

| | |
|--------------------------|------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | |
| AVD./SEK.: LS | S.BEH.: MF |
| 19 MAI 2008 | |
| S.NR.: 07/218-16 | |
| ARKIVKODE: 41.0 | AVSKREVET: |

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 15.05.2008
Deres dato 25.02.08
Vår referanse saga
Deres referanse 07/218-MF

Høring til utkast til forskrift om oppretting av flyklagenemnd

NHO Luftfart viser til mottatte høringsforslag vedrørende ny felles klagenemnd for flypassasjerer. Før vi kommenterer detaljene i det fremlagte forslaget, vil vi ta for oss noen prinsipielle krav til forskriften og en del generelle kommentarer til både forskriftsprosessen og til selve forslaget.

Noen prinsipiell spørsmål knyttet til forskriften

NHO Luftfart har følgende prinsipielle standpunkt til forskriften som vi vil redegjøre nærmere for senere i høringssvaret.

NHO Luftfart mener at Flyklagenemnda bør fullfinansieres over statsbudsjettet slik det blir gjort i andre land. NHO Luftfart finner det urimelig at Samferdselsdepartementet velger brukerfinansiering i en nemnd som er lovpålagt i henhold til EØS-avtalen og at denne sammenlignes med ordninger for frivillige norske forbrukernemnder. NHO Luftfart mener generelt at departementet må sammenligne norsk luftfart med tilsvarende ordninger for andre lands luftfartsnæring, og ikke med andre sektorer i Norge.

Videre mener NHO Luftfart at Flyklagenemnda og regelverket til denne må sikre at det blir likebehandling av norske og utenlandske tjenesteytere både med hensyn til deltakelse, etterlevelse og eventuelt kostnader. Vi forutsetter at Flyklagenemnda må håndtere alle typer klager på de tjenestene som knyttes opp til en flyreise, slik departementet har uttrykt tidligere i prosessen. NHO Luftfart er overrasket over at dette siste forholdet avvikes i det fremlagte forslaget. Videre er det viktig at Flyklagenemnda må gjelde alle reisende uavhengig av billettype. Klageadgangen for reisende med redusert mobilitet/funksjonshemminger må derfor legges til den foreslåtte nemnda slik departementet har varslet tidligere.

Manglende hjemmelsgrunnlag

NHO Luftfart mener at det foreslåtte innkrevingssystemet ikke har hjemmel i dagens luftfartslov. Dette støttes av våre juridiske rådgivere i NHO. Det påpekes at Samferdselsdepartementet foreslår å legge plikten på lufthavnsoperatøren; jfr. § 8-1

i den foreslåtte forskriften. Forskriftsbestemmelsen hjemles i luftfartsloven § 10-44. Denne lovbestemmelsen omhandler ikke gebyret direkte, men gir hjemmel til å forskriftsfeste finansiering blant annet av en flyklagenemnd.

Heller ikke i lovens forarbeider (Ot.prp.nr.9 (2006-2007)) synes spørsmålet om hvordan gebyret skal innkreves, å ha stått i fokus. Under punktet om økonomiske og administrative konsekvenser sier departementet at spørsmålet knyttet til fordelingen av de totale kostnadene forbundet med etablering og drift av klageorganet, vil måtte løses under arbeidet med den kommende forskriften om virksomheten til klageorganet. Dette forstår vi slik at departementet mente på dette tidspunktet at det er tilstrekkelig at innkrevingsspørsmålet reguleres i forskriften.

Når departementet velger å hjemle innkrevingen i luftfartsloven § 10-44, mener vi at loven ikke gir hjemmel til den valgte løsningen. I § 10-44 annet ledd nr.4 er det nærmere presisert at departementet kan gi regler om *“- at klageordningen helt eller delvis skal finansieres gjennom gebyr fra flyselskapene, eventuelle andre tjenesteytere som er underlagt ordningen, og klagerne.”* I forslaget til forskrift § 8-1 første ledd vedrørende hvem som skal dekke kostnadene til drift av klagenemnda, foreslår departementet alle reisende. Det er følgelig en videre krets av personer som skal betale gebyr etter forskriften enn det som fremgår av lovens ordlyd. Det fremgår heller ikke av lovens forarbeider. Departementet reiser rett nok spørsmålet om det skal være passasjerene eller selskapene som skal bære kostnadene, men når passasjerene vurderes, er det kun klagerne som diskuteres i proposisjonen ut fra hensynet å unngå uberettigede klager. Slik NHO Luftfart vurderer det, gir § 10-44 annet ledd nr. 4 ikke hjemmel for å gebyrlegge alle passasjerene.

