

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 28.04.09
Deres dato 16.02.09
Vår referanse saga
Deres referanse 09/53-MF

Høring – utkast til nye lovbestemmelser om ileggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for brudd på luftfartsloven

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsnotat. Innledningsvis vil vi gi noen generelle kommentarer til forslaget før vi kommenterer enkelt av endringsforslagene.

Generelle kommentarer til forslaget

NHO Luftfart hadde helst sett at departementet hadde gitt høringsinstansene full høringsfrist på tre måneder og ikke bare to. Vi setter imidlertid pris på at vi har fått utsatt fristen et par uker. Når vi er opptatt av full høringsfrist har dette sammenheng med at lovforslaget er komplisert, og kan være sterkt inngripende overfor brukerne som er avhengige av Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet og tjenester.

NHO Luftfart er opptatt av at luftfartens høye sikkerhetsnivå opprettholdes. En av grunnpilarene i dette er at ansatte innen luftfarten skal kunne rapportere om sikkerhetsforhold uten å risikere straff. Ved dette forslaget frykter vi at denne åpne sikkerhetskulturen som er utviklet over lang tid kan svekkes. Vi kommer mer utdypende tilbake til dette nedenfor.

I det fremlagte forslaget savner vi en bredere drøfting av hvorfor de to nye sanksjonsmidlene, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, skal innføres. Departementet viser til NOU 2003:15 Fra bot til bedring der en vurderer bruken av administrative sanksjonsmidler som alternativ til straff. Denne NOUen har imidlertid ligget ubehandlet i Justis- og politidepartementet siden våren 2003, og det er ikke noe som tyder på at den vil bli lagt fram for det sittende Stortinget. De siste 4-5 årene har imidlertid de sittende regjeringene lagt fram en rekke offentligrettslige lover der administrative sanksjonsmidler er innført som alternativ til straff. NHO

Luftfart finner det følgelig noe prematurt å foreslå tvangsmulkt og overtredelsesgebyr innført på det nåværende tidspunkt med henvisning til NOU 2003:15 som fortsatt ikke er ferdigbehandlet. NHO Luftfart hadde helst sett at regjeringen hadde fremmet en melding for Stortinget som grunnlag for en prinsipiell og helhetlig debatt før de administrative sanksjonsmidlene vedtas i lov etter lov. Vi registrerer imidlertid at tilsvarende prosesser nå pågår i forhold til arbeidsmiljøloven, personregisterloven, allmenngjøringsloven og utlendingsloven. Slik vi ser det, er dette i seg selv ingen god begrunnelse for å foreta endringer i luftfartsloven når vi ikke kan se at det er dokumentert et behov for nye sanksjonsordninger fra luftfartsmyndighetenes side.

Vi registrer videre at overtredelsesgebyr ikke foreslås innført i Sverige og Finland der det pågår en parallell lovrevisjon, og at Danmark verken har tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr. I de øvrige land som er omtalt, ser det heller ikke ut til at overtredelsesgebyr er et vanlig brukt virkemiddel bort sett fra for slots-reguleringer der det vises til Frankrike og Storbritannia.

NHO Luftfart har fått bekreftet i møte med departementet at inntektene fra de foreslåtte sanksjonsmidlene ikke vil gå til staten ved Luftfartstilsynet, men til staten ved Finansdepartementet. Dette mener vi burde vært avklart i høringsnotatet da sanksjonsmidler også kan kreves inn av for eksempel tilsynsmyndigheten. Mange vil finne det uheldig hvis tilsynsmyndigheten selv kan styre inntektene gjennom denne typen sanksjonsmuligheter. NHO Luftfart vil derfor understreke viktigheten av at denne typen sanksjonsmidler er frikoblet fra tilsynsmyndighetens inntjening slik at det ikke hefter noe ved tilsynsmyndighetens uavhengighet.

Sanksjonsutvalgets tilrådninger avspeiles i liten grad i det fremlagte høringsnotatet knyttet til revisjon av luftfartsloven

Av NOU 2003:15 fremgår det at høringspartene mener at tvangsmulkt er et effektivt tiltak, men at straff og overtredelsesgebyr ikke er det før det eventuelt blir snakk om alvorlige overtredelser. Utvalget er klart på at bruken av sanksjonsmidler må vurderes opp mot eventuelle straffemidler som en allerede har til disposisjon på det enkelte lovområde. Dette er i beskjeden grad gjort i høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet. I stedet gis det vide hjemmelsfullmakter til Luftfartstilsynet. Departementet spør på side 33 i notatet om det er riktig å ta med § 15-4 som de beskriver som *"- er tematisk praktisk talt uten avgrensing."* NHO Luftfart er av den oppfatningen at denne paragrafen ikke bør omfattes hvis de foreslåtte sanksjonsordningene innføres. En slik generell og vidtfavnende paragraf vil gi alt for stort rom for skjønsmessig avgjørelse på områder som kan være sterkt inngripende overfor brukerne.

Sanksjonsutvalget sier videre at lovgiver bør vurdere om de administrative sanksjonsmidlene er en hensiktsmessig måte å håndheve lovbruddet på. En slik vurdering skal omfatte både myndighetens arbeid og brukerens rettigheter. Utvalget er opptatt av hensynet til borgerens rettsvern som generelt blir lavere ved bruk av administrative sanksjonsmidler fremfor vanlig strafferettslig forfølgning. Høringsnotatet er i liten grad opptatt av dette.

Utvalget tilrår at det gis en *formell advarsel* først før en iverksetter tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr. Denne typen avveieringer er ikke drøftet i høringsnotatet. Hvis de mer strenge sanksjonsmidlene skal innføres, er det etter vårt syn en forutsetning at sanksjonen *formell advarsel* må tas i bruk først før en kan ta i bruk de strengere sanksjonsmidlene. Det bør også, avhengig av alvorret i saken, være snakk om både første, andre og kanskje tredje gangs advarsel før strengere sanksjonsmidler iverksettes. NHO Luftfart stiller spørsmål ved hvorfor departementet avviker fra Sanksjonsutvalgets klare tilrådning på dette området. Vi kan ikke se at *formell advarsel* er et foreslått sanksjonsmiddel fra Samferdselsdepartementets side. Et mildt sanksjonsmiddel innledningsvis vil sannsynligvis gi en bedre allmennpreventiv virkning enn de foreslåtte bestemmelsene som vil skape stor uforutsigbarhet for bedriftene.

Verken avkriminalisering eller delvis avkriminalisering er drøftet i departementets høringsnotat. Videre ser vi ingen vurdering av eller forslag om hvorvidt noen av dagens straffebestemmelser i luftfartsloven kan erstattes med spesifikke og konkrete bestemmelser om bruk av sanksjonsmidler i stedet. Sanksjonsutvalget tilrår at en slik vurdering blir gjort. NHO Luftfart slutter seg til dette og oppfordrer departementet til å foreta en slik gjennomgang og vurdering. Når det nå foreslås innført sanksjonsmidler generelt og straffebestemmelsene bare videreføres uendret, bidrar dette ytterligere til uforutsigbarhet og uklare rammebetingelser. NHO Luftfart mener derfor at det er viktig at det i så fall lages et regelverk som avklarer dette snarest hvis innføringen av sanksjonsmidler vedtas. Dette regelverket forutsetter vi blir utformet i tett samspill med brukerne.

Kravene til håndheving, vil etter det vi forstår, komme i forskriftene i ettertid. Det er likevel vanskelig å slutte seg til hjemler som presenteres uten indikasjoner på hva slags avgrensninger håndhevingsreglene vil sette. Forslaget som legges fram, skaper derfor en risiko for langt strengere praktisering enn det som kanskje blir realitetene til slutt.

Høringsnotatet mangler også en drøfting av hvorvidt det finnes alternativer til sanksjonsmidler, for eksempel, andre økonomiske virkemidler, regelverksutformingen, sertifiseringsbestemmelser, m.m. Henvisningen til

Sanksjonsutvalget uten å gå inn i de forslag og reservasjoner utvalget har, blir noe lettvtint slik NHO luftfart ser det.

Vi minner også om den advarselen som Sanksjonsutvalget kommer med (s.150) om at det bør utvises en viss tilbakeholdenhet med å gi forvaltningen for vid adgang til å utmåle gebyrer skjønnsmessig, i alle fall om det dreier seg om store beløp. Da vil de heller tilråde at en beholder straffebestemmelser, eventuelt at det angis et maksimumsbeløp enten i loven eller i forarbeidene. NHO Luftfart vil be om at slike maksimumsbeløp blir angitt i de forskriftene som skal lages.

