

Rapport

Strategi for norsk luftfart



EU-reglene definerer væske som følgende:

- gel
- pasta
- lotion
- blandinger av væske/ fast stoff
- innholdet i trykkbeholdere
- tannpasta
- hårgelé
- drikke

Ankomst Arrivals



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Innhald

Forord	3	4. Infrastruktur for alle delar av landet	29
Hovudpunkt i strategien	4	4.1 Tilstanden i dag	30
English summary	6	4.1.1 Organisering og styring	30
Innleiing – luftfarten er viktig for Noreg	8	4.1.2 Den økonomiske situasjonen i Avinor	31
1. Luftfarten – ei internasjonal næring	11	4.1.3 Kapasitet og tenestekvalitet i Avinor	32
1.1 Tilstanden idag	12	4.1.4 Flytryggleik	32
1.1.1 EØS-avtala	12	4.2 Utfordringar og tiltak	32
1.1.2 Anna internasjonalt arbeid	14	4.2.1 Organisering og styring	32
1.2 Utfordringar og tiltak	15	4.2.2 Den økonomiske situasjonen i Avinor	33
1.2.1 EØS-avtala	15	4.2.3 Kapasitet og tenestekvalitet i Avinor	34
1.2.2 Anna internasjonalt arbeid	15	4.3 Strategi	34
1.3 Strategi	15	5. Sikring av flyrutetilbod og passasjerrettar	35
2. Tryggleik skal ha høgaste prioritet	17	5.1 Tilstanden i dag	36
2.1 Tilstanden i dag	18	5.1.1 Flyselskapa	36
2.1.1 Organisering og finansiering	18	5.1.2 Passasjerrettar.....	37
2.1.2 Regelverk.....	18	5.1.3 Kjøp av flyruter og ruteutvikling.....	37
2.1.3 Tilsyn	19	5.2 Utfordringar og tiltak	38
2.1.4 Undersøking av ulukker og alvorlege hendingar.....	19	5.2.1 Flyselskapa	38
2.2 Utfordringar og tiltak	20	5.2.2 Passasjerrettar.....	39
2.2.1 Finansiering	20	5.2.3 Kjøp av flyruter og ruteutvikling.....	40
2.2.2 Regelverk.....	20	5.3 Strategi	40
2.2.3 Tilsyn	21	6. Utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad .41	
2.2.4 Undersøking av ulukker og alvorlege hendingar.....	22	6.1 Tilstanden i dag	42
2.3 Strategi	22	6.1.1 Utdanning	42
3. Meir berekraftig luftfart	23	6.1.2 Arbeidsmiljø	43
3.1 Tilstanden i dag	24	6.1.3 Arbeidsmarknaden	43
3.1.1 Klimagassutslepp	24	6.2 Utfordringar	43
3.1.2 Støy.....	24	6.2.1 Utdanning	43
3.1.3 Lokale og regionale utslepp	25	6.2.2 Arbeidsmiljø	43
3.1.4 Biologisk mangfald	25	6.2.3 Arbeidsmarknaden	43
3.2 Utfordringar og tiltak	25	6.3 Strategi	44
3.2.1 Klimagassutslepp	25		
3.2.2 Støy.....	28		
3.3 Strategi	28		

Forord

Samferdselsdepartementet legg med dette fram ein strategi for norsk luftfart. Mange departement har ansvar for område som har noko å seie for luftfarten, og eit fleirtal av departementa har teke del i arbeidet med denne strategien. Dette dokumentet er såleis også strategien til Regjeringa.

Dokumentet gjev ein brei gjennomgang av tilstanden og utfordringane i luftfarten i Noreg i dag. Med bakgrunn i denne gjennomgangen blir det peikt ut strategiar for den politikken Regjeringa vil føre på dette området dei neste åra.

Bakgrunnen for luftfartsstrategien er den uroa ein opplevde i norsk luftfart i slutten av 2005 og byrjinga av 2006. Når luftfarten blir lamma, står viktige delar av det norske samfunnet stille.

Det opphavlege føremålet med strategien var å gje ei oversikt over tilstanden i luftfarten og vurdere kva for tiltak styresmaktene eventuelt kunne setje i verk for å betre situasjonen. Situasjonen i næringa har etter kvart roa seg, og strategiarbeidet har med tida fått eit større omfang enn først tenkt. Dette har mellom anna bakgrunn i at Samferdselsdepartementet har motteke innspel til strategiarbeidet frå fleire ikkje-statlege aktørar som har vore inviterte til å delta i arbeidet.

Det har i denne samanhengen vore arrangert fem opne møte. På møta har aktørane kunna leggje fram synspunkta sine og kome med innspel overfor Samferdselsdepartementet. Aktørane har òg levert skriftlege innspel til departementet. Innspela er lagde ut på heimesidene til Samferdselsdepartementet (www.regjeringa.no/sd) under temaet luftfart.

Strategien vil vere eit viktig innspel til stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 som Regjeringa tek sikte på å leggje fram ved årsskiftet 2008–2009. Luftfartsstrategien er likevel eit sjølvstendig dokument som gjev høve til å drøfte luftfarten meir inngåande enn Nasjonal transportplan. På same måten gjev strategien også høve til å ta opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje er naturleg å ta opp i Nasjonal transportplan.

Eg meiner at Regjeringa har lagt fram ein balansert strategi, men der Regjeringa likevel har sine klare politiske prioriteringar for vegen vidare framover. Luftfarten er viktig for Noreg og for distrikta. Dette må likevel balanserast mot miljøomsyn. Konkurransen er



viktig for låge prisar på flyreiser, men marknadskreftene må kontrollerast for å sikre eit godt flyrutetilbod for heile landet, og for å vareta rettane til passasjerane. Vi kan ikkje gjere kompromiss når det gjeld flytryggleiken, og det internasjonale regelverket må tilpassast norske tilhøve.

Juni 2008

Liv Signe Navarsete
Samferdselsminister

Hovudpunkt i strategien

Hovudmåla for transportpolitikken til Regjeringa er at Noreg skal ha eit transportsystem som gjer det lett å kome fram i og mellom regionane. Transportsystemet skal ha høg tryggleik, ta omsyn til miljøet og vere tilgjengeleg for alle brukarar. Dei overordna måla for transportpolitikken gjeld også for luftfarten, og strategien for norsk luftfart tek utgangspunkt i desse måla.

Strategien har likevel eit breiare perspektiv enn det reint transportpolitiske og søkjer å ta opp dei fleste områda der styresmaktene på ulikt vis påverkar luftfarten. Strategien tek difor òg opp emne innanfor skatte- og avgiftspolitikken, næringspolitikken, forbrukarpolitikken, konkurransepolitikken, utdanningspolitikken og arbeidsmarknadspolitikken.

Utgangspunktet for strategien er at luftfarten spelar ei viktigare rolle i transportmønsteret i Noreg enn i dei aller fleste andre europeiske land, og at luftfarten har ei viktig oppgåve i å halde ved lag busetjing og sysselsetjing i alle delar av Noreg.

Strategien har følgjande hovudpunkt:

• Luftfarten – ei internasjonal næring

Luftfarten blir på mange område regulert på internasjonalt nivå. Regjeringa og Samferdselsdepartementet vil arbeide aktivt for å vareta norske interesser og sikre gode internasjonale løysingar for luftfarten.

• Tryggleik skal ha høgaste prioritet

Tryggleiken i norsk luftfart ligg i verdstoppen, og Noreg skal framleis liggje fremst i verda på dette området.

Tryggleiksarbeidet i næringa blir stadig meir internasjonalsert. For styresmaktene er det ei hovudutfordring i tida framover å sikre at det internasjonale regelverket er tilpassa norske tilhøve.

• Meir berekraftig luftfart

Dei internasjonale klimautfordringane reiser spørsmål om veksten i flytrafikken i dag, og då særleg veksten i talet på feriereiser til utlandet, kan halde fram. Sjølv om luftfarten står for ein liten del av dei samla klimagassutsleppa, må også luftfarten ta sin del av ansvaret for å få ned utsleppa. Den norske luftfartsnæringa har planlagt tiltak som skal medverke til å bremse veksten i klimagassutsleppa frå næringa. Klimatrugs målet er likevel ei global utfordring som ikkje kan løysast av den norske luftfartsnæringa åleine. Regjeringa og Samferdselsdepartementet vil arbeide for globale løysingar på dette problemet, som også omfattar luftfarten.



• **Infrastruktur for alle delar av landet**

Gjennom eigarskapen til Avinor vil Samferdselsdepartementet sikre eit godt og tenleg tilbod av lufthamner over heile landet. Avinor står overfor utfordringar dei næraste åra med å sikre tilstrekkeleg kapasitet på lufthamnene og i luftrommet. Samferdselsdepartementet vil medverke til at Avinor får utvikle seg vidare, slik at selskapet kan vareta dei viktige samfunnsoppgåvene sine også i framtida.

• **Sikring av flyrutetilbod og passasjerrettar**

Regjeringa vil gje flyselskapa rammevilkår som sikrar at mesteparten av flyrutetilbodet innanlands kan førast vidare på kommersielle vilkår. Det er vidare viktig at det framleis finst flyselskap som tilbyr eit landsdekkjande rutenettverk i Noreg med høve til gjennomgåande reiser. Samferdselsdepartementet vil halde fram med

å kjøpe flyruter i dei tilfella marknaden ikkje gjev eit tilfredsstillande rutetilbod. For Regjeringa er det vidare ei prioritert oppgåve å styrkje rettane til flypassasjerane. Dette gjeld ikkje minst rettane til flypassasjerar med redusert mobilitet.

• **Utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad**

Regjeringa vil syte for at det finst gode offentlege tilbod om utdanning innanfor luftfartsfag i Noreg. Regjeringa vil vidare sjå til at lovgjevinga sikrar eit godt arbeidsmiljø for dei tilsette i luftfarten. Det har tidvis vore arbeidskonfliktar i norsk luftfart. Det er partane i arbeidslivet som har ansvaret for tariffoppgjera og arbeidsfreden. Partane må likevel syte for at konfliktane ikkje råkar samfunnet og tredjemann på ein urimeleg måte.

English summary

Background

The Ministry of Transport and Communications hereby presents a strategy for Norwegian civil aviation. Many government ministries have a responsibility for areas with a bearing on civil aviation, and a majority of them have contributed to the strategy. This document is therefore also the Government's strategy.

The document gives a broad review of the state of, and the challenges facing, civil aviation in Norway today. Based on this review, strategies are singled out for the policy that the Government wishes to pursue in this area in the years ahead.

The Ministry of Transport and Communications has sought to involve non-governmental bodies in the strategy process. To this end the Ministry arranged five open meetings drawing representatives from the industry, the employees and NGOs. The participants also made written submissions to the Ministry.

The strategy document will be an important contribution to the White Paper on the National Transport Plan for the period 2010–2019 which the Government aims to present at the turn of the year 2008–2009. However, being an independent document, it is better suited than the National Transport Plan to a wide-ranging discussion of civil aviation. The strategy document also allows issues to be addressed that are specific to civil aviation and beyond the natural scope of a National Transport Plan.

Main points of the strategy

The main goal of the Government's transport policy is to ensure that Norway has a transport system that makes it easy for people to get to their destination within a particular region or between regions. The

transport system should have a high degree of safety, show regard for the environment and be accessible to all users. The overall goals for the transport policy also apply to, and underlie the strategy for civil aviation.

Even so, the strategy has a perspective broader than transport policy alone and addresses most areas in which the authorities have some or other impact on civil aviation. That is why it also takes up issues like tax policy, industry policy, consumer policy, competition policy, education policy and labour market policy.

Underlying the strategy is the knowledge that civil aviation plays a more important role in the transport pattern in Norway than it does in most European countries, and that civil aviation makes an important contribution to maintaining settlement and employment throughout Norway.

The strategy has the following main points:

• Civil aviation – an international industry

Many aspects of civil aviation are regulated at the international level. The Government and the Ministry of Transport and Communications will actively seek to promote Norwegian interests and ensure sound international solutions in the civil aviation sphere.

• Safety must have highest priority

Norwegian civil aviation is among the safest in the world, and Norway intends to remain in the premier division in this sphere. Efforts to enhance safety in this industry are on an increasingly international footing. A main challenge for the authorities in the period ahead will be to ensure that the international body of rules is adapted to Norwegian conditions.



• More sustainable civil aviation

Global climate challenges raise the question of whether the current rate of growth in air traffic, in particular the growth in the number of holidays taken abroad, can continue. Although civil aviation accounts for a small part of overall greenhouse gas emissions, the industry must shoulder its share of the responsibility. Norwegian civil aviation has drawn up measures that will curb the growth in greenhouse gas emissions by the industry. However, the climate threat is a global challenge which cannot be overcome by the Norwegian civil aviation industry alone. The Government and the Ministry of Transport and Communications will work for global solutions to this problem in which civil aviation will play its part.

• Nationwide infrastructure

Through its ownership of Avinor, the Ministry of Transport and Communications will ensure a good, useful network of airports across the entire country. Avinor is responsible for 46 state airports throughout the country as well as the air traffic management. Avinor faces challenges in the years immediately ahead in terms of ensuring that the infrastructure has sufficient capacity. The Ministry will play its part in enabling Avinor to continue to develop so that the company can discharge its important social tasks in the future, as at present.

• Guaranteeing air services and passenger rights

The Government will give the airlines the framework conditions needed to ensure that the bulk of domestic air services offered can be maintained on commercial terms and conditions. It is also important to ensure the continued existence of an airline which offers a nationwide air services network in Norway and through-ticket schemes. In cases where the market offering is inadequate, the Ministry of Transport and Communications will continue its policy of purchasing air services. Strengthening air passenger rights is another Government priority. This particularly applies to air passengers with reduced mobility.

• Education, work environment and labour market

The Government will ensure that good training and education facilities in the civil aviation sphere are available in Norway. The Government will also see to it that the legislation ensures a good work environment for civil aviation employees. Norwegian civil aviation has at times seen labour conflicts. Responsibility for wage bargaining and for industrial peace rests with the social partners' organisations. The partners need to ensure that such conflicts do not unreasonably affect the wider society and third parties.

Innleiing – luftfarten er viktig for Noreg

Noreg er lokalisert i utkanten av Europa og har spreidd busetjing, lange avstandar, hardt klima og ein vanskeleg topografi. Luftfarten spelar difor ei viktigare rolle i transportmønsteret i Noreg enn i dei aller fleste andre europeiske land. Nordmenn flyg meir innanriks enn dei fleste europearane, og Noreg har fleire flyplassar per innbyggjar enn elles i Europa. Også når det gjeld frakt av varer og post med fly, ligg Noreg på Europa-toppen.

Fleire flyreiser

I 2007 vart det talt i overkant av 40 millionar passasjerar på norske lufthamner. Auken var på sju prosent frå året før. Dette kan gjerast om til rundt 28 millionar enkeltreiser, 15 millionar innanlands og 13 millionar til og frå utlandet.

Gjennom 1990-åra var det ein jamn vekst i passasjeretalet. På byrjinga av 2000-talet vart veksten avløyst av ein nedgang. Tilbakegangen råka særleg innanriks



luftfart. For utanriks luftfart var reduksjonen mindre og vara kortare. Dei siste åra har passasjertalet teke seg opp att. Særleg har det vore sterk vekst i utanlands- trafikken. Innanriksmarknaden har ikkje auka like mykje, og først i 2006 passerte innanlandstrafikken nivået frå toppåret 1999.

Fleire private reiser – særleg til utlandet

Flyet vart tidlegare i hovudsak nytta til reiser knytte til arbeid. Dei siste åra har veksten i talet på privatreiser vore sterkare enn veksten i talet på arbeidsreiser. I dag blir flyet difor brukt like mykje til private reiser som til arbeidsreiser. Årsaka til dette finn ein i den generelle velstandsutviklinga, auka tilbod av flyruter og auka tilgang på billege flybilletter. Det er særleg talet på private ferie- og fritidsreiser til utlandet som har vakse.

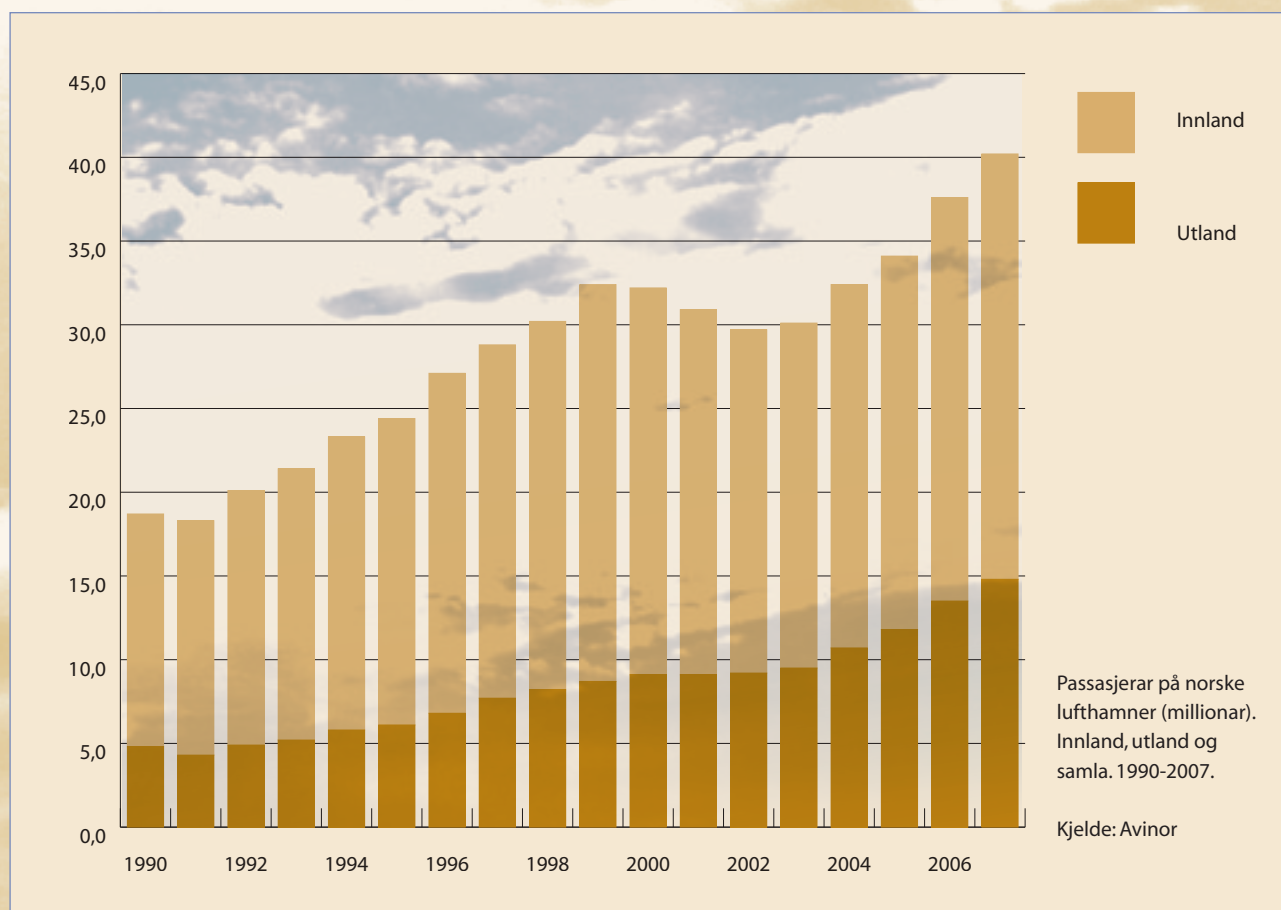
I store delar av Noreg er avstandane så store at fly er einaste alternativ når ein skal nå dagsmøte i regionsenter eller i hovudstaden. Dei fleste innbyggjarane i Noreg har god tilgang til lufthamner. I gjennomsnitt tek det

50 minutt å reise frå eit kommunesenter til næraste lufthamn. Flyplassnettet er særleg godt utbygt på Vestlandet og i Nord-Noreg. I desse landsdelane har to tredelar av befolkninga mindre enn ein halvtimes reiseveg til næraste lufthamn.

Luftfarten er viktig for næringsliv og offentlig sektor

Både næringslivet og offentlig sektor er i dag avhengige av tilgang til rask og effektiv flytransport. Flytransport tillèt bedriftene å tilby varene og tenestene sine på ein større marknad og å utnytte fordelane med stordrift og spesialisering. Gode flyrutesamband fører til at kunnskap og kompetanse spreier seg raskt over store område, og syter for at nye produksjonsmetodar snøgt kan takast i bruk. Det er såleis god grunn til å rekne med at luftfarten er viktig for den høge produktiviteten og det høge velstandsnivået vi har i Noreg.

Olje- og gassverksemda er ei næring som merkjer seg ut med særleg høg reisefrekvens med fly for sine



tilsette. Innanfor offentleg sektor er spesielt helsevesenet ein viktig brukar av luftfarten. Helsetenestene blir stadig meir spesialiserte. Dette fører til at pasientane i større grad enn tidlegare må reise med rutefly for å få behandling. Dette gjeld spesielt i Nord-Noreg.

Reiselivsnæringa tek imot turistar både frå Noreg og frå utlandet. For mange regionar har kurs- og konferansar vorte ei viktig inntektskjelde. Turisttrafikken til Noreg frå utlandet aukar jamt, og stadig fleire av utlendingane nyttar fly som framkomstmiddel.

Luftfarten er viktig for distrikta

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil Regjeringa føre ein distrikts- og regionalpolitikk som gjev folk arbeid og velferd der dei bur. Luftfarten er viktig for å halde ved lag sysselsetjing og busetjing i alle delar av landet. Eit godt utbygt flyrutetilbod medverkar til å redusere avstandsulempene og legg tilhøva til rette for eit variert næringsliv i heile landet. Eit godt flyrutetilbod er vidare med på å sikre alle delar av landet god tilgang på sentrale velferdsgode som helse, utdanning og kulturelle aktivitetar.

I Noreg er flypassasjerane ofte avhengige av å byte fly undervegs for å kome fram til det endelege reisemålet. Innslaget av såkalla nettverksreiser er difor høgt i Noreg. For distrikta er det viktig at det også i framtida finst flyselskap som driv eit landsomfattande rutenettverk i Noreg med høve til gjennomgåande reiser.

Anna samfunnstenleg luftfart

Når pasientar ikkje kan transporterast med ordinære rutefly, som til dømes ved akutt sjukdom, blir det nytta ambulansedy eller helikopter. Olje- og gassverksemda nyttar helikopter for å frakte personell til og frå plattformene på norsk kontinentalsokkel, og helikopter blir nytta for å fly turistar på omvisingsturar. Fly og helikopter blir også nytta på ulike måtar i annan nærings-samheng. Ein del av denne verksemda fell inn under omgrepet allmennflyging (sjå tekstboks 1). Samferdselsdepartementet vil setje i gang eit utgreiingsarbeid som ser på omfang og samfunnsnytte av allmennflyginga og utfordringar for denne delen av luftfarten.

1 Allmennflyging

Allmennflyging er flygingar som normalt skjer utan godtgjersle, og som normalt ikkje er tilgjengelege for ålmenta. Allmennflyging omfattar mellom anna:

- Forretningsflyging
- Privatflyging og luftsport med fly og helikopter
- Annan luftsport (ballong, fallskjerm, hanggliding, mikrofly, modellfly, paragliding og seglfly) ◀◀◀◀

Redningstenesta i Noreg byggjer på eit samvirke mellom offentlege aktørar og frivillige organisasjonar. Fleire aktørar frå luftfarten bidreg på ulike måtar til redningstenesta. Bidraga frå luftfarten er nærare utdjupa i tekstboks 2 under.

2 Redningstenesta – rolla til luftfarten

Redningstenesta skal yte akutt innsats for å redde menneske frå død eller skade. Redningstenesta i Noreg er organisert under Justis- og politidepartementet. Det operative ansvaret er lagt til dei to hovudredningssentralane i Bodø og Stavanger og 28 lokale redningssentralar og 16 flyredningssentralar. Redningstenesta trekkjer på alle ressursar både frå offentleg, privat og frivillig sektor som er eigna til akutt innsats for å redde liv.

Sivil luftfart medverkar på ulike område i redningstenesta:

- Luftrafikktenesta i Avinor er representert i leiinga av både hovudredningssentralane og dei lokale redningssentralane. Dei einskilde einingane i luftrafikktenesta har varslings- og sambandsoppgåver når luftfartøy kjem i naud.
- Den sivile luftfarten bidreg med innsats frå følgjande einingar:
 - Statens luftambulans
 - Brann- og redningstenesta i Avinor
 - Operatørselskapa på kontinentalsokkelen
 - Sivile helikopterselskap
 - Flygetenesta i Norges Luftsportforbund ◀◀◀◀

Flytoget	Av	Tog til
Departure	Destination	Destination
14:14	Sandnessjøen	Sandnessjøen
14:24	Oslo	Oslo
14:34	Sandnessjøen	Sandnessjøen
14:44	Oslo	Oslo
15:04	Oslo	Oslo

Utland International

Luftfarten – ei internasjonal næring



EØS



Flytoget
kan kjøpes her

Tickets for the
Airport Express
Train



Ankomst Arrivals

REIS
BILLETLØST!
Dra kortet
ved 
utgangen.



1. Luftfarten – ei internasjonal næring

Sivil luftfart er i stor grad omfatta av internasjonal regulering. I samsvar med Soria Moria-erklæringa vil Regjeringa føre ein politikk for å vareta norske interesser internasjonalt og samstundes arbeide for gode internasjonale løysingar. Dette gjeld også for luftfartsområdet.

Grunnleggjande standardar og regelverk for flytryggleik blir utvikla innanfor internasjonale organisasjonar. EØS-avtala regulerer mange område i tillegg til flytryggleik. Trafikkrettar for ruteflygingar til og frå land utanfor EØS-området blir regulerte gjennom tosidige luftfartsavtaler.

Utanriksdepartementet har det overordna ansvaret for å vareta norske interesser internasjonalt. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er med på å vareta norske interesser innanfor sine fagområde.

1.1 Tilstanden idag

1.1.1 EØS-avtala

I den indre europeiske marknaden skal det vere fri flyt av varer, tenester, kapital og arbeidskraft. Gjennom EØS-avtala er Noreg ein del av denne marknaden.

Luftfarten i den indre marknaden vart liberalisert i 1990-åra. Dette inneber at eit flyselskap som har løyve frå eitt EØS-land, fritt kan opprette flyruter i EØS-området og sjølv bestemme billettprisane. Før liberaliseringa regulerte styresmaktene både rutetilbod og billettprisar.

EU har utvikla regelverk for luftfarten som stiller harmoniserte krav både til utstyr, verksemder og mange personellgrupper. Mykje av dette regelverket er knytt til flytryggleiken og blir nærare omtala i kapittel 2. Regelverk som regulerer miljøspørsmål og rettane til flypassasjerane, er også tekne inn i EØS-avtala. Elles er Noreg og norsk luftfart omfatta av det generelle konkurransereguleringa og statsstøttereguleringa i EØS-området.

Det kanskje viktigaste tiltaket innanfor luftfarten i EU i dag er lovgjevingspakka som går under nemninga «eit felles europeisk luftrom». Hovudføremålet med lovgjevingspakka er å effektivisere avviklinga av luftrafikken over Europa. Lovgjevingspakka er nærare omtala i tekstboks 4 på neste side.

EU-kommisjonen oppnemnde i 2006 ei gruppe med representantar frå luftfartsstyresmaktene og

luftfartsnæringa som skulle kome med tilrådingar om korleis reguleringa av luftfarten i Europa kan gjerast meir effektiv. Den såkalla «høgnivågruppa» la fram rapporten sin i 2007. Det er grunn til å tru at forslaga frå denne gruppa vil vere eit viktig grunnlag for arbeidet innanfor EU på luftfartsområdet dei neste åra. Gjennom EØS-avtala kjem dette også til å få konsekvensar for Noreg. Hovudpunkta i forslaga frå «høgnivågruppa» er nærare omtala i tekstboks 5, side 14.

ECAA (European Common Aviation Area) er ei internasjonal avtale som utvidar den indre marknaden for luftfarten til også å gjelde landa på Vest-Balkan. Gjennom EØS-avtala har Noreg slutta seg til denne avtala.

3

Vedtaksprosessar i EU og EØS

- ▼ Arbeidet med nye rettsakter i EU byrjar med ein utgreiingsfase i regi av EU-kommisjonen.
- ▼ Deretter blir rettsaktene vedtekne av EUs ministerråd og EU-parlamentet.

Rettsaktene som blir vedtekne av ministerrådet og parlamentet, er ofte av meir overordna karakter, og gjev EU-kommisjonen fullmakter til å utforme meir detaljert regelverk og gjere vedtak. Kommisjonen legg ofte forslag til nytt regelverk fram for såkalla ekspertkomitear. Noreg har ei spesiell rolle i desse prosessane ved at EØS-avtala opnar for at Noreg kan delta i ekspertkomiteane. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er representerte i fleire slike komitear i tråd med den aktive europapolitikken som Regjeringa fører. EØS-avtala gjev òg Noreg høve til å vere representert i EU-kommisjonen med såkalla nasjonale ekspertar.

Dersom ei rettsakt er EØS-relevant, blir ho teken inn i EØS-avtala. I nokre tilfelle er det mogleg å gjere tilpassingar i EU-rettsaktene når dei skal takast inn i EØS-avtala. Samferdselsdepartementet er representert i Brussel med ein samferdselsråd som driv påverknadsarbeid overfor EU på ulike plan.

EFTAs overvakingsorgan, EFTA Surveillance Authority (ESA), skal sjå til at EFTA-landa følgjer opp pliktene i EØS-avtala. ◀◀◀◀

Kapitel 1 Luftfarten – ei internasjonal næring

5 Høgnivågruppa i EU

- ▼ EU-kommisjonen oppnemnde i november 2006 ei
- ▼ gruppe med representantar frå luftfartsstyresmak-
- ▼ tene og luftfartsnæringa i Europa. Den såkalla høg-
- ▼ nivågruppa skulle kome med tilrådingar om korleis
- ▼ luftfarten i Europa kan regulerast meir effektivt.
- ▼ Gruppa la fram rapporten sin i juli 2007. Rapporten
- ▼ inneheld ti hovudpunkt:

