

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO



Deres ref:  
09/53- MF

Deres Dato:  
16.02.2009

Vår ref:

Sted/Dato:  
Bodø, 14. apr 2009

## Høring - Utkast til nye lovbestemmelser om ileggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for brudd på luftfartsloven

### Generelt

Som nevnt i ref pkt 6.1 erfarer EASA at håndhevingen av eksisterende forordninger ikke er så ensartet som ønskelig. Dette erfares også ut fra en flyoperatørs ståsted. En er derfor betenkt over at det her legges opp til særnorske bestemmelser før en ser resultatet av de felles europeiske bestemmelser på området. Om det er vanskelig å håndheve gjeldende bestemmelser i dag, kan en ikke se at dette kan bedres ved at en legger til ytterligere et reaksjonsmønster som skal håndheves og harmoniseres. I tillegg til den fagkompetanse Luftfartstilsynet har for å ivareta dagens krav må en tilføre kompetanse som skal være i stand til å vurdere skyld og alvorlighetsgrad. Det er her en risiko for at det etableres en byråkratisk overbygning som skal ivareta helt spesielle situasjoner som ikke gir noen annen effekt enn kostnader. Det vises her til argumentet om at en ikke kan anmelde slike saker til politiet fordi en erfarer at det ikke er kapasitet til å behandle de. Underforstått kan det oppfattes som at det ikke er viktig eller samfunnsnyttig nok.

Vi mener det må være bedre å bruke resursene på å få ensartede fortolkninger og håndheving av gjeldende regelverk enn å straffeforfølge brudd på regelverket. Det må vurderes om ikke forståelse og praktisering av regelverket skyldes mangler i regelverket og om ikke bedre oppfølging og kontroll kan sikre etterlevelse i stedet for at potensielle uklarheter og enkelttaters tolkning skal føre til straff.

Når det gjelder spørsmålet om å eventuelt ilegge tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr til organisasjon eller enkeltpersoner er det etter vår oppfatning riktig å ilegge disse til organisasjonen. Organisasjonen er ansvarlig for alle systemer, prosedyrer og krav til opplæring blir etterlevd i henhold til Luftfartstilsynets godkjenning.

For hele lovbestemmelsen er det nødvendig å foreta en risikoanalyse av hvilke konsekvenser en eventuell straff kan få for flysikkerheten.

### Safety

Luftfarten har, både nasjonalt og internasjonalt, over flere tiår innarbeidet gode rutiner for rapportering av hendelser og ulykker. Det er også en god organisering av gransking/undersøkelser av hendelser hvor en stadig forbedrer sikkerheten. I dette arbeidet

**Bodø**  
Langstranda 6    Tel. (+47) 75 51 35 00  
P.O.Box 247      Fax (+47) 75 51 35 81  
N-8001 Bodø  
Norway

**Sandvika**  
Eyvind Lyches vei 10    Tel. (+47) 67 11 60 00  
P.O.Box 312              Fax (+47) 67 11 61 95  
N-1301 Sandvika  
Norway

har en lagt stor vekt på "Just culture" og "non punitive reporting". Her har Norge (og Danmark) tatt konsekvensen av denne gevinsten og justert lovverket i henhold til ICAO anbefalingen. Dette er gjort for å gi beskyttelse til de som rapporterer hendelser eller i forbindelse med undersøkelser, gitt uttalelser eller andre data, som bidrar til identifikasjon av problemer/årsaker slik at en kan gjøre de riktige korrektive tiltak.

Med referanse til høringsnotatet kan en nå risikere at disse rapporter eller utsagn kan brukes mot enkeltindivider eller selskap som da kan bli ilagt tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr. All erfaring tilsier at om den tilliten en har skapt ved å rapportere uten fare for represalier, gjennom nåværende regime, forvinner i det øyeblikk en organisasjon eller en enkeltperson blir ilagt straff. En er her bekymret over at mange års arbeid for å få til en god sikkerhetskultur vil forvinne over natten.

Over alt snakkes det om hvor god sikkerheten er i luftfarten, men at vi hele tiden må forbedre oss. Et av de anbefalte tiltak er forbedret rapportering og utveksling av data. Om lovverket endres som foreslått vil det være selvmotsigende i forhold til ovennevnte beskyttelse og en vil miste den viktigste kilden til forbedringsarbeidet.

Det er viktigere at sikkerheten for mange ivaretas enn at en enkelt person unngår straff.

#### Security

I forhold til mange andre forskrifter innen luftfart er security en "ung" forskrift. Dette bærer den også preg av i forhold til forholdsvis hyppige endringer, ulik forståelse/fortolkning og ikke minst praksis/etterlevelse. Så umodent som dette området er vil det være meget uheldig å iverksette straffereaksjoner. Først må en oppnå så god harmonisering at en ikke konstruerer konflikter mellom de enkelte aktørene og de enkelte myndigheter.

#### Miljø

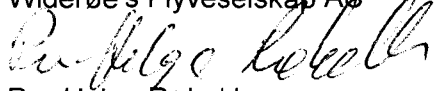
Utfordringen kan her være å skille mellom situasjoner hvor en operatør utnytter brudd på bestemmelsene for egen vinning eller hvor en nødsituasjon eller forhold utenfor operatørens kontroll (vær) har vært årsaken. Det er viktig at lovutformingen ikke lages slik at den øker risikoen for at det utøvende ledd blir ledet til å komme i en uønsket situasjon. Sikkerhet må prioriteres selv om bestemmelsene brytes.

#### Tidsluker

Vi tror dette kan gi bedre mulighet for lik konkurranse.

Vennlig hilsen

Widerøe's Flyveselskap AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Per-Helge Røbekk".

Per-Helge Røbekk

Sjef Kvalitet og sikkerhet

Cc.: Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø