. Vi er derfor åpne for å unnta utenriksfarten fra klageordningen under Transportklagenemda og støtte at Forbrukerrådet utpekes som klageorgan for passasjerer i utenriks fart. Båtpassasjervernet som er etablert i forordningen vil ivaretas også ved denne løsningen. Det antas at gjennomføringen vil medføre begrensede konsekvenser for Forbrukerrådet da det legges til grunn at klageomfanget vil være lite. Vi er fortsatt av den oppfatning at Transportklagenemda utpekes som klageorgan for innenriksfarten. For innenriksfarten vil det kunne være et annet klageomfang ettersom det i snitt er flere passasjerer som reiser innenlands enn utenlands.

Vi ønsker imidlertid å bemerke at passasjerene i så tilfelle vil måtte forholde seg til forskjellige klageorganer avhengig av om de reiser innenriks eller utenriks. Hensynet til passasjerene taler for at det etableres ett felles klageorgan for utenriks og innenriks skipsfart. I høringsuttalelsene til høringsnotatet 15. mars 2012 om gjennomføring av båtpassasjerrettighetsforordningen i norsk rett, uttalte NFD at en betingelse for felles transportklagenemd er at klagenemden har tilstrekkelig kompetanse ved at næringen gis anledning til å utpeke representanter til klageorganet. Vi har også forstått næringen dit hen at det er viktig å sikre at klageorganet har tilstrekkelig kompetanse til å behandle båtpassasjerklager. Ettersom organiseringen av Forbrukerrådet er annerledes enn i Transportklagenemda, vil ikke næringen ha anledning til å sikre tilstrekkelig skipsfartkompetanse eller få innflytelse over praksisutviklingen.

Det er i dag vanskelig å vite hvor mange og hvorledes klagen vil fordele seg mellom innenriks og utenriks skipsfart. Det er også vanskelig å vurdere de faktiske konsekvensene for Transportklagenemda, Forbrukerrådet, båtpassasjerene og tjenesteyterne innenfor skipsfarten. Vi ser derfor grunn til å foreta en evaluering av klageorgan, finansieringsmodell etc. etter et par år.

Hvis departementet vurderer det som mest hensiktsmessig at Transportklagenemda utpekes som felles klageorgan for båtpassasjerer i innenriksfarten og utenriksfarten, har vi følgende kommentarer til forslagene i høringsnotatet:

Nemdas sammensetning

Om nemdas sammensetning viser departementet til at det kan settes en særskilt nemd for behandling av båtpassasjerklager, og det vil også være anledning til å sette en særskilt nemd for innenriks skipsfart og en særskilt nemd for utenriks skipsfart. Nemdas mulighet til å organisere seg på en slik måte vurderes å imøtekomme NFDs tidligere forutsetning om at nemda må ha tilstrekkelig skipsfartskompetanse til å behandle båtpassasjerklager.

Styresammensetning

Vi støtter departementets forslag om å utvide styret i Transportklagenemda med ett medlem som representerer skipsfartsnæringen og som utpekes av foreninger eller andre organer som representerer rederinæringen. Vi slutter oss til høringsforslaget om at passasjerinteressene ivaretas ved to styremedlemmer som får totalt fire stemmer.

Intern klageordning

NFD har tidligere forutsatt at klageorganets kompetanse er betinget av at båtpassasjerer har reklamert til tjenesteyteren uten at tvisten har løst seg i minnelighet. Kravet er ivaretatt i transportklagenemdforskriften § 5-1 om forutgående klagebehandling for flypassasjerer og jernbanepassasjerer, og vi deler departementets syn om at bestemmelsen også gjelder for båtpassasjerer. Hvis Forbrukerrådet utpekes som klageorgan for utenriksfarten, forutsettes det at Forbrukerrådets kompetanse også er betinget av at klageren har reklamert overfor bortfrakteren først.

Nemdas kompetanse

Departementet foreslår at nemda gis kompetanse til å behandle klager på brudd på passasjerrettigheter etter sjøloven kapittel 15 IV og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene der. Departementet ber om at høringsinstansene uttaler seg særskilt om det er behov for å utvide den materielle kompetansen til nemda til også å omfatte brudd på transportørens egne transportvilkår, slik det er gjort for de øvrige transportsektorene.

En slik kompetanseutvidelse vil innebære et økt antall klagesaker til behandling i nemda, noe som igjen vil medføre økte utgifter for næringen. Vi mener transportklagenemdas kompetanse bør begrenses til å kun omfatte brudd på passasjerrettigheter som faller inn under båtpassasjerrettsforordningen, og støtter således ikke departementets forslag.

Finansieringsmodell

Departementet har skissert ulike løsninger til fordeling av nemdas utgifter for skipsfarten, men har ikke konkludert på dette punkt og ber derfor om høringsinstansenes syn. Vi vurderer finansieringsmodell alternativ 3 som best egnet for å ivareta ulikhetene mellom innenriks og utenriks skipsfart. Det vises til departementets vurdering som støttes.

Bagatellunntak

Hvis nemda og næringen ser behov for og vurderer det som hensiktsmessig med et "bagatellunntak", er vi åpne for å støtte en slik kompetansehjemmel. Det vurderes som fornuftig å gi transportklagenemda hjemmel til å unnta enkelte selskaper fra å delta i finanseringen av klageorganet for å unngå unødvendige administrative kostnader.

Vi har ellers ingen merknader til forslagene i høringsnotatet.

Med hilsen

Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør

Lillian S. Siggerud
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

