



DET KONGELIGE
BARNE- OG LIKESTILLINGSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet
Pb. 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET	
AVDELING	LS
S. REF.	MF
10. MAR 2006	
S. NR.	06 / 34 - 13
ARKIVKODE	741.0
AVSKREVET	

Deres ref
06/34 MF

Vår ref
200601953-/GJOFJS

Dato
29.05.2006

Høring - endringer i luftfartsloven

Vi viser til Deres brev datert 17. mars 2006. Barne- og likestillingsdepartementet har følgende kommentarer til høringsnotatet:

Tilsyn med flypassasjerenes rettigheter

Under henvisning til tidligere god dialog med Samferdselsdepartementet om saken, støtter vi fullt ut at Luftfartstilsynet får oppgaven som kompetent myndighet etter samarbeidsforordningen til å håndheve forordningen om nektet ombordstigning mv. Samarbeidsforordningen er nå klarert av EFTA-siden for behandling i EØS-komiteen. Det er mulig at EØS-komiteen fatter beslutning om innlemmelse av samarbeidsforordningen i EØS-avtalen før sommerferien. Vi ber om at Samferdselsdepartementet fortsatt gir fremdriften i loveendringsprosessen høy prioritet, slik at de nødvendige lovendringene trer i kraft så fort som mulig.

Vi har ingen innvendinger til Samferdselsdepartementets forslag til bestemmelser som vil gjennomføre samarbeidsforordningens krav til nasjonale håndhevingsvirkemidler, jf. samarbeidsforordningen artikkel 4 nr. 6.

I spesialmerknadene til § 10-42 annet ledd nr. 3 står det at den ikke skal forstås slik at den gir luftfartsmyndigheten adgang til private boliger. Vi anbefaler at det her presiseres at "kontrollundersøkelser på stedet" typisk vil omfatte (den mistenkte) bedriftens private område, jf. formålet med samarbeidsforordningen.

Utkast til § 10-42 annet ledd nr. 4 er satt i klammer og det fremgår at

Postadresse
Postboks 8036 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Akersgt. 59

Telefon
22 24 90 90
Org no.
972 417 793

Forbrukeravdelingen
Telefaks
22 24 27 17

Saksbehandler
Geir Jørgensen
22 24 24 88

Samferdselsdepartementet mener den er unødvendig. Vi ser at bestemmelsen neppe har stor selvstendig betydning sammenliknet med utkastet til § 10-42 annet ledd nr. 6, og at det langt på vei må antas å følge av det alminnelige tilsynsansvaret at slike krav kan fremsettes. På den annen side kan det etter vårt syn heller ikke skade å ta den med når man nå først skal lage nye håndhevingsbestemmelser fra grunnen av, og en vil da sikre at forordningens krav uttrykkelig er gjennomført. Slikt sett anbefaler vi at bestemmelsen tas med.

Utkast til § 10-42 annet ledd nr. 7 åpner for at tvangsgebyret kan tilfalle andre enn staten. Vi har ikke lest samarbeidsforordningen artikkel 4 nr. 6 bokstav g) slik at det er et krav om at nasjonal rett må åpne for denne muligheten. Vi tror, uten at vi kan si det sikkert, at alternativet til staten er myntet på at særlig Tyskland har en mengde private instanser som håndhever forbrukerregelverk. Derfor har de fått inn spesialregler i samarbeidsforordningen, jf. for eksempel artikkel 4 nr. 2 og 8 nr. 3. Formålet med tvangsgebyret er å sørge for at offentligrettslige vedtak etterleveres. Tanken om at tvangsgebyret skal ha en reparativ funksjon virker fremmed for oss.

Til spesialmerknadene til § 10-42 femte ledd, bør det presiseres at "om nødvendig" relaterer seg til bruk av tvangsmidler. Dvs. at Luftfartstilsynet ikke har rett til å for eksempel å bruke makt for å foreta en kontrollundersøkelse. Hvis makt er nødvendig må de ha bistand av politiet.

Når det gjelder internt nasjonalt tilsyn med forordningen om nektet ombordstigning mv., er vi enige at det er hensiktsmessig at Luftfartstilsynet (fortsatt) skal ha ansvaret for dette. Videre støtter vi at tilsynet med forordningen om bevegelseshemmede flypassasjerer og avgiftsforordningen tillegges Luftfartstilsynet.