I konsultasjonsprosessen forut for høringen, ble vi opplyst at to forskrifter skulle lages. Denne som vi nå har mottatt, samt en som skulle regulere Luftfartstilsynets tilsynsrolle. Tilknyttet denne forskriften, skulle det etableres sanksjonsmidler for å ivareta rettferdige konkurranseforhold. Dette siste er bare droppet ukommentert fra departementets side. I møte mellom departementet og NHO Luftfart 29.02.08 om prosessen rundt flyklagenemnda, etterlyste NHO Luftfart sanksjonsmidlene som tidligere var varslet lagt til Luftfartstilsynets tilsynsrolle. Departementet opplyste da at en hadde anledning til å sette fly på bakken og ta beslag i fartøyet. Dette er imidlertid hjemlet i § 7-26 tredje til sjette ledd, som er den eneste sanksjonsmuligheten vi kan se at lufthavneier har. NHO Luftfart mener at departementet tar feil når de henviser til dette sanksjonsmiddelet, og at det følgelig ikke er hjemmel for slikt beslag knyttet til denne forskriften. Departementet sier seg i høringsbrevet enig med NHO Luftfart i at § 7-26 ikke gir hjemmel for finansiere en passasjerklagenemnd.

Slik vi leser luftfartsloven, kan imidlertid klagenemnda gi overtredelsesgebyr etter § 10-43. Denne paragrafen viser til § 10-42. Vi finner det imidlertid uheldig at dette fremmes ukommentert først nå, og at dette spørsmålet ikke har vært tatt opp i den tidligere konsultasjonsprosessen.

Generelle kommentarer til prosessen

NHO Luftfart var i utgangspunktet godt fornøyd med hvordan departementet håndterte denne saken. Det juridiske forarbeidet var solid, og den oppsatte fremdriftsplanen med konsultasjonsprosess var bra. NHO Luftfart finner det imidlertid beklagelig at prosessen har stoppet opp i flere måneder i forhold til den tidligere oppsatte timeplanen. Det er tilsvarende uheldig at konsultasjonsprosessen med brukerne stoppet opp. NHO Luftfart har, som departementet er kjent med, etterlyst et møte om saken i flere måneder. Når vi nå endelig fikk et møte, var forskriftsforslaget sendt ut. NHO Luftfart vil derfor anmode departementet om at det ikke lar det gå prestisje i det fremlagte forslaget, men at høringsprosessen gir de berørte partene en reell mulighet til å påvirke resultatet.

Vi registrerer videre at en del forhold som har vært tatt opp som forutsetninger i konsultasjonsprosessen, nå er utelatt i det videre arbeidet. Dette gjelder for eksempel sanksjonsmidlene som Luftfartstilsynet skulle få knyttet til rollen om nasjonalt håndhevingsorgan og den parallelle forskriften som skulle lages i den forbindelsen. Denne nevnes ikke lenger.

Videre var det en forutsetning at den nye flyklagenemnda skulle omfatte alle passasjerklager. De bevegelses-/funksjonshemmede passasjerenes klagerett er imidlertid, etter en egen høringsprosess, nylig lagt til Luftfartstilsynet som dermed får en dobbelrolle som både klagenemnd og tilsynsorgan. Denne vedtatte forskriften for denne passasjergruppen har en midlertidig karakter der vesentlige områder fortsatt ikke er fastsatt. Vi velger følgelig å tolke dette som en midlertidig ordning, og at reisende som er funksjonshemmet, vil bli behandlet på lik linje med øvrige passasjerer i den nye felles klagenemnda når denne trer i kraft. Dette mener vi bør skje så snart som mulig. SD burde i høringsnotatene til begge sakene, lagt dette klarere frem slik at vi slipper å anta at dette blir resultatet. For mange brukere vil dette fremstå som uklart. NHO Luftfart vil derfor presisere at vi mener det vil være svært uheldig hvis ikke alle flypassasjerer behandles av samme klagenemnd.

Det er videre uklart hvorvidt nemnda skal behandle klager også for tjenester ytt av reisebyrå, billettselgere/agenter. Tilsvarende er det uklart utformet at tjenester ytt av lufthavneier er omfattet. Forholdet til billettselger/reisebyrå nevnes kort i høringsbrevet uten at departementet kommer til en konklusjon. I forslaget til forskriftstekst er denne gruppen tjenester utelatt. Hva mener departementet? Skal en ikke kunne klage på denne typen tjenester? Skal dette håndteres senere? I så fall, når, hvorfor og hvordan? Høringsbrevet er høyst uklart på en rekke punkter. Problemstillinger berøres, men de belyses ikke tilstrekkelig, og på flere områder konkluderes det heller ikke. Det uavklarte forholdet til klager på andre tjenesteytere enn flyselskapene er ett av eksemplene på at forskriftsforslaget etterlater flere spørsmål enn det gir svar.

Generelle kommentarer til det fremlagte forskriftsforslaget

NHO Luftfart har en del prinsipielle kommentarer til selve innholdet i forskriften og de valg av løsninger som departementet har falt ned på.

Finansieringen

NHO Luftfart er grunnleggende uenig i det forslaget til finansiering som departementet foreslår. Vi er enig i at de 3-4 millionene kroner det er snakk om, i den totale sammenhengen, ikke er det store beløpet. På den bakgrunnen stiller vi også spørsmål om hvorfor departementet legger så mye arbeid i å etablere en avvikende modell i forhold til andre land som finansierer sine respektive nemnder over statsbudsjettet. I høringsbrevet prøver en til og med å redusere dette faktum til at "ein i nokre andre land" har valgt en statlig finansieringsmodell. Så vidt vi er kjent med, er det kun Norge som velger en slik løsning. For NHO Luftfart er dette et prinsipielt spørsmål knyttet til like rammevilkår med øvrige europeiske land.

Vi finner det uakseptabelt at departementet velger å sammenligne en lovpålagt klagenemnd med utgangspunkt i forordninger basert på EØS-avtalen med de frivillige klagenemndene initiert av norske forbrukermyndigheter. De frivillige forbrukerklagenemndene forholder seg til et avgrenset nasjonalt marked med et begrenset og oversiktlig antall aktører. Her er det snakk om å regulere deler av et globalt marked med et uoversiktlig antall aktører og med et sterkt skiftende antall aktører. På det norske markedet i dag flyr det til enhver tid ca 60 – 70 utenlandske selskaper, men ut over en fast kjerne på rundt 40 selskaper så varierer det sterkt hvem de 20 – 30 øvrige selskapene er. I tillegg kommer andre tjenesteytere, både nasjonale og utenlandske, som her ikke regnes med. Departementet velger følgelig å sammenligne norsk luftfart med andre bransjenemnder i stedet for å sammenligne norsk luftfart med annen europeisk luftfart, og det på et område som baserer seg i det vesentlige på internasjonalt like rammevilkår.

I høringsbrevet antydes et gebyr på 20 øre per passasjer. Denne myntenheten finnes ikke i det innkrevingssystemet som er knyttet til passasjeravgiften. Det vil i praksis si at en må legge et gebyr på 1 krone inn i passasjeravgiften eller selskapene må ta kostnaden selv. Tar en inn 1 krone per passasjer, vil dette bety at en tar inn et mye høyere beløp enn det klagenemnda vil ha behov for per år. I praksis betyr dette at flyplasserier/flyselskap kommer til å opparbeide seg et fond. Det andre alternativet flyplasserier/flyselskap har, er å ta kostnaden selv. Selv om beløpet ikke vil være all verden for de største aktørene, er det uheldig at dette kommer midt i budsjettåret. Hvordan finansieringen skal kreves inn, er generelt svært uklart formulert. Dette gjelder også hvilke rettsmidler den enkelte lufthavneier vil ha overfor utenlandske selskaper da dette ikke er luftfartsavgifter krevd inn etter § 7-6 som departementet selv sier er en bestemmelse som ikke kan anvendes på det foreslåtte gebyret. Dagens sanksjoner ved ikke innbetalte luftfartsavgifter § 7-6 tredje til sjette ledd er den eneste sanksjonsmuligheten vi kan se at lufthavneier har. NHO Luftfart mener at departementet tar feil når de i møte 29.02.08 henviser til dette sanksjonsmiddelet.

