

Forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport

Fastsatt av Samferdselsdepartementet..... med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart §§ 7-1, 7-5, 10-42, 10-43, 15-4 og 16-1.

Kapittel 1 Generelle regler

§ 1 *Gjennomføring av forordning (EF) nr. 1107/2006*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 68ac (forordning (EF) nr. 1107/2006) av 5. juli 2006 om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport (heretter forordningen) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2 *Svalbard*

Forordningen gjelder for trafikk til, på og fra Svalbard på følgende måte:

1. Svalbard lufthavn, Longyear regnes som en lufthavn på territoriet til en medlemsstat slik dette uttrykket er brukt i artikkel 1 nr. 2.
2. Artikkel 3, 4 og 10 får anvendelse på passasjerer som reiser fra en lufthavn som ligger i en tredjestat til Svalbard lufthavn, Longyear dersom det utførende luftfartsselskapet er et luftfartsselskap innenfor EØS-området, jf. artikkel 1 nr. 3.

§ 3 *Nasjonalt håndhevelsesorgan*

Luftfartstilsynet er ansvarlig for å håndheve forskriften. Når håndhevingen gjelder krav som følger av forordningen skal håndhevingen skje i overensstemmelse med kravene i forordningen artikkel 14.

Ved håndhevingen kan tilsynet benytte seg av beføyelsene nevnt i luftfartsloven § 10-42, § 10-43 og § 13-4. Overtredelsesgebyr som nevnt i luftfartsloven § 10-43 første ledd nr. 1 kan ilegges for brudd på forordningen artiklene 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 og 11. I tillegg kan det ilegges overtredelsesgebyr for brudd på kravene i §

Kapittel 2 Universell utforming og krav til utstyr

§ 4 *Krav til universell utforming – forholdet til annet regelverk*

Lufthavnoperatører har plikt til å sikre universell utforming av den delen av virksomheten ved eksisterende lufthavnanlegg som er rettet mot allmennheten så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde. For krav til terminalbygningen, tilkomst til informasjon og innsjekking fremgår kravet av de reglene det vises til i §§ 6 – 8.

Krav til universell utforming ved bygging av nye lufthavner, og ved fysiske endringer av eksisterende lufthavner, reguleres av byggetekniske forskrifter gitt i medhold av plan- og bygningsloven. Kravet til universell utforming fastlegges likevel gjennom konsesjonsbehandling etter luftfartsloven i de tilfellene som fremgår av § 9.

§ 5 *Prosess for godkjenning av universell utforming mv. – statusrapport og utbedringsplan*

For hver enkelt lufthavn skal operatøren årlig utarbeide en statusrapport som redegjør for om den tilfredsstillende kravene etter denne forskriften. Dersom kravene ikke er innfridd, skal operatøren også utarbeide en plan for hvordan manglende vil bli utbedret og hvilke løsninger som vil bli benyttet når planen er gjennomført.

Organisasjoner som representerer funksjonshemmede eller bevegelseshemmede skal involvere i arbeidet med å utarbeide både statusrapport og utbedringsplan.

Lufthavnoperatørens sender til slutt statusrapporten og utbedringsplanen til Luftfartstilsynet. Tilsynet tar stilling til om statusrapporten inneholder en fyllestgjørende redegjørelse, hvilke utbedringstiltak som må gjennomføres og når, samt hvilke ombordstigningsløsninger lufthavnen skal ha og hvordan disse skal brukes.

§ 6 *Terminalbygningen*

Eksisterende terminalbygningen skal være utformet i tråd med kravene til universell utforming av byggverk gitt i forskrift til plan- og bygningsloven.

§ 7 *Tilgang til informasjon*

I eksisterende terminalbygninger skal skilting av kommunikasjonsveier og trafikkinformasjon tilfredsstillende kravene til universell utforming av byggverk gitt i forskrift til plan- og bygningsloven.

§ 8 *Innsjekking*

I eksisterende terminalbygninger skal innsjekkingskrankene tilfredsstillende kravene til universell utforming av byggverk gitt i forskrift til plan- og bygningsloven.

§ 9 *Standarden på ombordstigningsløsninger*

Kravet i § 4 første ledd innebærer ikke at lufthavnoperatør plikter å anlegge nye passasjerbroer ved eksisterende lufthavnanlegg.

Ved bygging av ny lufthavn, eller ved fysisk endring av eksisterende lufthavn, tar Samferdselsdepartementet stilling til om det skal stilles krav om passasjerbroer. Avgjørelsen skal bygge på de vurderingskriteriene som fremgår av lov 20. juni 2008 nr. 42 om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 og av lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) §§ 7-6 og 7-7. Det skal særlig legges vekt på hvilket passasjertall lufthavnen antas å få, hvor stor økning i passasjertallet en fysisk endring vil føre til og hvilke flytyper som vil bli brukt på lufthavnen.

Lufthavn som ikke trenger å ha passasjerbroer, og som har flere enn 100.000 passasjerer per år, skal i stedet ha trinnløs rampe eller teknisk løfteanordning som ombordstigningsløsning.

Lufthavner som ikke trenger å ha passasjerbroer, og som har færre enn 100.000 passasjerer per år, skal ha bærestoler som gjør det mulig å bære passasjerer på en trygg og verdig måte om bord i luftfartøy.

§ 10 *Bruken av ombordstigningsløsninger*

På lufthavner som har passasjerbroer plikter både lufthavnoperatør og flyselskap å benytte seg av disse dersom en eller flere funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personer skal om bord eller skal gå av et luftfartøy. Dersom det er knapphet på passasjerbroer skal luftfartøy med slike passasjerer gis prioritet. Plikten er betinget av at lufthavnen har fått melding om behovet 48 timer før avreise eller ankomst.

På lufthavn som har trinnløs rampe eller teknisk løfteanordning skal slike benyttes i alle tilfeller hvor det ikke er fysisk umulig, der ordningen ikke kan benyttes på den aktuelle flytypen eller det av andre dokumenterbare grunner ikke er mulig å parkere slik at løsningen kan benyttes. Med tanke på å ivareta behovene til de reisende bør løsningene benyttes i følgende prioriteringsrekkefølge:

- (1) Flyttbar universelt utformet rampe
- (2) Mekanisk løfteanordning inntil hoveddør

(3) Mekanisk løfteanordning inntil andre dører enn hoveddør

Uansett skal den løsningen som velges sikre en trygg og verdig opplevelse for passasjerer.

Fysisk bæring skal aldri benyttes med mindre det gjelder ombordstigning i en flytype der det ikke lar seg gjøre å bruke noen av de løsningenes som er omtalt ovenfor.

§ 11 *Transportløsninger for funksjons- og bevegelseshemmede*

Alle lufthavner skal ha nødvendig antall

- a) rullestoler til transport i terminalbygninger som oppfyller generelle funksjonskrav, og som brukeren kan trille selv
- b) rullestoler til transport av funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer til og fra setet deres i luftfartøyet.

Ved transport til og fra fjernparkerte luftfartøy skal det tilstrebes transportløsninger som gjør at alle passasjerer kan benytte samme transporttilbud. Oslo lufthavn, Gardermoen skal ha nødvendig antall minibusser for å transportere funksjons- og bevegelseshemmede personer mellom terminalbygning og fjernoppstillingsplass for luftfartøy, dit andre personer fraktes med buss. Minibussen skal være utstyrt med et system som låser rullestolene sikkert fast, og være utstyrt med passasjersikringsutstyr i samsvar med standarden for slikt utstyr. De må også være utstyrt med en ombordstigningsanordning – rampe eller heis – for å gjøre det mulig for den funksjons- eller bevegelseshemmede personen (rullestolbrukeren) å stige på, og komme seg av minibussen.

Kapittel 3 Assistanse

§ 12 *Kvalitetsstandarder for assistanse*

Alle lufthavner skal tilby assistanse til funksjonshemmede og bevegelseshemmede passasjerer. Assistansen skal tilfredsstillende de krav til kvalitetsstandard, utstyr og opplæring som følger av forskriften § 14 til § 18. Lufthavner som tilfredsstiller kravene i disse bestemmelsene anses samtidig å tilfredsstillende kravene i § 1, jf. forordning (EF) nr. 1107/2006 artikkel 9 nr. 1 og 2.

Første ledd er ikke til hinder for at lufthavnadministrasjonen på den enkelte lufthavnen, i samarbeid med Komiteen for lufthavnbrukere, dersom slik finnes, og organisasjoner som representerer funksjonshemmede og bevegelseshemmede passasjerer fastsetter strengere kvalitetsstandarder enn det som følger av § 14 til § 18. Et luftfartsselskap og lufthavnadministrasjonen kan også avtale at det skal ytes assistanse av høyere standard og tjenester av annen art i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1107/2006 artikkel 9 nr. 4 og 5.

