

SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	S.BEH: TKR
- 5 JUNI 2008	
S.NR.: 05 / 735 - 52	
ARKIV: 7410	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet  
Att: Per Kolstad  
Luft-, post og teleavdelingen  
Pb 8010 Dep  
0030 Oslo



Vår dato: 03.06.2008  
Deres ref: 05/735- TKR  
Vår ref.:Tore Amblie Bjørback

## **Utkast til forskrift om funksjonshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport. Høring av forslag til kvalitetskrav for assistanse i medhold av forskriften.**

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev, datert 16.4.2008, med høringsfrist 30.5.2008, samt til samtale med departementet der vi gis anledning til å utvide fristen til onsdag 4. Juni.

Vi viser samtidig til departementets høringsbrev av 20.11.2007 vedr høring av ny forskrift om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport, samt til vårt hørings svar datert 9.1.2008.

V henleder også oppmerksomheten på Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) – Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (DTL).

### **Oppsummering**

Det er positivt at Samferdselsdepartementet går lenger enn EU forordning 1107/2006 ved å foreslå en nasjonal standard for kvalitetskrav til assistansetjenesten som skal gjelde alle norske lufthavner. Videre er det positivt at kvalitetskravene er utarbeidet som bindende del av forskriften, og at manglende etterlevelse av standarden kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr.

Imidlertid inneholder forslaget krav til ombordstigningsutstyr som er avhengig av flyplassens størrelse som vi mener er u hensiktsmessige og som vil påføre passasjerer med nedsatt funksjonsevne unødig byrde. Likeledes inneholder forslaget tidsfrister som vi ikke kan se er i

overensstemmelse med intensjonen i det nylig avgitte forslaget til diskriminerings- og tilgjengelighetslov.

### **Amerikansk lovgivning**

Det amerikanske transportministeriet (DOT) har nylig vedtatt ny forskrift til lov om tilgjengelighet til lufttransport (ACAA). Forskriften vil påvirke bl.a. europeiske flyselskaper (og flyplasser) ved at alle flyvninger til og fra USA blir omfattet av forskriften. Dessuten blir alle flyvninger utenfor USA foretatt av amerikanske luftfartsselskaper omfattet.

Forskriften inneholder flere elementer som utfordrer den europeiske lovgivning ved å gå betydelig lenger. Dette gjelder bl.a. krav om forhåndsvarsling av assistansebehov, antall funksjonshemmede pr flight, krav til utforming og utstyr, krav til informasjon, m.m.

Førstnevnte er aktuell for denne høringen, siden EU forordning 1107/2006 gir passasjerer rettigheter betinget av 48 timers forhåndsvarsling:

I flg ACAA har funksjonshemmede passasjerer rett på assistanse uten forhåndsvarsling. I høringsrunden vedr den nå vedtatte forskriften foreslo flere ikke-amerikanske flyselskaper at det ble tillatt å kreve 24 eller 48 timers forhåndsvarsling, slik at det ble enklere å sikre tilgang på assistanse. DOT kommenterer dette slik: "Vi er enig i at passasjerer som ønsker assistanse bør anbefales å gi beskjed om dette til flyselskapet så tidlig som mulig... Imidlertid er muligheten til å forflytte seg på flyplassen så fundamentalt for tilgjengeligheten til lufttransport, at departementet ikke tror at det ville være forenlig med de ikke-diskriminerende intensjonene til ACAA å tillate at flyselskapene krever – til forskjell fra å anbefale – forhåndsvarsling." (vår oversettelse).

Med henblikk på det fokus som den nylig fremlagte diskriminerings- og tilgjengelighetsloven har lagt på likeverd og likebehandling, synes vi dette har stor relevans i Norge.

Siden den enkelte nasjonalstat kan vedta strengere krav enn det EU-forordningen inneholder, foreslår NHF at "kravet om 48 timers forhåndsvarsling" endres til en "anbefaling om så tidlig som mulig forhåndsvarsling".
--

### **Forskriften**

Det er positivt at forskriftens § 4 understreker at standarden kun er en minstestandard, og at så vel den enkelte lufthavn samt det enkelte selskap kan vedta høyere standard.

### **Vedleggets pkt. 1 – Krav til utstyr**

Her foreslås det at kravet til ulike ombordstigningshjelpemidler relateres til størrelsen på flyplassen, med antydede terskler ved 50.000 og 600.000 passasjerbevegelser årlig (PAX).

I henhold til Avinors statistikk for 2007 vil følgende lufthavner etter dette få krav til løfteanordninger etter pkt. 1.3:

Gardermoen

Sola, Flesland, Værnes, Bodø, Tromsø (store lufthavner)

Kjevik, Vigra (mellomstore lufthavner)

Torp og fra 2008 sannsynligvis Rygge (ikke Avinor-eide lufthavner)

Når det gjelder trappeklatrere vil i tillegg alle de mellomstore, og noen av de regionale lufthavnene ha mer enn 50.000 PAX og dermed få slikt utstyr, mens følgende av de regionale ikke vil bli slik utstyrt:

Fagernes, Røros, Namsos, Rørvik, Røst, Værøy, Narvik, Andøya, Sørkjosen, Hasvik, Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø.

Samt følgende av de ikke Avinor-eide:

Skien, Notodden, Ørlandet, Stord

NHF kan ikke være enig i denne vurderingen, basert på luftfartens betydning for folks mobilitet. Slike hjelpemidler koster så forsvinnende lite både i anskaffelse og drift relatert til hvilke investeringer som er forbundet med en flyplass generelt, at det blir meningsløst å forsøke å spare på dette området. Her mener vi det avgjørende må være hvilke hjelpemidler som er mest hensiktsmessige for å bringe passasjerer om bord i luftfartøyet med størst mulig grad av sikkerhet, komfort og verdighet.