Departementet skriver på side 8 i høringsbrevet at flyplasser kan velge en samlet innkreving av gebyret, men at det skal synliggjøres både regnskapsmessig og i årsmelding. Dette betyr i praksis at dette blir et eget gebyr uavhengig av om en knytter det til passasjeravgiften eller ikke. Videre blir dette et særnorsk gebyr. Dette er NHO Luftfart prinsipielt i mot.

Realismen i kostnadsoverslaget

NHO Luftfart mener at et anslag på 3-4 millioner kroner for driften av flyklagenemnden er sannsynligvis noe snaut, og at investeringer knyttet til etablering av selve nemnda umulig kan ligge inne i dette overslaget. Videre stiller vi spørsmål ved om honorar til medlemmene av nemnda er tatt med.

Garantistrollen

Departementet mener på side 6 i høringsbrevet at det er uheldig hvis de skal ha en økonomisk garantistrolle hvis et eller flere utenlandske selskaper sniker seg unna. At de norske selskapene i stedet blir utsatt for denne risikoen ved at de ikke følger opp dette særnorske regelverket, bekymrer ikke departementet. Ved at staten tar det økonomiske ansvaret, slik det blir gjort ellers i EU-området, unngår en denne typen problemstillinger. Samtidig unngår en problemer knyttet til konkurranseulikhet.

Forarbeidene og selve forskriftsforslaget skaper uklarheter

Flere steder i selve forskriftsteksten drøftes problemstillinger som ikke konkluderes og som heller ikke fremkommer i forskriftsforslaget. Dette er uheldig. Et av eksemplene på dette er diskusjonen om hvor passasjerer skal reise klagen, til det landet hvor han/hun reiser fra, eller til det landet hvor selskapet er registrert; jfr side 3 og 4 i høringsbrevet. At dette er en diskusjon som pågår i EU er greit nok, men vi har allerede levd med midlertidige løsninger siden 2004 og kan klare en midlertidig løsning en stund til. For både passasjerene og tjenesteyterne er det imidlertid uheldig at forskriften ikke gir bestemmelser på dette området inntil EU får bestemt seg. NHO Luftfart anmoder departementet om at det fastslås i forskriften, og at klagen sendes til det landet hvor passasjerer reiste fra.

Kommentarer til de enkelte forslagene i forskriften

§ 1-1 Formål

Vi er enig i formålet, men registrerer at tjenesteyterne billettselger/agenter som tidligere er sagt å skulle omfattes, ikke kan leses ut av denne forskriftsteksten med henvisningene til §§ 1-2, 1-3 og 1-4. NHO Luftfart mener at dette ikke bare kan fremgå av høringsbrevet, side 4, men at det også må avspeiles i selve forskriftsforslaget.

§ 1-2 Nemndas kompetanse

Vi er enig i at nemnda skal kunne avvise saker. Dette praktiseres i dagens frivillige nemnd og bidrar generelt til en fornuftig ressursbruk.

§ 1-3 Klagerett

Vi er enig at klageretten skal omfatte alle reisende, også de som får reisen betalt av andre. I den kommunikasjonen som har vært mellom brukerne, andre berørte myndigheter og Samferdselsdepartementet, har det hele tiden vært presisert at forskriften skal gjelde alle tjenester knyttet til flyreisen. Dette gjentas i høringsbrevet, men er alle disse tjenestene **innenfor** luftfartslovgivningens virkeområde? Slik forskriftsteksten i § 1-3 (1) lyder, avgrensers en seg til det som er innenfor lovens virkeområde, mens forarbeidene sier det motsatte. Betyr dette for eksempel at klager ikke skal kunne klage på alminnelige avtalerettslige prinsipper som ikke kan leses direkte ut av luftfartslovgivningen? Departementet foretar ikke en tilfredsstillende avklaring av dette forholdet, og skaper dermed en uavklart gråsoner. Dette er uheldig og bør ryddes opp i.

I § 1-3 (2) foreslås det at departementet kan bestemme at andre tvistes spørsmål enn de som er omfattet av førsteledd, skal eller kan behandles av nemnda. Med henvisning til § 10-44 i luftfartsloven stiller vi spørsmål ved hvilket hjemmelsgrunnlag departementet har for denne generelle bestemmelsen i § 1-3 (2).