Straffebestemmelser og administrative sanksjonsmidler i luftfartsloven

Luftfartslovens kapittel 14 er viet straffebestemmelser der strafferammen er bøter eller fengsel inntil 3 måneder, 6 måneder, 1 år, 2 år eller 5 år avhengig av hvilke bestemmelser som blir brutt. Departementet viser i høringsnotatet til at det finnes en generalklausul i luftfartsloven, § 14-29, der straffebestemmelsene kan benyttes på brudd på en hver bestemmelse i luftfartsloven med forskrifter. Ved innføring av administrative sanksjonsmidler vil denne generalklausulen i prinsippet også gjelde for sanksjonsmidlene. Departementet argumenterer imidlertid i mot en slik generell bruk knyttet til de foreslåtte sanksjonsordningene. NHO Luftfart støtter her departementets innvendinger. Vi foreslår derfor at dette unntaket presiseres i lovteksten.

Ett av de mest betenkelige forholdene ved sanksjonsmidler sammenlignet med straffebestemmelser er forholdet til rettssikkerheten. Det fremgår av forarbeidene at Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet ikke er fornøyde med politiets innsats når det begås brudd på bestemmelsene i luftfartsloven. Årsakene til at saker henlegges, kan være flere, ikke bare kapasitetsmangel og manglende kunnskap hos politiet, men også en langt strengere vurdering av alvoret i og bevisbyrden i forhold til regelbruddet. Straffebestemmelsene i luftfartsloven gir en forutsigbar prosess. At Luftfartstilsynet basert på, i praksis den enkeltes inspektørs skjønn, i stedet kan velge å ta i bruk sanksjoner, kan gi en uforutsigbar situasjon for brukerne. Rettsvernet for brukerne vil følgelig kunne bli skadelidende. Dette forsterkes ytterligere når det ikke gis retningslinjer for bruken av sanksjonsmidler verken i forarbeidene eller i selve forslaget til lovtekst.

Samferdselsdepartementet oppgir at det i dag, etter lovendring foretatt i 2007, er mulig å illegge tvangsmulkt og/eller overtredelsesgebyr på to områder i luftfartsloven, - på områdene passasjerrettigheter og luftfartsavgifter. Det står ikke noe i høringsnotatet om hvilke erfaringer Luftfartstilsynet har fra bruken med disse to sanksjonsmidlene. NHO Luftfart mener at før såpass inngripende sanksjonsmidler tas i bruk på nye områder av loven, hadde vi helst sett at det forelå en vurdering av

negativ til en generell hjemmelsbruk, og vil foreslå at sanksjonsmiddelbruk avgrenses til utvalgte og konkrete områder. Dette kommer vi tilbake til nedenfor.

Det sies ikke noe om hvorvidt sanksjonsmiddelet tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr skal tas i bruk først etter at det er gitt formell advarsel, eller om det skal tas i bruk ved første, andre eller eventuelt tredje gangs overtredelse. NHO Luftfart foreslår konkret at formell advarsel innføres som et første trinn i en sanksjonsmiddelprosess.

Lovforslaget kan ha en konkurransevridende effekt

I de offentligrettslige lovene der sanksjonsmidlene tvangsmulkt og overtredelsesgebyr allerede er innført, er dette i hovedsak på områder der markedet i liten grad er berørt av internasjonal konkurranse. Luftfarten er imidlertid langt mer preget av internasjonal konkurranse enn de fleste andre bransjer. Høringsnotatet berører ikke konsekvensene for de norske operatørene ved at et nasjonalt sanksjonsregelverk foreslås innført i Norge. NHO Luftfart har tatt opp med departementet om Staten innkrevingsentral/Luftfartstilsynet vil ha rettsmidler til å kreve inn disse pengene fra utenlandske flyselskap eller ikke. Vi har ikke fått et tilfredsstillende svar på spørsmålet. Vi frykter følgelig at dette i praksis vil bli et sanksjonsmiddelapparat som primært vil berøre norske selskap. I så fall vil det bli en konkurranseulikhet som NHO Luftfart finner uakseptabel. Vi minner her om erfaringene med den nylig innførte passasjeravgiften knyttet til finansieringen av flyklagenemnda der denne problemstillingen er blitt aktualisert slik vi fryktet. De utenlandske selskapene nekter å betale, og flere av de største selskapene i Europa har varslet at de vil klage avgiften inn for EU-kommisjonen.