Som en del av bakgrunnen for dette forslaget har vi vektlagt de svært mange negative tilbakemeldingene fra våre medlemmer på bruk av trappeklatrere og manuell bæring. Det er en mildt sagt skremmende opplevelse å bli fraktet opp og ned bratte og smale trapper med slike innretninger, og det har forekommet mange nestenulykker og dessverre enkelte fallulykker. Vi er derfor svært interessert i at bruken av løfteanordninger økes betydelig, og at alle luftstasjoner anskaffer slike.

For øvrig mener vi at det bør gjøres en hensiktsmessighetsvurdering av annet transportmateriell. Vi vil for eksempel anta at det ikke er hensiktsmessig å ha egne

tilrettelagte minibusser ved mindre lufthavner, da avstanden mellom terminal og luftfartøy er så korte at av- og påstigning til minibuss er mer til ulempe enn nytte.

Ordinære tilbringerbussar må for øvrig utstyres med ombordstigningshjelpemidler m.m. slik at de også kan benyttes av bevegelsehemmede, da så mange som mulig av transportene til fjernoppstillingsplassene må foregå samlet.

Derimot inneholder vedlegget ingen omtale av elektrisk drevne "buggies" for å transportere bevegelsehemmede omkring i terminalbygningen. På lufthavner med terminalbygninger av en viss størrelse vil dette være et viktig hjelpemiddel ved utøvelse av assistansetjenesten. Dette er ikke minst aktuelt med en stadig økende og mer aktiv andel av eldre mennesker.

Vi vil derfor foreslå at samtlige flyplasser utstyres med:

- Løfteanordninger (som nevnt i pkt. 1.3)
- Trappeklatrere (som nevnt i pkt. 1.2)
- Rullestoler (som nevnt i pkt. 1.1)

Etter nærmere vurdering av behov og hensiktsmessighet, utstyres Gardermoen og enkelte av de store lufthavnene med:

- Elektrisk drevne buggies
- Tilrettelagte minibusser

### **Vedleggets pkt. 3 - Generelle servicestandarder**

Service-standardene er i vedlegget fastsatt som akseptabel ventetid på assistanse, relatert til årlige passasjerbevegelser (PAX), ankomst/avreise, samt med eller uten forhåndsvarsling.

Terskelnivået er 1 mill. PAX.

Dette betyr at følgende lufthavner etter forslaget vil havne i én kategori (lengre ventetid):

Gardermoen, Sola, Flesland, Værnes, Bodø, Tromsø, Torp

Vi synes at ventetidene dels er rimelige, dels urimelige.

I den amerikanske lovgivningen har man diskutert - men valgt å ikke benytte - tidsfrister. Derimot sies det at assistansen skal skje "promptly".

Vi synes at det uavhengig av tidsfristene bør fremgå at assistansen i prinsippet skal ytes i umiddelbar tilknytning til boarding/ankomst.

I forhold til de enkelte tidsfrister ønsker vi i tråd med tidligere forslag primært at det ikke skal skilles mellom forhåndsbestilt eller ikke-forhåndsbestilt assistanse.

Når det gjelder kategorien ankomende passasjerer er vi dessuten i tvil om hvordan det skilles mellom med/uten forhåndsbestilling. Omfatter "uten forhåndsbestilling" kun passasjerer som har unnlatt å forhåndsbestille assistanse ved avreise, eller omfattes også ankomster hvor info om assistansebehov ikke er tilstrekkelig kommunisert ?

I forhold til amerikansk lovgivning oppfatter vi at fokuset til amerikanske myndigheter har vært å tydeliggjøre intensjonen om samtidighet for alle passasjerer ved boarding/ankomst (som alternativ til "promptly" vurderte de 5, 10 eller 15 minutter). Dette er et viktig moment, og vi foreslår at alle tidsfrister justeres slik at max ventetid settes til 20 minutter.

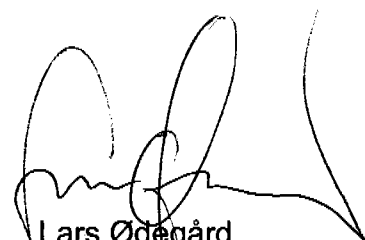
\* \* \*

Avslutningsvis vil vi påpeke at gjennomføringen av EU forordning 1107/2006, med tilhørende kvalitetskrav til assistansetjenesten, kommer samtidig med behandlingen av forslag til "Diskriminerings- og tilgjengelighetslov (DTL)" (Ot.prp. nr. 44 – 2007-2008). Denne loven har etter vår vurdering et langt sterkere fokus på likeverd og likebehandling enn det EU har hatt i sine forordninger og direktiver, og slik sett er den mer lik ADA- og ACAA-lovgivningen i USA. Dette forplikter, og nødvendiggjør at de muligheter som EU-lovgivningen gir til at nasjonalstatene positivt fraviker forordningens bestemmelser, vurderes for å harmonisere med DTL.

I forlengelsen av dette forutsetter vi også at departementet vurderer en revisjon av øvrig lovverk og forskrifter innen luftfart. Dette synes ikke minst relevant for "Forskrift om befordring av passasjerer i luftfartøy (BSL D 1-6)".

Med vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

Eilin Reinaas /s/  
Forbundsleder



Lars Ødegård  
Generalsekretær