Vi er imidlertid ikke enig i bestemmelsen som er foreslått i § 1-3 (3) at den reisende og den som betaler for den reisende skal avtale seg i mellom hvem som skal være klager. Avtaleforholdet er mellom billettseiger/flyselskap og passasjer og ikke med den som betaler den reisendes reiseregning. Billettseiger/flyselskap har ikke inngått noe avtale med betaler. Det er også viktig å merke seg at avtaleforholdet inngås ved reservasjon og ikke ved innsjekk. NHO Luftfart foreslår at 1-3 (3) utgår.

§ 1-4 Tjenesteytere som er underlagt klageordningen

Her er ikke reisebyrå/billettseigere omtalt. Hva med virtuelle flyselskap som i realiteten er et billettkontor som hyrer inn en underleverandør som utfører flyselskapets jobb. Det er underleverandøren, dvs. flyselskapet, som flyr til og fra norske flyplasser, mens kontrakten mellom passasjer og flyselskap inngås med det virtuelle selskapet som egentlig ikke er et flyselskap selv om det benevner seg som det. Denne typen operasjoner har blitt mer og mer vanlig, særlig innenfor lavkostsegmentet, men verken høringsbrev eller forskrift gir veiledning om denne typen forhold. Skal vi tolke teksten i forskriftsforslaget bokstavelig, regulerer den i tilfellet virtuelle selskaper kun underleverandøren, det vil si operatøren. Kontrakten med passasjeren er imidlertid inngått med det virtuelle selskapet som ofte kaller seg flyselskap, men som formelt sett er billettkontor/-seiger. Hvis tjenesteyteren reisebyrå/billettseiger innlemmes i forskriftsteksten, vil problematikken knyttet til de virtuelle selskapene fanges opp.

§1-5 Svalbard

NHO Luftfart er enig i at tjenesteyting knyttet til flyging på, til og fra Svalbard innlemmes.

§ 1-6 Forholdet til forvaltningsloven og offentlighetsloven

NHO Luftfart er enig i at flyklagenemnda skal underlegges de to ovennevnte lovene.

Kapittel 2 Nemndas organisering

Her vil vi etterlyse fungeringsperioden for nemnda, som kan settes for eksempel til 4 år. Vi innser at departementet sikkert kan bestemme dette i ettertid, men vanligvis er denne typen bestemmelser nedfelt i den aktuelle forskriften. Dette spørsmålet er heller ikke omtalt i forarbeidene.

§ 2-1 Klagenemndas sammensetning

NHO Luftfart er enig i forslag til klagenemndas sammensetning. Tilsvarende sammensetning har vi i dag i den frivillige nemnda, og dette fungerer bra. I høringsbrevet er en "pool"-ordning beskrevet slik at tjenesteyterne hele tiden kan ivaretas uten at det oppstår ugildhet. Denne avspeiles ikke i forskriften. Vi regner med at departementets intensjoner er at en "pool" av aktuelle medlemmer, vil bli opprettet siden dette er omtalt i høringsbrevet. Etter vårt syn burde dette vært avspeilt i forskriftsteksten. Siste setning i § 2-1 (2) kan imidlertid forstås slik at at det skal være to bestemte medlemmer med bestemte varamedlemmer. Forskriftsteksten bør her omformuleres.

§ 2-3 Bistand fra sakkyndige

NHO Luftfart har ikke noe i mot denne bestemmelsen slik den er utformet da den forebygger at den ene partssiden blir påført en ekstrakostnad av den andre partssiden uten dennes samtykke. Vi hadde imidlertid sett det som fordelaktig at en så viktige bestemmelse hadde vært drøftet i forarbeidene.

§ 3-1 Hvem som er sekretariat

NHO Luftfart støtter å legge sekretariatstjenestene til Norsk Reiselivsforum (NRF).

§4-1 Styrets sammensetning og arbeidsform

På grunn av bredden i tjenesteytere, vil NHO Luftfart foreslå at det oppnevnes varamedlemmer. Også for styret bør det legges inn bestemmelse i forskriften om oppnevningssperiode. Vi foreslår 4 år.

§ 4-2 Styrets oppgaver

NHO Luftfart er i henhold til vårt prinsipielle syn på finansiering, samt i vårt subsidiaære syn knyttet til den foreslåtte gebyrleggingen, uenig i formuleringen i § 4-1 (3). Vi foreslår at siste del av setningen vedrørende gebyrer strykes.

