



MOTTATT

23 APR 2009

norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, N-2061 Gardermoen, NORGE. Fax: +47 64 82 20 79 – Mob: +47 952 59 375
Besøksadresse: Flyporten, 2060 Gardermoen. E-post : nfo@nfo.no Internett: www.nfo.no
Organisasjonsnummer: 985 615 713

VÅR REF./OUR REF.:
Andreas Sundt HMS

DERES REF./YOUR REF.:
09/ 53-MF

N-2061 GARDERMOEN, 20.04.09

Høring utkast til nye lovbestemmelser om ileggelse av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for brudd på luftfartsloven.

Innledning:

NFO er i utgangspunktet i mot slike ordninger innen luftfarten. Ved gjentatte overtredelser som blir gjort med overlegg vil det muligens ikke være urimelig å innføre noe slikt. Men det er ikke ønskelig å fjerne fokuset i luftfarten vekk fra det å drive selskapet på en sikker måte teknisk og operasjonelt.

Ved gjentatte overtredelser ville det være mer effektivt å nekte selskapet å Lande/ operere på gjeldene flyplass.

Vi har vært en av pådriverne til anonym rapportering til Luftfartsverket når uønskede hendelser skjer. Dette førte til et elektronisk rapporterings skjema som har gitt positive utslag for luftfarten.

Luftfarts tilsynets beskrivelse av skjema under:

Elektronisk rapportering av ulykker og hendelser

Velkommen til det elektroniske skjemaet NF-2007 for rapportering av ulykker og hendelser til Luftfartstilsynet (LT) og Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).

Dette skjemaet er standard rapporteringsgrensesnitt fra 1. juli 2007; og skal bare brukes for rapportering av ulykker og hendelser i henhold til BSL A 1-3 (forskrift 2006-12-08 nr. 1393 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.). Eksempler på forhold som skal rapporteres skriftlig er angitt for de forskjellige rapporteringsgruppene i vedlegg til forskriften. Der er det også en liste over hendelser som alltid skal klassifiseres som alvorlige hendelser.

Rapporter om ulykker og alvorlige hendelser skal sendes både til Luftfartstilsynet og til Statens Havarikommisjon for Transport. Rapporter om andre hendelser (det vil si ikke alvorlige hendelser) skal bare sendes til Luftfartstilsynet.

Formålet med denne rapporteringen er å forebygge ulykker og forbedre flysikkerheten, ikke å angi straffeansvar og skyld.

Definisjoner av ulykke, alvorlig hendelse, og hendelse, samt eksempler på hendelser som betinger en skriftlig rapport, er listet for de forskjellige rapporteringsgruppene i vedlegg til forskriften. Her finnes også en liste over hendelser som alltid skal klassifiseres som alvorlige hendelser.

Ulykker og alvorlige hendelser blir automatisk sendt til begge etater (LT og SHT), mens andre hendelser (det vil si ikke alvorlige hendelser) kun blir sendt til LT.

Svar på høringen:

7.4 Brudd på miljøreglene

I flyteknisk virksomhet vil det være behov for oppstart, motorkjøring og manøvrering på flyplassen sent på kveld og natt fram mot åpningstiden til flyplassen for å sikre flyselskapets regularitet på dagtid. Dette medfører alltid noe støy

8.1 Forholdet mellom strafferettslige bøter og sivilrettslig overtredelsesgebyr

Det er veldig uheldig for undersøkelsen av en luftfartshendelse/ ulykke at det kan komme opp krav om straffeforfølgelse av enkeltpersoner og selskap. Vi er avhengig av at alle parter fritt gir ut sin opplevelse av hendelsen, uten frykt for straffeforfølgelse.

8.2 Viktigheten av å videreføre arbeidet med å fremme en ikke-straffende kultur

Et tema vi er enige i at videreføres og fortsatt satses høyt på.

12.1 Avgrensing av hjemmelen for overtredelsesgebyr.

Når man har bestemt seg for å gjennomføre overtredelsesgebyr bør grensene/ sakene som fører til gebyr sendes ut på høring, se under.

Utdrag fra §13a-4

Departementet kan ved forskrift fastsette nærmere regler om illeggelse av tvangsmulkt, herunder at tvangsmulkt skal begynne å løpe automatisk, og med et nærmere fastsatt beløp, når bestemte plikter, forbud, pålegg eller krav som nevnt i første ledd ikke etterleves. Vedtak om illeggelse av tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

12.2 Sanksjoner mot enkeltpersoner eller bare mot foretak

I virksomheter der den ansatte bryter regelverket bør gebyret tilfalle selskapet med tanke på hvilken kultur selskapet har. Vi er enige i konklusjonen til departementet.

Se under:

Departementet mener det er lite behov for å kunne rette økonomiske reaksjoner mot enkeltpersoner som har opptrådt *på vegne av et foretak eller annet sammenslutning*. I så fall er det bare foretaket som sådan sanksjonen bør rettes mot.

Vi vil igjen påpeke at vi er skeptisk til å innføre straffe forfølgelse i luftfarten. Det må heller settes fokus på hvordan oppgavene kan gjøres bedre.

Det er eksempler på at lovverket (politiet) ødelegger muligheten til å kartlegge hele årsaken til hendelsen. Statens Havarikommisjon for Transport bør være en god støttespiller i utformingen av dette lovverket.

Utdrag fra §13a-5

Fysiske personer kan bare illegges overtredelsesgebyr for *forsettlig eller uaktsomme overtredelser*. Et foretak kan ikke illegges overtredelsesgebyr dersom overtredelsen skyldes forhold utenfor foretakets kontroll.

Så spørsmålet blir hvordan kan man være trygg på at bedriftens sikkerhet og driftskultur kommer fram før man ilegger overtredelsesgebyr. Når skal man straffe "enkeltpersonen" og når straffer man bedriften. (Hva er utenfor foretakets kontroll)

Med vennlig hilsen

Roger Handeland (sign)

Leder NFO



Andreas Sundt

HMS leder NFO