§ 13 *Krav til opplæring av personell*

(1) Enhver som yter tjeneste eller arbeid for et foretak som yter tjenester som er omfattet av forskriften, skal ha gjennomgått og bestått relevant kurs. Opplæringen skal gi generell kunnskap om funksjons- og bevegelseshemming og spesiell kunnskap om assistansetjenesten, slik at de kan oppfylle behovene til funksjons- og bevegelseshemmede personer. Kurset skal omfatte bevisstgjørende opplæring om funksjons- og bevegelseshemming, herunder

- a) bevissthet om hensiktsmessig respons overfor passasjerer med fysiske, sensoriske (hørsel og syn), skjulte eller læringsmessige funksjonshemminger, herunder hvordan man skiller mellom uførhet som skyldes redusert bevegelighet, orienteringsevne eller kommunikasjonsevne;
- b) holdningsmessige, miljømessige/fysiske og organisasjonsmessige hindringer som personer med bevegelseshemming møter;

- c) hjelpe- og førerhunder, herunder rollen og behovene disse har;
- d) håndtering av uforutsette hendelser;
- e) samarbeidsevner og kommunikasjonsmetoder med døve, hørselshemmede, synshemmede og talehemmede personer, og personer med lærevansker;
- f) generell bevissthet om retningslinjene fra European Civil Aviation Conference, International Air Traffic Association og Den europeiske unionen og om lover og forskrifter som regulerer rettighetene til flypassasjerer; og
- g) hvordan man håndterer rullestoler og andre mobilitetshjelpemidler forsiktig for å unngå skade.

(2) Enhver som direkte assisterer funksjons- eller bevegelseshemmede personer skal i tillegg til kravene i første ledd være i stand til å skille mellom forskjellige typer funksjons- og bevegelseshemminger, og ha kjennskap til den best egnede form for bistand til hver av disse. Kjennskapen skal omfatte

- a) hvordan man hjelper rullestolbrukere å komme seg opp i og ut av en rullestol;
- b) ferdigheter til å gi assistanse til funksjons- og bevegelseshemmede personer som reiser med en hjelpe- eller førerhund, inkludert rollen og behovene til disse hundene;
- c) ledsagerteknikker for å følge blinde og svaksynte passasjerer og for håndtering og frakt av førerhunder og andre hjelpehunder;
- d) forståelse av hvilke typer utstyr som kan hjelpe funksjons- og bevegelseshemmede personer, og hvordan man håndterer slikt utstyr;
- e) bruken av utstyr til hjelp ved ombordstigning eller avstigning og kjennskap til egnede prosedyrer for hjelp ved ombordstigning eller avstigning, som ivaretar sikkerheten og verdigheten til funksjons- og bevegelseshemmede personer;
- f) tilstrekkelig forståelse for behovet for pålitelig og profesjonell assistanse, herunder forståelse for at enkelte funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer kan føle seg sårbare under reiser på grunn av at de er totalt avhengige av den assistansen de får; og
- g) førstehjelp.

(3) Lufthavnadministrasjonen er ansvarlig for at opplæringskravene ovenfor etterleves.

(4) Personer som direkte assisterer funksjons- og bevegelseshemmede passasjerer skal ha gjennomført opplæringskravene i første og annet ledd innen 1. september 2008. Øvrige personer som er omfattet av opplæringskravene i første ledd må ha gjennomført opplæring som nevnt der innen 1. september 2009.

§ 14 *Assistanse til avreisende passasjerer med forhåndsbestilling*

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mer enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre at ventetiden fra passasjerens melder sin ankomst til assistanse gis

- a) ikke overstiger 10 minutter for 80 % av passasjerene;
- b) ikke overstiger 20 minutter for 90 % av passasjerene; og
- c) ikke overstiger 20 minutter for 90 % av passasjerene.

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mindre enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre at ventetiden fra passasjerens melder sin ankomst til assistanse gis

- a) ikke overstiger 10 minutter for 80 % av passasjerene, og
- b) ikke overstiger 15 minutter for noen passasjer.

§ 15 *Assistanse til avreisende passasjerer uten forhåndsbestilling*

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer ikke har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mer enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) innen 25 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 80 % av passasjerene;
- b) innen 35 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 90 % av passasjerene; og
- c) slik at ingen passasjerer venter lenger enn 45 minutter etter at bremseklossene er satt på (« on chocks »).