Klageordning for passasjerrettigheter

Det er bred enighet om at dagens delte klageordning for flypassasjerer er uheldig, og det er derfor gledelig at Samferdselsdepartementet foreslår å opprette en enhetlig klagenemnd.

Vi noterer oss at Samferdselsdepartementet mener det vil være for vanskelig å få på plass en avtalebasert nemnd. Det synes derfor hensiktsmessig å opprette nemnda direkte gjennom lov.

Som kjent deler Reklamasjonsnemnda for selskapsreiser og Ruteflyklagenemnda i dag sekretariat. Odelstinget har nylig vedtatt endringer i pakkereiseloven som vil styrke den eksisterende pakkereisenemnda. Nemnda skal fortsatt være avtalebasert, men når departementet godkjenner vedtektene, vil den bli oppgradert til å bli en nemnd etter pakkereiseloven som alle medlemmene til Reisegarantifondet plikter å være med i. Vi vil nå ta initiativ til dialog med bransjen og forbrukermyndighetene om bl.a. organiseringen og finansieringen av den oppgraderte nemnda. Vi antar at vi også

kommer bort i spørsmål som har relevans for den nye flyklagenemnda, og vi har gjerne en dialog med Samferdselsdepartementet i den forbindelse.

Nærmere regler for den nye flyklagenemnda forutsettes fastsatt ved forskrift. Vi vil i denne omgang uttale oss om noen av de prinsipielle spørsmålene som reises i høringsnotatet, og vil for øvrig komme tilbake til saken når vi får utkast til forskrift på høring.

Vi er enige i at nemnda bør bestå av like mange representanter fra bransjen og forbrukerne med en nøytral leder. Dette systemet fungerer etter det vi kjenner til godt for de avtalebaserte nemndene. Som det pekes på i høringsnotatet vil da også nemnda kunne inngå i EEC-Net. Vi har ikke sterke synspunkter på om sekretariatsfunksjonen fortsatt bør deles med pakkereisenemnda, men antar bransjen har meninger om dette.

Som vi tidligere har gitt uttrykk for, finner vi tanken om en felles transportklagenemnd på sikt som interessant. I det følgende forutsetter vi likevel at man starter i det små (med klager på flyselskapene) og eventuelt utvider nemnda etter hvert.

Ut i fra tanken om at flest mulig forbrukere skal få behandlet sine klager utenom rettapparatet, støtter vi at flyklagenemnda skal behandle passasjerklager generelt, ikke bare klager etter forordningene. Videre bør det, som Samferdselsdepartementet påpeker, bare være passasjerene som kan klage. Vi stiller oss bak Samferdselsdepartementets begrunnelse for hvorfor nemndas avgjørelser ikke bør ha retts- og tvangskraft, og viser til at pakkereiseloovens bestemmelser om dette nå er fjernet. Vi antar at en regel om at nemnda publiserer en liste med selskaper som ikke etterlever nemndas avgjørelser kan være et hensiktsmessig tiltak for å motvirke manglende etterlevelse. Vi er kjent med at det danske Rejse-ankenævnet har en slik ordning (publisering på nemndas nettsider).

Når det gjelder finansieringsmodell, mener departementet at det er et godt generelt prinsipp at bransjen selv betaler for klagesaksbehandlingen innen vedkommende bransje. Dette bidrar til å ansvarliggjøre de næringsdrivende innen bransjen. Vi antar at en form for grunnfinansiering i form av gebyr fra alle i bransjen, kombinert med gebyr fra den enkelte innklagede, kan være en hensiktsmessig finansieringsmodell. Dermed sikrer man at de som får klager mot seg betaler mer til nemndas drift enn de som ikke får det. Departementet er skeptisk til at forbrukeren skal betale noe for å få klagen behandlet. Dette begrunner vi med at klageordningen bør være mest mulig tilgjengelig for forbrukere. Det er også bare et par av de avtalebaserte klagenemndene (av 20) som har en ordning med gebyr for klager. Eventuelt "misbruk" av klageordningen kan etter vårt syn mer hensiktsmessig motvirkes ved at nemndas formann får myndighet til å avvise åpenbart grunnløse klager mv.

Under enhver omstendighet må en forbruker som vinner saken få tilbake et eventuelt betalt klagegebyr.

Med hilsen

Bodhild Fisknes
Bodhild Fisknes (e.f.)

Hilde M. Berg
Hilde Merethe Berg