

MOTTATT

27 JUN 2011

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 22.06.2011
Deres dato 03.05.2011
Vår referanse saga
Deres referanse 09/2120-MF

Høring - forslag om diverse endringer i luftfartsloven - vandel - misbruk av rusmidler m.v. - definisjon av ulykker - informasjon til passasjerer – straff

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsnotat. Vi tar for oss de ulike tematiske områdene i lovforslaget og kommenterer dem fortløpende.

Generelle kommentarer

NHO Luftfart ser det som positivt at Samferdselsdepartementet (SD) nå ønsker å rydde opp i et regelverk som på enkelte områder har vært uoversiktlig og mangelfullt. Dette gjelder særlig gjelder innenfor området krav til vandel. Vi vil imidlertid påpeke at enkelte deler av høringsnotatet fremstår som litt uoversiktlig, noe som gjør det utfordrende å gi kommentarer til enkelte deler av forslaget.

Vandel

Vi ser det som positivt at departementet nå foreslår en mer enhetlig struktur som følge av at politiregisterloven endres. Etter det vi forstår, er dagens vandelskrav for personell innenfor luftfart ulike, dels er bestemmelsene hjemlet og dels ikke, dels hjemlet i lov og dels i forskrift, og for noen grupperinger kun omtalt i rundskriv AIC-N. Enkelte beslektede grupper forskjellsbehandles, for eksempel yrkesgruppene flygeledere og AFIS/HFIS-fullmektiger. I tillegg kan vandelsbestemmelser for ulike grupper ansatte være hjemlet i ulike lover. Noen er også unntatt for vandelskravene, for eksempel yrkesgruppene bakkepersonell og teknisk personell, som er utelatte fra vandelskravene i lovverket. Vandelsbestemmelsene fremstår følgelig som både uoversiktlige og inkonsekvente. NHO Luftfart vil derfor støtte den oppryddingen som foreslås på dette området.

Vi registrerer imidlertid at SD antar at den kommende forordningen Part FCL, som tidligst vil være på plass i 2013, neppe vil inneholde krav om vandelsattester for

flybesetningsmedlemmer. SD antar videre at Norge neppe har anledning til å opprettholde slike særbestemmelser i forhold til EU-/EASA-regelverket. På den bakgrunn kan en stille spørsmål ved hvorfor det er nødvendig å hjemle dette for en midlertidig periode. NHO Luftfart er generelt negativ til særnorsk regelverk. I dette tilfellet har vi imidlertid levd med kravet til uttømmende og utvidet politiattest for alle som beveger seg inne på rød sone siden juli 1989, og kan derfor akseptere at vandelskravene videreføres, ikke minst når dette kravet nå vil bli hjemlet for andre grupper ansatte som ikke har vært underlagt slike krav juridisk, men som det i praksis likevel har vært krevd utvidet og uttømmende politiattest for. Slik vi ser det, har kravet til uttømmende og utvidet politiattest bidratt til en tryggere luftfart. Vi registrerer imidlertid det SD skriver i siste avsnitt på side 37 i høringsnotatet der departementet uttaler at: *” Det kan fremstå som tvilsomt i hvilken grad EU/EØS-regelverket tillater faktisk bruk av nasjonalt baserte tilleggskrav (som for eksempel vandel”*.

NHO Luftfart er enige i at sikkerhetsbetraktningene og dermed vandelskravene utvides lovmessig til å omfatte en videre krets av ansatte, for eksempel utøvere av bakketjenester og teknisk personell. Vi støtter forslaget til ordlyd i § 4-10 nytt annet ledd.

NHO Luftfart viser til lovens definisjon av flybesetningsmedlemmer, det vil si dem som tjenestegjør om bord i luftfartøy, listes opp i § 5-3 i luftfartsloven. Denne listen/definisjonen bør etter vårt syn også utvides til å omfatte medisinsk personell, redningsmenn og teknikere som også er en del av besetningen innenfor for eksempel helikopteroperasjoner og ikke bare henvises til under det uspesifiserte ”o.a.”; jfr. høringsnotatet 3.1.1.1 (s.18).

Med hensyn til type politiattest, er vi enige i den foreslåtte generelle hjemling i luftfartsloven, og at det spesifiseres nærmere i forskrift hvilken politiattesttype som skal brukes på hvem og når.

Alkohol og annen ruspåvirkning

NHO Luftfart ser det som positivt at et hull i lovgivningen dekkes slik at det nå blir krav til pliktmessig avhold også under tjeneste og ikke bare før og etter. Vi støtter at det kan tas stikkprøvekontroller av ansatte innen luftfart, og slik sett at luftfart blir underlagt tilsvarende regelverk som øvrig transport på dette området. Det forhold at svensk luftfartslovgivning revideres tilsvarende, og at dansk luftfartslov allerede har disse bestemmelsene, tilsier at den norske luftfartsloven bør ha tilsvarende bestemmelser. NHO Luftfart er imidlertid opptatt av at politiet ivaretar tilstrekkelig hensyn til personvernet for den ansatte under stikkprøvekontroller. Det er også viktig at tid og sted for stikkprøvekontrollene velges slik at det ikke går utover

trafikkale forhold, for eksempel at fly og helikoptre må holdes igjen og/eller midlertidig tømmes for passasjerer. Dette kan i verste fall bidra til at flyet må få nytt avreisetidspunkt med de praktiske og økonomiske problemene dette innebærer både for passasjerer og flyselskap. Bransjen ønsker her å samarbeide med politimyndighetene slik at vi kan få til gode løsninger som ivaretar alle parter.

Videre er vi enige i at dette ikke bare skal gjelde besetningsmedlemmer, men også "det omkringliggende system" som luftfarten, som øvrig transport, er avhengig av for å fungere på en trygg måte.

Vi støtter videre at det innføres konkrete grenseverdier for alkoholkonsentrasjon som for øvrige transportyrker.

Departementet har en kort drøfting av straffenivået for brudd på alkohol- og rusbestemmelsene der luftfarten har en straffegrense på inntil 2 års fengsel, mens øvrige transportformer har en grense på ett års fengsel. NHO Luftfart støtter at det ikke foreslås endringer i § 4-12 hva gjelder strafferammen og hovedføringen om fengsel for brudd på 6-timersregelen.

Definisjonen av luftfartsulykker

NHO Luftfart støtter at § 12-3 første ledd om luftfartsulykker utvides til også å omfatte ulykker med droner slik at luftfartsloven her blir harmonisert med Chicago-konvensjonen, vedlegg 13.

Plikten til å informere om passasjerrettigheter

NHO Luftfart har tidligere i høringssvar av 06.19.09 uttalt seg om vurderingen av behovet for å styrke flypassasjerenes beskyttelse ved konkurs i flyselskaper. Bakgrunnen for høringen var rapporten fra Booz & Co som Kommisjonen hadde bestilt. NHO Luftfart konkluderte i høringen med å understreke norsk luftfarts anstrengte økonomi og anmodet departementet om å ta dette inn over seg. NHO Luftfart fastholder denne vurderingen fortsatt. NHO Luftfart stiller spørsmål ved at departementet ser behov for å skaffe seg hjemler for forhold som departementet ennå ikke kan konkretisere et behov for, og vi vil derfor anmode om at denne hjemmelen ikke blir innført.

NHO Luftfart går følgelig i mot forslaget til en ny § 10-41a.

Vi minner for øvrig om våre tidligere uttalelser knyttet til innføringen tvangsmulkt og overtredelsesgebyr i vårt høringssvar av 28.04.09.

Forholdet til plan og bygningsloven


NHO Luftfart støtter her endringsforslaget som ikke har materiell betydning, men der det kun er snakk om å rette opp henvisning til den gamle plan- og bygningsloven.

I den forbindelse gjør vi oppmerksom på at Arbeidstilsynet nylig har avsluttet en høring der de speilvender prinsippet om at forskrifter innen HMS-området ikke skal gjelde for flygende personell innen luftfart. En av forskriftene som kommer i konflikt med luftfartsloven er FOR 2009-08-03 nr.1028 Forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser (byggherreforskriften). Byggherrens ansvarsområder er i motstrid med bestemmelsene i Kapittel VI Fartøysjefen og tjenesten om bord. Dette vil særlig gjelde innenfor helikopter innlandsoperasjoner. Høringsuttalelsen vår til Arbeidstilsynet er vedlagt.

Straff

Vi viser som nevnt til tidligere høringsuttalelse av 28.04.09 vedrørende utkast til nye lovbestemmelser om illeggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for brudd på luftfartsloven.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Løthe
Direktør

1 vedlegg