Sanksjonsutvalget tilrår for øvrig at ordinære bøter benyttes fremfor tvangsmulkt og overtredelsesgebyrer på områder der det viser seg å være vanskelig eller umulig å inndrive dem.

Hensynet til luftfartens sikkerhetsnivå

Høringsnotatet har, som vi nevnte innledningsvis, i liten grad reflektert over mulighetene for at den foreslåtte og strengere reaksjonsformen kan bidra til at mindre seriøse aktører ikke tar sjansen på å dokumentere relevante forhold fordi det kan bety økonomiske represalier, jf. de såkalte "Just Culture"-målsettingene. Dette vil i så fall være i strid med den grunnleggende sikkerhetsfilosofien innenfor luftfart der en trygt skal kunne si fra og rapportere inn avvik. En av de viktigste grunnpilarene i å forbygge at sikkerhetsproblemer skal oppstå eller får utviklet seg videre, er trykgheten den enkelte har for å kunne si i fra uten å risikere straff. Slik vi

bruken på de to områdene der dette allerede er innført. Har Luftfartstilsynet benyttet seg av disse to sanksjonsmidlene siden de ble innført i 2007? Har de i så fall fungert etter intensjonene? Hvis de ikke har vært benyttet, hvorfor ikke? Kort sagt vi savner en evaluering av eksisterende sanksjonsbruk før ordningen utvides til nye områder.

Slik det fremgår av høringsnotatet, har Luftfartstilsynet andre sanksjonsmidler som i dag i liten grad benyttes. Tilbaketrekking og suspensjon er de to mest sentrale. Når disse i liten grad benyttes, er det i følge departementet, blant annet fordi det kan få store samfunnsmessige konsekvenser. Bedrifter kan bli nødt til å innstille virksomheten, og Avinor kan bli nødt til å stenge flyplasser. Anmeldelse til politiet fører, i følge departementet, som regel til henleggelse. I tillegg mener de at politiet ikke har tilstrekkelig kompetanse til å behandle saker knyttet til luftfartsloven.

Ikke noe sted i notatet er det godtgjort at Luftfartstilsynet har en rekke saker som de burde gått videre med, og der saksgangen i dag eventuelt stopper opp etter at en skriftlig advarsel er gitt. NHO Luftfart stiller derfor spørsmål ved hvor stort dette problemet egentlig er, og dermed hvor stort behovet for administrative sanksjonsmidler er. I høringsnotatet står det imidlertid på side 13 at Luftfartstilsynet og departementet har daglige erfaringer med manglende etterlevelse av regler og vedtak. Dette stiller vi oss sterkt undrende til. Våre bedrifter kjenner seg ikke igjen i en slik beskrivelse.

NHO Luftfart spør derfor: Er det behov for dette nye sanksjonsapparatet? Innfører vi sanksjonsmidler kun fordi det er greit å ha et virkemiddelsapparat i "bakhånden"?

På hvilke områder av luftfartslovens regelverk vil de administrative sanksjonsmidlene bli tatt i bruk?

De foreslåtte lovendringene hjemler en svært bred bruk. Høringsnotatet avklarer i for liten grad når de vil være aktuelt å ta i bruk de foreslåtte sanksjonsmidlene. Det sies også lite om hvorvidt de foreslåtte sanksjonsmidlene vil benyttes som et alternativ til dagens straffebestemmelser. I Sanksjonsutvalgets innstilling er det en av hovedoppgavene i utvalgets mandat at det skal drøftes hvorvidt sanksjoner skal erstatte straff i gitte situasjoner. Denne diskusjonen er fraværende i høringsnotatet til denne saken. I høringsnotatet trekkes områdene safety, security, miljø og slotsregulering særlig fram som områder der en kan bruke de administrative sanksjonsmidlene. Slik det foreslås, overlates imidlertid den faktiske anvendelsen til Luftfartstilsynets skjønn. NHO Luftfart forutsetter at gitt at administrative sanksjonsmidler innføres generelt i luftfartslovgivningen, så vil bruken måtte spesifiseres nærmere i de aktuelle forskriftene. NHO Luftfart stiller seg imidlertid

tolker det, kan disse sanksjonsmidlene benyttes både mot foretak og enkeltpersoner.

Luftfartslovens §§ 12-30 og 12-31 om forbud mot sanksjoner er vedtatt for å sørge for at Havarikommisjonens arbeid ikke hindres ved at informasjon blir holdt tilbake. Bakgrunnen for dette er at ansatte innen luftfarten, risikofritt i forhold til straffeforfølgelse, skal kunne bidra til oppklaring av hendelser og ulykker. De foreslåtte lovbestemmelsene innebærer en utvidet sanksjonsbruk som lett vil kunne få motsatt effekt av intensjonen ved de ovennevnte paragrafene.

Forholdet til Forordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008

NHO Luftfart konstaterer at denne nye basisforordningen (Forordning (EF) nr. 216/2008) for deltakelse i EASA fortsatt ikke er innlemmet i EØS-avtalen. Det står ingen ting om når dette vil skje, eller i og for seg om det vil skje. I denne forordningen gis EU kommisjonen kompetanse til å sanksjonere på noen bestemte områder. Iverksetting av dette helt grunnleggende regelverket i Norge er avhengig av at departementet i tilpasningsforhandlingene med EU blir enig i hvordan kompetansen på dette området skal ivaretas. NHO Luftfart har merket seg at departementet ikke har til hensikt å avgi myndighet til å ilegge sanksjoner, jf side 10 i høringsnotatet hvor det står: *"I forberedelsene av forhandlingene med EU har SD lagt til grunn at det ikke er aktuelt å la Kommisjonen ha myndighet til å ilegge norske foretak tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr."* Videre sier departementet at *"lovforslaget i dette notatet forutsetter at Norge (og de øvrige EØS-EFTA-landene) får medhold i sitt krav i forhandlingene med EU"*. NHO Luftfart vil advare mot en slik strategi. Vi er av den oppfatning at departementet nå må etablere en lovhjemmel som gir tilstrekkelig handlingsrom for å kunne avstå kompetanse til et overnasjonalt organ på de områdene som favnes av Forordning (EF) nr. 216/2008. Vi vil her vise til at manglende regelharmonisering mellom Norge og EU på dette området gir ulemper for norske bedrifter som opererer i et internasjonalt konkurransemarked, ref eksempelvis tidligere korrespondanse med Luftfartstilsynet som departementet har fått kopi av vedrørende såkalt Subpart I godkjenning. Ytterligere forsinket implementering av den nye "EASA-forordningen", fordi norske myndigheter av prinsipielle årsaker ikke vil avstå suverenitet på et avgrenset område, er ikke akseptabelt for norsk luftfartsnæring. Rask implementering av Forordning (EF) nr. 216/2008 i Norge er helt avgjørende for å tilrettelegge for like konkurransevilkår i luftfartsbransjen, og trygge utviklingsmulighetene for norske virksomheter. NHO Luftfart anmoder derfor departementet om å foreta nødvendige endringer i lovforslaget slik at man sikrer en raskest mulig implementering av dette regelverket i norsk rett.

Fra NHO Luftfarts side er det et prinsipielt utgangspunkt at vår luftfartslovgivning i minst mulig grad skal avvike fra det europeiske regelverket. Vi vil derfor foretrekke at forordningen implementeres i sin helhet snarest fremfor at det innføres et særnorsk sanksjonssystem som er mer omfattende enn det som er vedtatt i artikkel 25 i forordningen. NHO Luftfart foreslår at basisforordningen implementeres "as is".

Betenkeligheter ved bruk av overtredelsesgebyr

Som nevnt ovenfor, er NHO Luftfart på prinsipielt grunnlag uenig i å innføre overtredelsesgebyr. Dette begrunnes i flere forhold: (a) at det ikke innføres i øvrige nordiske land, (b) at det er svært inngripende sanksjonsmiddel som kan ramme den enkelte bedrift/enkeltperson hardt økonomisk, (c) at det skaper stor uforutsigbarhet i forhold til tilsynsobjektene fordi Luftfartstilsynet kan ta i bruk sanksjonsmiddelet i ettertid i inntil 5 år selv om forholdet tidligere ikke har blitt forfulgt strafferettslig. Det er ikke krav til at det først fremmes en formell advarsel. Sanksjonsmiddelet skal ha en allmennpreventiv virkning som sikrer at både vedkommende, og andre aktører, ikke bryter dette regelverket igjen. NHO Luftfart ser ikke at det er et dokumentert behov for å innføre dette verken fra departementets eller Luftfartstilsynets side. I tillegg mener vi at denne virkemiddelbruken kan virke mot intensjonen i luftfartsloven §§ 12-30 og 12-31.

Generelt er vi skeptiske til innføring av et slikt "i-ettertids sanksjonsmiddel" uten at departementet har lagt opp til en diskusjon om hvordan det skal brukes, i hvilke tilfeller dette er det mest egnede sanksjonsmiddelet, på hvilket nivå overtredelsesgebyret bør ligge, osv. Det sies heller ikke noe om hvorvidt et overtredelsesgebyr kan ilegges før saken er ferdigbehandlet, for eksempel ved en klagebehandling.

NHO Luftfart ønsker ikke en generell hjemmel til illeggelse av overtredelsesgebyr, men kan på gitte områder akseptere tvangsmulkt. Subsidiert hvis overtredelsesgebyr blir innført, mener vi at en foreldelsesfrist på 5 år er alt for lang. NHO Luftfart foreslår en foreldelsesramme på 2 år hvis overtredelsesgebyr innføres. NHO Luftfart foreslår at dette også omfatter allerede vedtatte § 10-43 fjerde ledd uavhengig av om overtredelsesgebyr blir innført på flere områder eller ikke.

Avsluttende kommentarer

NHO Luftfart ser ingen grunn til at det skal innføres tvangsmulkt og overtredelsesgebyr etter et særnorsk regelverk ut over de to områdene der det allerede er vedtatt, og det som følger av nytt EU-regeleverk. Etter vår vurdering vil

departementets lovforslag bli langt strengere enn det som er formulert i den nevnte Forordning (EF) nr.216/2008.

NHO Luftfart stiller seg videre negativ til innføringen av sanksjonsmidler som er mer ytterliggående og strengere enn det som vi har/vil få i våre naboland. Vi anmoder om at bestemmelsene harmoniseres på nordisk plan.

I den grad ett eller begge de foreslåtte sanksjonsmidlene blir innført, vil NHO Luftfart anmode om at disse ikke iverksettes før det mildere sanksjonsmiddelet formell advarsel tas i bruk først. Videre er vi uenig i den vide hjemmelen det legges opp til der avgjørelsen om bruken av sanksjonsmiddel i stedet for straff. Loven bør være klar på om et sanksjonsmiddel kommer til erstatning for bestemte straffebestemmelser.

NHO Luftfart kan akseptere innføring av sanksjonsmiddelet tvangsmulkt på området lufthavntidsluker ("slots"). På de øvrige områdene viser vi til argumentene som bl.a. Avinor AS har ført i marken.

I det kommende forskriftsarbeidet vil vi anmode departementet om å gå grundig inn i de anbefalingene som Sanksjonsutvalget har lagt til grunn. De tilrådinger og reservasjoner utvalget har, bør vektlegges som grunnleggende premisser for det videre forskriftsarbeidet.

NHO Luftfart ønsker ikke at § 7-26 fjerde og femte ledd endres for å kunne omfatte sanksjonsmiddelet overtredelsesgebyr. Vi mener at det er tilstrekkelig med adgangen til å ilegge tvangsmulkt som i dag.


Vi støtter forslaget til ny § 10-42, og at nåværende 10-43 i hovedsak strykes. Det må imidlertid skrives inn adgang til å ilegge tvangsmulkt. Dette kan komme som et tillegg i foreslåtte § 10-42, i en ny § 10-43 eller integrert i kapitlet om straffebestemmelser.

NHO Luftfart ønsker nåværende §§ 13-4 og 13-4a opprettholdt.

NHO Luftfart anbefaler at alternativet om innarbeiding av eventuelle sanksjonsmidler i det eksisterende kap. XIV blir valgt fremfor å lage et nytt kapittel om håndheving, tvangsmulkt, overtredelsesgebyr, m.v. Foreslåtte § 13a-4 innlemmes følgelig i nåværende kap. XIV, og bør videre relateres direkte til de områdene der det kan tas i bruk.

I tillegg til høringene fra Næringslivets Hovedorganisasjon, Statens havarikommisjon for transport og Avinor AS som vi slutter oss til, viser vi for øvrig til våre medlemsbedrifter som har konkrete vurderinger av konsekvensene av det framlagte forslaget.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør