

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres referanse
10/69- TKR

Deres dato
2010-10-05

Vår referanse
040/RG/10

Vår dato
2010-10-26

Hørings svar vedrørende forslag til regulering av Avinor AS sine lufthavn- og flysikringsavgifter for 2011 (takstregulering)

Generelt

Norsk Flygelederforening (NFF) takker for å få nevnte forslag på høring og oversender med dette våre kommentarer.

Under punkt 2 i høringsbrevet omtales ny TNC som tårnavgift, før det i pkt 4 om samme forkortelse brukes terminalavgift. Det er viktig at man er konsekvent med språkbruken. NFF støtter å kalle det terminalavgift.

NFF ser også av høringslisten at Norsk Flygerforbund (NF) ikke har mottatt dette på høring. Dette mener NFF er uheldig.

Kommentarer til høringsutkastene

Forskrift om avgift på flysikringstjenester som ytes av Avinor

§ 10

Luftrafiktjeneste står to plasser – NFF antar at det skal være flysikringstjeneste.

§ 11

Lufthavnene skal være lufthavner.

§ 12

...til og fra sokkelen... NFF foreslår å benytte shuttle i stedet.

§ 24

(2) flysikringstjenester skal være flysikringstjenester.

Vedlegg B:

NFF kan ikke se hvorfor Farris TMA ikke skal falle inn under definisjonen terminalavgiftssone. Avinor driver terminaltjenester i Farris TMA i dedikerte sektorer til Moss Lufthavn Rygge og til Sandefjord Lufthavn Torp

Forskrifter om avgifter på lufthavnene til Avinor AS

§ 1-1

”Statens landingsplasser, herunder OSL” – hva menes med statens her? Mener man eid av staten eller at det ligger i staten?

Hvorfor tas OSL med spesifikt? ”Bestemmelsene gjelder ikke for Moss Lufthavn, Rygge”. Det er innlysende da dette ikke er en lufthavn som Avinor eier. NFF stiller da spørsmålet hva som gjelder for Sandefjord Lufthavn Torp da denne lufthavnen ikke står nevnt spesielt.

§ 1-4 punkt 2

NFF tolker dette som om at det er de norske representantene man mener. Dette kan etter vårt syn presiseres.

§ 1-4 punkt 5

”ettersøknings- og redningstjeneste (SAR)” har tidligere vært omtalt som ”søk og redningstjeneste”.

§ 2-6

Etter vårt syn er det Luftfartstilsynet som forskriftseier, og ikke Avinor, som bør avgjøre hva som klassifiseres som veteranfly.

§ 2-14

Hva betyr ”Erlagt”?

§ 2-17

Når det gjelder klokkeslett mener NFF at det er benevnelsen kl 0000 som benyttes for midnatt og ikke kl 2400.

§ 3-2

Er Brønnøysund Lufthavn Brønnøy uteglemt her, jf § 2-3?

§ 3-6

Det vises til Avinor AS/Oslo Lufthavn AS innledningsvis i denne paragrafen. SÅ lenge OSL er et heleid datterselskap av Avinor AS mener NFF at det er unødvendig å presisere dette i tekstens bokstav.

Vennlig hilsen

NORSK FLYGELEDERFORENING



Robert Gjønnnes

2. viseformann og leder av NFFs Faglige Utvalg