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer ikke har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mindre enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) innen 25 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 80 % av passasjerene; og
- b) slik at ingen passasjerer venter lenger enn 30 minutter etter at bremseklossene er satt på («on chocks»).

§ 16 *Assistanse til ankommende passasjerer med forhåndsbestilling*

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mer enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) innen 5 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 80 % av passasjerene;
- b) innen 10 minutter fra bremseklossene er satt på (« on chocks ») for 90 % av passasjerene; og
- c) innen 10 minutter fra bremseklossene er satt på (« on chocks ») for 90 % av passasjerene.

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mindre enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) innen 5 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 80 % av passasjerene, og
- b) slik at ingen passasjerer venter lenger enn 10 minutter etter at bremseklossene er satt på («on chocks»).

§ 17 *Assistanse til ankommende passasjerer uten forhåndsbestilling*

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer ikke har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mer enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) innen 25 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 80 % av passasjerene;
- b) innen 35 minutter fra bremseklossene er satt på («on chocks») for 90 % av passasjerene; og
- c) slik at ingen passasjerer venter lenger enn 45 minutter etter at bremseklossene er satt på (« on chocks »).

Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer ikke har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mindre enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing

- a) Dersom funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer ikke har forhåndsbestilt assistanse skal lufthavner med mindre enn 1 million passasjerbevegelser årlig sikre assistanse ved luftfartøyet etter landing, og
- b) slik at ingen passasjerer venter lenger enn 30 minutter etter at bremseklossene er satt på («on chocks»).

§ 18 *Innholdet i assistansen*

Ved assistanseoppdrag er lufthavnen ansvarlig for at de enkelte passasjer med nedsatt funksjonsevne

- a) følges opp ved forsinkelse eller bytte av utgang;
- b) kan benytte seg av et system som gjør det mulig å påkalle assistanse ved behov for å komme til toalett; og
- c) kan benytte seg av et system som gjør det mulig å påkalle assistanse ved kjøp av mat og drikke.

Dersom ombordstigning ved egen hjelp ikke lar seg gjøre av fysiske eller tekniske grunner, skal det gis assistanse på en måte som best mulig ivaretar hensynet både til passasjeren og utøveren av assistansen.

§ 19 *Konsultasjon med lufthavnbrukerne*

Lufthavnadministrasjonen på lufthavner der det ikke finnes en Komité for lufthavnbrukere som nevnt i forordningen artikkel 5 nr. 2, 8 nr. 4 og 6, 9 nr. 1 skal melde fra til Luftfartstilsynet hvilket alternativt organ det tar sikte på å konsultere om de forholdene som er omhandlet i hver av disse bestemmelsene. Luftfartstilsynet tar stilling til om det valgte organet tilfredsstillende nødvendige krav til representativitet.

Kapittel 4 Avsluttende bestemmelser

§ 20 *Klageordning*

Luftfartstilsynet er klageorgan for beslutninger tatt i medhold av forskriften, herunder beslutninger som nevnt i forordningen artikkel 15 nr. 2. Klage kan avvises når den fremsettes av en passasjer som har kunnet prøve saken sin for Flyklagenemnden. For klager over beslutninger som er vedtak etter forvaltningsloven gjelder den loven på vanlig måte for Luftfartstilsynets behandling av saken.

§ 21 *Informasjonsplikt*

Luftfartstilsynet skal treffe tiltak for å underrette funksjonshemmede og bevegelsehemmede om deres rettigheter i henhold forordningen og om muligheten for å klage til Luftfartstilsynet i overensstemmelse med forordningen artikkel 15 nr. 4.

§ 22 *Ikrafttredelse og overgangsregler*

Forskriften trer i kraft straks.

Statusrapport og plan som nevnt i § 5 første ledd skal første gang ferdigstilles innen utløpet av 2013.

Tidspunktet for når investeringer som må fortas som følge som følger av krav i konsesjonsvedtak tas inn i konsesjonen selv, jf. § 4 annet ledd og § 9. Øvrige investeringer som må foretas etter reglene i § 9 kan ikke kreves gjennomført før tidligst tre år etter at utbedringsplan er fastsatt etter § 5 tredje ledd. Pålegg om andre investeringer som er nødvendige for å etterkomme krav i forskriften kan kreves gjennomført når som helst.