I § 4-2 (4) foreslår vi at ordet eventuell strykes. Vi mener på prinsipielt grunnlag at alle medlemmene i en offentlig nemnd skal honoreres. Tjenesteytneres medlemmer vil påta seg et omfattende arbeid som tapper ressurser fra deres respektive organisasjoner. Det er stor sannsynlighet for at det vil bli dratt størst vekslers på de norske selskapene på grunn av nærhet, språkkunnskaper i norsk og generelt på grunn av villighet og erfaring med klagenemndsbehandling; jfr. de erfaringene vi har fra den frivillige nemnda.

Kap.5 Saksbehandling, vedtak og dokumentoffentlighet

NHO Luftfart støtter forslaget til arbeidsform, klagefrister, m.m. Vi er imidlertid uenig i § 5-6 (4) som er i motstrid med bestemmelsen foreslått i § 2-3 om bistand fra sakkyndige. NHO Luftfart anbefaler at § 5-6 (4) strykes og at § 2-3 opprettholdes.

På prinsipielt grunnlag mener vi at rådgivende nemnd; jfr. § 5-7 (1), er en for svak løsning. Vi har liten tro på at en rådgivende nemnd vil ha en funksjon som gir likebehandling. Erfaringene fra det frivillige nemndsarbeidet, er at de utenlandske selskapene slipper unna. Uten sanksjonsmidler slik vi var forespeilet at Luftfartstilsynet skulle få, har vi liten tro på at nemnda vil ha et virkemiddelapparat som skaper like vilkår. De som ikke vil rette seg etter nemndas vedtak, vil kunne fortsette som før. Vi er heller ikke overbeviste om en eventuell bekjentgjøring på nemndas hjemmesider vil ha den tilsiktede preventive og "straffende" funksjonen på utenlandske selskaper som departementet åpenbart mener.

NHO Luftfart er enig i den foreslåtte delegeringen av oppgaver til sekretariatet. Dette fungerer bra i dag slik det praktiseres i den frivillige nemnda. Skulle alt behandles i nemnda, ville dette kreve langt større ressurser enn det som er forutsatt innenfor rammene av driftsbudsjett på 3-4 millioner kr. per år.

Kap. 6 Avvisning og gjenopptagelse

NHO Luftfart er enig i de bestemmelsene som foreslås for kapittel 6.

Kap. 7 internettsider – publisering, m.m.

NHO Luftfart er enig i de bestemmelsene som foreslås for kapittel 7. Vi vil imidlertid presisere at det er viktig å sette denne typen informasjon i en statistisk sammenheng, slik at klageandelen sees i forhold til den totale tjenesteproduksjonen til den aktuelle tjenesteyteren.

§ 8-1 Finansiering

NHO Luftfart viser til de kommentarene vi har til finansiering og hjemmelsgrunnlaget ovenfor. NHO Luftfarts prinsipale syn er, som nevnt innledningsvis, at staten bør finansiere klagenemnda fullt ut. Skulle Samferdselsdepartementet likevel lande på en gebyrløsning, er det viktig at klager også betaler gebyr; jfr. det manglende hjemmelsgrunnlaget beskrevet ovenfor i høringssvaret. Dette er viktig for å forebygge at unødvendige klager reises. Slik § 8-1 (1) er utformet ser det ut som alle passasjerene først skal betale et gebyr, og i tillegg kan nemnda ilegge klager et nytt gebyr. Ut fra det som er foreslått, vil dette bety at det årlig vil samles inn et stort overskudd; jfr. vår økonomiske konsekvensanalyse av det framlagte forslaget.

§ 8-2 Godtgjørelse

Se våre kommentarer til § 4-2 om at alle medlemmer bør honoreres i en offentlig nemnd.

§ 10-1 Ikrafttredelsestidspunktet

NHO Luftfart foreslår 01.01.09.

Avsluttende kommentarer

NHO Luftfart vil avslutningsvis understreke at vi støtter arbeidet med etableringen av en ny felles klagenemnd. Vi anbefaler imidlertid departementet om å vektlegge hvordan flyklagenemnder organiseres og finansieres i andre land framfor å etablere en ny særnorsk ordning. Vi mener det er prinsipielt galt å sammenligne luftfartens regelverk på dette området med andre nasjonale bransjer fremfor å sammenligne med luftfartsregelverket i andre land på tilsvarende område.

Med vennlig hilsen



Torbjørn Lothe
Direktør