

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	S. BEN: TRK
- 8 JAN - 2008	
S. NR.: 05/735-30	
ARKIV: 741.0	AVSKREVET

**postmottak****Fra:** Trond Kråkenes**Sendt:** 8. januar 2008 09:08**Til:** ARKIV**Emne:** VS: NBF-#43671-v1-2008\_transport\_fly\_\_høring\_felles\_regler\_for\_PRM\_i\_fob\_med\_lufttransport.DOC

Til sak nr. 05/735.

**Fra:** Beate Alsos [mailto:beate.alsos@blindeforbundet.no]**Sendt:** 7. januar 2008 15:59**Til:** Trond Kråkenes**Emne:** NBF-#43671-v1-2008\_transport\_fly\_\_høring\_felles\_regler\_for\_PRM\_i\_fob\_med\_lufttransport.DOC

her er NBFs innspill til ovennevnte høring

mvh

Beate Alsos

Samferdselsdepartementet

Att: Trond Kråkenes

Pb 8010 Dep,

0030 Oslo

**Etablering av felles regler om rettigheter for personer med redusert mobilitet i forbindelse med lufttransport. Høring av ny forskrift i medhold av luftfartsloven**

Vi viser til brev av 20.11.07. vedr. ovennevnte høring, og vil med dette gi våre kommentarer. NBF jobber for full likestilling for blinde- og svaksynte på alle samfunnsområder, også innen transport. Å reise med fly er svært utfordrende for synshemmede, og det er derfor særdeles viktig at forskriften ivaretar denne gruppen passasjerer på en best mulig måte.

Norges Blindeforbund ser det som positivt at det nå etableres felles regler om rettigheter for personer med redusert mobilitet (PRM) i forbindelse med lufttransport.

Begrepet PRM skal, slik vi har oppfattet det, illustrerer at det ikke bare er funksjonshemmede som møter hindringer i samfunnet. NBF har ingenting i mot begrepet sett ut i fra prinsippet om universell utforming. Det foreligger imidlertid en fare for at selve begrepet lett kan føre til at fokuset blir satt på bevegelseshemming og rullestolbrukere. Vi vil derfor understreke viktigheten av at blinde- og svaksynte, hørselshemmede, eller personer med lærevansker også blir ivarettatt.

For Norges Blindeforbund er det et viktig prinsipp at flyreisen i størst mulig grad bør kunne skje selvstendig for de som ønsker det. Vi vil derfor understreke at lufthavnenes fysiske utforming må være slik at flest mulig kan reise på egen hånd. Videre at informasjon som GIS/IKT-systemer som utformes, finnes i et format som er tilgjengelig for synshemmede og lesehemmede. Vi tror at dette også er i lufthavnenes interesse, da begge parter er interessert i at reisen skal foregå mest mulig knirkefritt. Mange mennesker med ulike former for funksjonshemming vil allikevel være avhengig av assistanse under opphold i lufthavnen. Vi er derfor glade for at assistansen nå skal tilbys kostnadsfritt til de som har behov for det.

Vi registrerer imidlertid med en viss bekymring at tilbudet kun sikres for flyplasser med over 150 000 passasjerer i året. Dvs kun en 1/3 av Avinors totale antall lufthavner (15 av 45). Ut i fra samtaler vi har hatt med Avinor om saken, hadde vi forventet at man gikk inn for at forskriften skulle gjelde for alle landets lufthavner, uavhengig av antall reisende. Norge er et land med store avstander og med mange små lufthavner. Vi mener det er uheldig at passasjerer som reiser til og

08.01.2008

fra disse, ikke er sikret samme tilbud som ved større lufthavner. Mange av de små lufthavnene ivaretar assistansen på en god måte i dag, men kvaliteten og rettighetene man har ved forsinkelser og kanselleringer, vil med en forskrift være sikret på en helt annen måte enn ved dagens situasjon. Vi ber derfor om at man ikke følger samme passasjergrense som EU har lagt opp til, men lar forskriften gjelde for alle landets lufthavner.

Vi er positive til at departementet går inn for at det skal utarbeides en felles kvalitetsstandard for alle norske lufthavner, og at man skal ta utgangspunkt i de standardene som utarbeides av Avinor AS og brukerorganisasjonene. Dette under forutsetning av at våre innspill blir tatt til følge. Særlig i de tilfellene hvor vi ønsker å gå lengre enn forordningen. Vi ønsker å konkretisere hva tjenesten skal innholde, et eksempel er opplæring av personale. Vi mener at det er viktig at andre enn assistansepersonalet sikres adekvat opplæring. Innsjekk- og sikkerhetssjekk er steder hvor dette er viktig

NBF ser med bekymring på at artikkel 4 i forordningen tillater flyselskaper og turoperatører å nekte og akseptere en reservasjon, eller nekte å ta om bord en person ut fra sikkerhetsbestemmelser nedfelt i lov (nasjonale eller internasjonale bestemmelser). Det er lett å tenke seg at en slik sikkerhetsbestemmelse kan åpne for misbruk, spesielt når det gjelder å nekte noen ombordstigning. Dette har vi sett eksempler på rundt om i Europa og da særlig i forhold til lavprisselskaper.

Vi vil derfor be om en tydelig definisjon av hva som ligger i en slik sikkerhetsbestemmelse, slik at den i minst mulig grad gir adgang til misbruk. Det er også viktig at man sørger for at bestemmelsen blir praktisert likt av alle flyselskaper. Vi støtter også forpliktelsen som ligger i art. 4 (2) om at flyselskaper og turoperatører skal gi skriftlig informasjon til personer som nektes ombordstigning.

Vi vil også påpeke behovet for en klausul om en forpliktelse fra flyselskapenes og turoperatørens side, i tilfeller der noen er nektet ombordstigning, om å gi full refusjon til vedkommende, eller tilby vedkommende en plass på et annet fly. Dette ligger ikke i direktivet, og NBF er av den oppfatning at dette er helt sentralt for i størst mulig grad å unngå situasjoner der noen nektes ombordstigning på grunn av funksjonshemninger eller nedsatt mobilitet.

Oslo, 04.01.08

Med vennlig hilsen  
For Norges Blindforbund

Sverre Fuglerud  
Leder interessepolitisk avdeling

Beate Alsos  
saksbehandler