NHO
LUFTFART

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
AVD./SEK.: LS S.BEH.: TKR
- 7 JAN. 2008
S.NR.: 05/735-29
ARKIV: 7410 AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Luft-, post- og teleavdelingen
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Vår dato	04.01.2008
Deres dato	20.11.07
Vår referanse	saga
Deres referanse	05/735-TKR

Høring til etablering av felles regler om rettigheter for passasjerer med redusert mobilitet i forbindelse med lufttransport. Høring til ny forskrift i medhold av luftfartsloven.

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsbrev med vedlagte forskriftstekst.

Hvem er høringsinstanser?

NHO Luftfart vil anmode departementet om å ta en grundig gjennomgang av hvem en sender høringer til. På den vedlagte listen er det en rekke eksempler på adressater som ikke har noe med denne saken å gjøre, for eksempel de tidligere flyskolene Agderfly As og Nordian AS som ikke drev persontransport. Det gjør heller ikke de andre, fortsatt eksisterende, flyskolene på listen og slett ikke BLOM Geomatics som driver kartfotografering, og lignende. Helikoptrene som flyr off shore, og deres oppdragsgiver Oljeindustrien Landsforening er like lite relevante da funksjonshemmede ikke slipper ut i Nordsjøen på grunn av sikkerhetskravene. Vi stiller spørsmål ved hvorfor en fylkeskommune er med og ikke de 18 andre, og et lokalt næringsforum og ikke alle de andre tilsvarende organisasjonene. Guard System ASA er et annet eksempel på et firma som neppe vil avgi høring da det befatter seg med oppsporing og gjenfinning av personer og gjenstander som er blitt borte. På et av våre medlemmer opererer departementet med et for lengst forlatt nevn. Tidligere Britannia heter nå TUIfly Nordic. Vi mener også prinsipielt at det holder med å sende høring til SAS Norge og ikke i tillegg til enkeltpersoner i det samme selskapet. Dette er bare noen raske eksempler og ikke en fullstendig gjennomgang av adressatlisten.

Generelle kommentarer til forslaget

Generelt vil vi vise til at vi i tidligere høringer har stilt oss positive til denne forordningen siden vi allerede i dag langt på vei praktiserer et tilsvarende opplegg i Norge i samarbeid mellom OSL/Avinor og de norske flyselskapene.

F:\Høringer 2008\SD-høring-forskrift for tilrettelegging for PRM.doc

FEDERATION OF NORWEGIAN AVIATION INDUSTRIES

Org.nr. *Org.no.* NO 971 481 951 | Postadresse *Postal Address* Postboks 5474 Majorstuen NO-0305 Oslo, Norway | Telefon *Telephone* +47 23 08 85 70 Telefaks *Telefax* +47 23 08 85 71 | E-post *E-mail* nholuftfart@nho.no
Adresse *Address* Essendrops gate 6, Oslo | Internett *Internet* www.nholuftfart.no

En annen generell kommentar er at regelverket må praktiseres likt uavhengig av om flyplassen er statlig eller privat. Vi forutsetter derfor at Luftfartstilsynet påser at alle flyplassene har det nødvendige utstyret på plass og har laget ordninger som gir funksjonshemmede den nødvendige bistanden uten at dette oppleves som et ad hoc-problem som må løses der og da, og som ikke er gjennomtenkt på forhånd. I og med at regningen sendes flyselskapene, vil vi nødig at det improviseres dyre ordninger fra gang til gang når vi vet at det er laget gode løsninger på de flyplassene som Avinor har ansvaret for. Et annet problem ved improviserte løsninger, er at det er flyselskapene som har inngått kontrakt med passasjerene, og som dermed lett kan få en uberettiget syndebukkrolle.

Det bør fremgå av forskriften eller i en veiledning hvilke lufthavner denne gjelder for og ikke, det vil si trafikknivået for å komme innefor regelverket. Nå er forskriften sendt på høring også til noen mindre lufthavner som denne forskriften ikke vil gjelde for på grunn av for lavt årlig passasjertall og det kan gi inntrykk av at den gjelder generelt.

NHO Luftfart mener forskriften ikke er tilstrekkelig klargjørende med hensyn til ansvarsforhold. Passasjerene kjøper flybilletten av et flyselskap eller av en agent, og vil derfor naturlig nok oppleve at kontraktsforholdet ligger her. Det bør derfor fremgå klarer av forskriften at det er lufthavnen som er ansvarlig for tilretteleggingen for den reisende som har spesielle hjelpebehov. Slik forskriften nå er formulert, fremgår dette kun indirekte gjennom § 5. Forskriften gir generelt forbrukeren lite veiledning.

I høringsnotatet står det: *"Retten til å fly kan bli nektet av sikkerhetshensyn eller hvis størrelsen på luftfartøyet eller luftfartøyets dør gjør ombordstigning fysisk umulig. I så tilfelle må den aktuelle person tilbys akseptable alternativer."* Dette er svært upresist og lite veiledende både for passasjerene, for lufthavnene som skal håndtere problemet, og for selskapet som har utstedt reisedokumentet, det vil si kontrakten med passasjeren. Selskapene er også de som til slutt vil motta regningen på merkostnadene. Hva menes her med akseptable alternativer? Betyr det for eksempel bakketransport mellom Banak og Oslo? Hvilke akseptable alternativer har en på Svalbard? Hvor går grensene for akseptable løsninger, og akseptable for hvem? I de problemene som våre medlemmer har hatt på dette området, bl.a. på kortbanenettet, er det også et spørsmål om informasjon og hvilke opplysninger den reisende selv har oppgitt om sitt problem.

Med hensyn til departementets usikkerhet på om forordningen omfatter bårepasienter eller ikke, viser vi til klargjøringen i høringsbrevet fra SAS Norge.

Kommentarer til den enkelte paragraf

§ 2 Svalbard
Den prinsipielle avklaringen av hvorvidt forskriften kan gjøres gjeldende på Svalbard er tilfredsstillende. NHO Luftfart er enig i den avklaringen som er gjort her.

§ 3 Nasjonalt håndhevelsesorgan
NHO Luftfart støtter fortsatt forslaget om at Luftfartstilsynet skal være nasjonalt håndhevelsesorgan. Vi har tidligere begrunnet det i at det er mest hensiktsmessig å samle tilsynsfunksjonene for luftfarten i en myndighet.

§ 4 Kvalitetsstandarder for assistanse
NHO Luftfart finner det svært beklagelig at dette punktet ikke foreligger. Dette er det viktigste punktet i forskriften. Slik vi ser det, understreker dette det uferdige og lite gjennomtenkte ved dette forskriftsforslaget. NHO Luftfart hadde sett det mest hensiktsmessig at forskriften ble gjort ferdig før den ble sendt på høring. I tillegg er det forslag om umiddelbar iverksetting. Etter det vi har fått opplyst tidligere fra departementet, skal denne forordningen implementeres først i juli 2008. Vi kan ikke se noen begrunnelse for at et halvferdig produkt må iverksettes umiddelbart.

§ 5 Konsultasjon med lufthavnbrukerne
Dette forslaget er greit nok. Imidlertid mangler det, som vi har nevnt ovenfor, en klargjøring av hvem som er ansvarlig for at rettighetene i forordningen ivaretas, nemlig lufthavnene. En klargjøring av ansvarsforholdet mellom passasjeren, lufthavnen og fly- og helikopterselskapet burde bli fastslått i selve forskriftsteksten.

§ 6 Klageordning
Dette punktet er også uklart og bør fremstå mer veiledende. Det bør fremgå at klagen rettes mot førsteinstans, i dette tilfellet lufthavnen. Klagefristen bør følgelig omformuleres i henhold til vanlig klagegang. Den siste setningen i første avsnitt forvirrer ytterligere: *Klagen kan avvises overfor passasjerer som har kunnet prøve saken sin for et klageorgan som er etablert gjennom bransjeavtale".* Legger departementet her opp til den to-sporede klageadgangen som nå opphører for andre flypassasjerer? Den frivillige nemnden, vil som kjent opphøre om kort tid og vi vil få en ny felles klagenemnd. Den to-sporede klageadgangen har av alle berørte parter, blitt ansett som svært uheldig. Her ser det ut som om departementet vil innføre en spesialordning for en bestemt passasjergruppe, funksjonshemmede med

hjelpebehov. NHO Luftfart finner dette svært overraskende da departementet fram til nå har signalisert det motsatte, at disse passasjerene skal behandles likt med øvrige passasjerer, i en felles klagenemnd. Den foreslåtte løsningen finner vi svært uheldig. På bakgrunn av høringsnotatet kan vi anta at dette er en midlertidig løsning, men det fremgår ikke klart nok. Vi vil følgelig etterlyse en begrunnelse for denne nye løsningen som ikke har vært diskutert med selskapene i den omfattende konsultasjonsprosessen som departementet har hatt vedrørende klagenemndsfunksjonen.

På prinsipielt grunnlag vil vi anmerke at den foreslåtte dobbeltfunksjonen som tillegges Luftfartstilsynet i denne konkrete saken, er uheldig. Luftfartstilsynet skal både være håndhevelsesorgan/tilsynsorgan og klageinstans. Denne rolleblandingen har departementet bestrebet seg på å unngå i andre parallelle saker, og vi kan ikke se at forsinkelsene i arbeidet med den andre klagenemnden er en tilfredsstillende begrunnelse.

§ 8 Ikrafttredelse
NHO Luftfart vil anmode om at denne forskriften utsettes og sluttføres parallelt med forskriften for ny felles klagenemnd for passasjerer.

Økonomisk og administrative konsekvenser

NHO Luftfart er ikke enig i at forskriften "ikke antas å medføre betydelige økonomiske og administrative konsekvenser". Dette vet vi lite om så lenge § 4 er uten innhold.

NHO Luftfart støtter forslaget til departementet om at kostnadene med tilrettelegging skal inngå som en ny komponent i de eksisterende luftfartsavgiftene, og at det ikke skal lages en ny øremerket avgift. Dette vil også være mest i tråd med forordningens krav om at ekstrakostnadene ved tilretteleggingen skal fordeles på alle passasjerene. Med hensynet til kostnadene ved klagebehandling, mener vi på generelt grunnlag at dette skal dekkes av staten. Vi viser her til vår korrespondanse med departementet vedrørende organisering og finansiering av ny felles klagenemnd.

Avsluttende kommentarer

NHO Luftfart vil anmode om at forskriften utsettes og koordineres i forhold til forskriften om ny felles klagenemnd, og at klagen fra denne passasjergruppen legges inn i fellesnemnda på linje med andre passasjerklager.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart

Torbjørn Lothe
Direktør