



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Telefax: 22 24 56 09

Telefon 64817880  
Telefax  
Mobil 95717880  
e-post [gunnhild.eie@sas.no](mailto:gunnhild.eie@sas.no)

Deres ref.: 09/53-MF

16. april 2009

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

SAS Scandinavian Airlines Norge AS ("SAS Norge") viser til tilsendt høringsnotat.

Som medlem av NHO Luftfart viser vi til vår medlemsorganisasjons høringssvar. Som medlemsbedrift tilslutter SAS Norge seg til de i høringssvaret gitte kommentarer.

SAS Norge deler NHO Luftfarts syn med hensyn til at det generelt sett er uheldig med særnorske ordninger. Vi tilslutter oss derfor anmodningen om at eventuelle sanksjonsbestemmelser harmoniseres på nordisk plan. SAS Norge ønsker derfor også å understreke at vi mener overtredelsesgebyr ikke bør innføres som et generelt sanksjonsmiddel, og at det er meget viktig med forutsigbarhet og dermed et system med formell advarsel før et sanksjonsmiddel tas i bruk. Dersom overtredelsesgebyr likevel skulle bli innført, bør foreldelsesfristen begrenses til maksimalt to år.

SAS Norge ønsker imidlertid, på selvstendig grunnlag, å presisere følgende:

Det viser seg dessverre at ikke alle aktører respekterer tildeling av lufthavnstidsluker (lufthavns "slots"). Vi viser i denne forbindelse til Høringsnotatets uttalelse på side 24:

"Likevel tilsier erfaringene fra den senere tid at det uansett vil være nødvendig å kunne ilegge overtredelsesgebyr ved manglende etterlevelse av tidslukeforordningen. I følge opplysninger fra Luftfartstilsynet har et norsk flyselskap høsten 2008 foretatt en rekke flyvninger utenom tildelte tidsluker. Tilsynet har vurdert saken, og kommet til at det er vanskelig å sanksjonere denne opptredenen etter gjeldende regelverk."

Tidslukeregimet har hittil i Norge (og i Skandinavia for øvrig) vært basert på et tillitsforhold mellom aktørene. Med henvisning til Høringsnotatets uttalelser på side 24 går det imidlertid klart frem at slik er det nødvendigvis ikke lenger. Vi ser det derfor som positivt at Tidslukeforordningen gjennomføres i norsk rett slik at vi i Norge får en fortolkning i samsvar med andre Europeiske land.

SAS Norge er følgelig av den oppfatning at selv om vi i prinsippet er imot særnorske løsninger, ser vi klart et behov for at norske myndigheter får mulighet til å sanksjonere mot alvorlige brudd på Tidslukeforordningen. En naturlig sanksjon vil i slike tilfeller være å gi tvangsmulkt.

Vi understreker dog viktigheten av at en formell advarsel bør gis en eventuell aktør for brudd på Tidslukeforordningen før en benytter sanksjonsmidler. Det vil alltid kunne oppstå situasjoner hvor ansatte i et flyselskap ser seg nødt til å ta en avgjørelse som fører til at en opererer utenfor gitt(e) tidsluke(r). Imidlertid, når brudd på Tidslukeforordningen og tidslukeregelverket for øvrig er åpenbar og/eller utgjør et fast mønster, bør aktøren få en advarsel som klart sier fra at denne form for overtredelser må stanses umiddelbart. Vi viser her til artikkel 11 (2) i Tidslukeforordningen som faktisk pålegger medlemstatene å gi regler til beskyttelse av koordinator i dennes utførelse av oppdraget.

I tillegg til at SAS Norge finner å kunne akseptere innføring av sanksjonsmidler for brudd på Tidslukeforordningen og tidslukeregelverket for øvrig, kan det muligens være verdt også å se på områder knyttet til forskriftene vedrørende sikkerhet og miljø. Det forutsettes for alle tre områder (tidsluker, sikkerhet og miljø) at det først blir gitt en formell advarsel før sanksjonsmidler iverksettes.

Vi tillater oss for øvrig å stille spørsmål om Samferdselsdepartementet har vurdert om lovforslaget kan ha en konkurransevridende effekt. Selv om norske flyselskaper utvilsomt vil betale pålagt tvangsmulkt og overtredelsesgebyr for å sikre fortsatt drifttillatelse, er det vel heller usikkert om utenlandske flyselskaper vil innbetale denne type "avgift" til norske myndigheter. Vi henviser her til den nylig innførte passasjeravgiften knyttet til finansieringen av den nye flyklagenemnda, og utenlandske flyselskapers uvillighet til å betale denne. Det samme kan utvilsomt skje i forbindelse med tvangsmulkt og overtredelsesgebyr gitt av norske myndigheter til utenlandske flyselskaper.

Avslutningsvis gjentar vi vår presisering at vi på et generelt grunnlag mener det er uheldig med særnorske regler, men at vi innser at det kan være hensiktsmessig med fornuftige sanksjonsmuligheter som tvangsmulkt i forbindelse med brudd på reglene i forbindelse med tidsluker, sikkerhet og miljø. Det må dog sikres at også utenlandske flyselskaper vil betale det de blir pålagt å betale til norske myndigheter, slik at vi her ikke får en uheldig konkurransevridende effekt.

Vennlig hilsen

SAS Scandinavian Airlines Norge AS



Gunnhild Eie  
Juridisk Administrator