1. EU må vere ei drivkraft for ei einenskapleg regule-
ring av luftfarten i Europa.
2. Luftfartsnæringa må få ei sterkare rolle når det
gjeld å utvikle regelverk og å ta avgjerder som
gjeld næringa.
3. Dagens regelverk må betrast. Alle konsekvensar
av nytt regelverk må greiast ut før det blir vedteke.
4. Offentleg regulering og styring må ha klare
føremål. Det må i større grad leggjast til rette for
marknadsløysingar der tilhøva ligg til rette for det.
5. Framdrifta i skipinga av det felleseuropeiske
luftrummet må haldast oppe.
6. Den rolla Eurocontrol har som ekspertorgan for
medlemslanda, EU-kommisjonen og næringa, må
styrkjast. Oppgåva med å utvikle regelverk bør
overførast til EASA (sjå tekstboks 6 om Euro-
control og EASA).
7. EU må arbeide for å auke kapasiteten på luftham-
nene.
8. Flytryggleiken må haldast oppe etter kvart som
trafikkveksten held fram.
9. EU-kommisjonen må utarbeide ein miljøstrategi
som balanserer omsynet til miljø, økonomisk
utvikling og flytryggleik.
10. Medlemslanda må i større grad følgje opp
pliktene sine innanfor det felleseuropeiske
luftrummet. ◀◀◀◀

1.1.2 Anna internasjonalt arbeid

Trafikkrettar for ruteflygingar mellom Noreg og land utanfor EØS-området er regulerte gjennom tosidige luftfartsavtaler. Noreg har inngått mange slike avtaler. Som følgje av det skandinaviske SAS-samarbeidet har desse avtalene tradisjonelt vorte forhandla fram saman med Danmark og Sverige. Ansvar for å forhandle fram dei tosidige luftfartsavtalene er lagt til Samferdsels-

departementet.

SAS hadde tidlegare monopol på utanlandsrutene til og frå Skandinavia. SAS har ikkje lenger nokon fordelar i luftfartsavtalene med land utanom EØS-området. Grunnlaget for den skandinaviske luftfartspolitikken og SAS-samarbeidet i dag vart lagt i St.meld. nr. 26 (1996–1997) og Innst. S. nr. 175 (1996–1997).

Det finst elles fleire internasjonale organisasjonar for luftfarten der Noreg er medlem, sjå tekstboks 6.

6 Internasjonale luftfartsorganisasjonar

- ▼ • *ICAO (International Civil Aviation Organization)*
- ▼ er FN's internasjonale luftfartsorganisasjon. ICAO
- ▼ har hovudsakleg arbeidd med å utvikle interna-
- ▼ sjonale standardar for flytryggleik. Etter kvart har
- ▼ miljø kome på dagsordenen. ICAO vart skipa då
- ▼ Chicago-konvensjonen vart underteikna i 1944
- ▼ og har i dag 190 medlemsland. Noreg har vore
- ▼ medlem sidan skipinga.
- *ECAC (European Civil Aviation Conference)* har
- dei siste åra arbeidd særleg med miljø og med
å sikre luftfarten mot terror og sabotasje. ECAC
- vart skipa i 1955 og har i dag 42 medlemsland.
- Noreg har vore medlem sidan skipinga.
- *EASA (European Aviation Safety Agency)* er EU's
- byrå for flytryggleik. Hovudoppgåva er å vere
- fagorgan for EU-kommisjonen i spørsmål om
- flytryggleik. EASA vart skipa i 2002. Både EU-
- og EFTA-landa er medlemmer. Noreg slutta seg
- til EASA i 2005 gjennom EØS-avtala.
- *Eurocontrol* har som hovudføremål å utvikle og
- harmonisere flysikringstenestene i Europa. Euro-
- control vart skipa i 1960 og har 38 medlemsland.
- Noreg har vore medlem sidan 1994.
- *JAA (Joint Aviation Authorities)* er ei saman-
- slutning av europeiske luftfartsstyresmakter som
- har fungert som ein underorganisasjon av ECAC.
- JAA har samarbeidd om å utvikle regelverk og
- tilsyn innanfor sivil luftfart. EASA er i ferd med
- å ta over oppgåvene til JAA. ◀◀◀◀

1.2 Utfordringar og tiltak

Samferdselsdepartementet meiner at følgjande utfordringar er sentrale for det internasjonale arbeidet på luftfartsområdet:

- EØS-avtala får konsekvensar for Noreg, mellom anna på luftfartsområdet. Noreg har spesielle utfordringar knytte til spreidd busetjing og vêr- og naturtilhøve. For Regjeringa er det viktig å sikre at regelverket som blir teke inn i EØS-avtala, tek omsyn til tilhøva i Noreg.
- På det globale området er klimautfordringane, mellom anna frå luftfarten, ei viktig arbeidsoppgåve for Samferdselsdepartementet. Luftfart og klima er gjeve brei omtale i kapittel 3 om ein meir berekraftig luftfart.
- Det er ei utfordring for Noreg at EU har byrja å forhandle fram felles luftfartsavtaler med land utanfor EØS-området, sidan tilhøvet til tredjeland ikkje er regulert av EØS-avtala.

1.2.1 EØS-avtala

Regjeringa fører ein aktiv europapolitikk, jf. St.meld. nr 23 (2004–2005) *Om gjennomføring av europapolitikken*, og søkjer å påverke avgjerdene i EU på ulike plan. Regjeringa vil arbeide for å påverke saker som er viktige for Noreg, i ein tidleg fase. Dette har gjeve gode resultat. Døme på dette er at Noreg i ulike samanhengar har fått aksept for å halde ved lag samfinansieringa i Avinor.

I tråd med meldinga skal kvart departementet leggje fram ein eigen EØS-strategi. Samferdselsdepartementet er i ferd med å avslutte arbeidet med strategien sin.

1.2.2 Anna internasjonalt arbeid

Samferdselsdepartementet vil saman med Luftfartstilsynet halde fram arbeidet med å fremje norske interesser i internasjonale organisasjonar, og arbeide for gode internasjonale løysingar. Miljø, og særleg klimautfordringane, kjem til å stå sentralt i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet har som mål at dei tosidige luftfartsavtalene med land utanom EØS-området skal vere mest mogleg opne, liberale og ikkje gje føremonner til einskilde flyselskap.

EU har byrja å forhandle fram felles luftfartsavtaler med land utanfor EØS-området. Tilhøvet til tredjeland er ikkje omfatta av EØS-avtala. Samferdselsdepartementet arbeider for at Noreg skal kunne slutte seg til

dei avtalene EU forhandlar fram, eller forhandle fram parallelle avtaler. Dette sikrar at norske flyselskap får same konkurransevilkår som flyselskap frå EU-landa på trafikk utanfor EØS-området. Dei same problemstillingane og måla gjeld òg for tryggleiksavtaler som EU forhandlar fram med tredjeland. EU har godteke at Noreg skal kunne slutte seg til luftfartsavtala som er forhandla fram mellom EU og USA, som er kjend under nemninga «Open Skies».

Ein del spesifiserte luftfartstenester er omfatta av regelverket til Verds handelsorganisasjonen (World Trade Organization, WTO). Trafikkrettar er haldne utanfor. Somme land ynskjer at trafikkrettane skal omfattast av WTO-regelverket. Noreg har støtta ei liberalisering av handelen med luftfartstenester, men har vore avvende til å la trafikkrettane bli omfatta av regelverket.

1.3 Strategi

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil Regjeringa føre ein politikk for å vareta norske interesser internasjonalt og samstundes arbeide for gode internasjonale løysingar. EØS-avtala har konsekvensar for Noreg mellom anna på luftfartsområdet. For regjeringa er det viktig å sikre at regelverket som blir teke inn i EØS-avtala, tek omsyn til tilhøva i Noreg. På det globale området står arbeidet med å løyse klimautfordringane, mellom anna frå luftfarten, sentralt. EU har byrja å forhandle fram felles luftfartsavtaler med land utanfor EØS-området. Dette skaper særskilde utfordringar for Noreg.

- Regjeringa fører ein aktiv europapolitikk. Samferdselsdepartementet vil drive påverknadsarbeid på alle plan innanfor EU for å vareta norske interesser på luftfartsområdet.
- Samferdselsdepartementet vil saman med Luftfartstilsynet halde fram arbeidet i dei internasjonale luftfartsorganisasjonane. Miljø, og særleg klimautfordringane, vil stå sentralt i dette arbeidet.
- Samferdselsdepartementet vil arbeide for at Noreg kan slutte seg til dei luftfartsavtalene EU forhandlar fram med tredjeland, eller forhandle fram parallelle avtaler. Dette sikrar at norske flyselskap får same konkurransevilkår på flyruter utanom EØS-området som flyselskapa i EU-landa.

Tryggleik skal ha høgaste prioritet



landning

Take off

- Luftfart
- Lov om luftfart (luftfartsloven)
- Lov om godkjenning av Luftfartsverket til aksjeselskap
- Lov om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport m.v.
- Alle sentrale forskrifter til Luftfartsloven
- Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart
- Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende
- Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige rettigheter (Avregulativet)
- Forskrift om avgifter vedrørende statens anlegg og tjenester (Taksregulativet)
- Forskrift om luftfartens forsikringsanslag
- FLIGHT DATA RECORDER
- Forskrift om registrering av fly
- Forskrift om teknisk bruk av luftrommet

ECA253:
Flesland good morning ECA 253 descending 160 information D Boeing 738
Flesland TWR:
ECA 253 hello, descend to 8000ft flying
ETNOR SUNOS then BALKO expect later vectoring ILS APP RWY 17, QNH Flesland 1014
ECA 253:
ECA 253 Decend 8000ft confirm
Flesland TWR:
Affirm
ECA 253:
ECA 253 (OK) 8000ft 1014 SOXUS 1 E ARRIV
Flesland TWR:
Affirm
WIF 702:
Flesland good morning WIF 702 at level 120



2. Tryggleik skal ha høgaste prioritet

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lova å styrkje arbeidet med nullvisjonen, som seier at det ikkje skal skje ulukker med drepne eller alvorleg skadde innanfor transportsektoren.

Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet det overordna ansvaret for flytryggleiken i Noreg. Hovudoppgåvene til styresmaktene er å utvikle regelverk for flytryggleiken, føre tilsyn med at regelverket blir etterlevt og undersøkje ulukker og alvorlege hendingar. Viktige oppgåver innanfor dette området er lagde til Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, som båe er forvaltingsorgan under Samferdselsdepartementet.

2.1 Tilstanden i dag

2.1.1 Organisering og finansiering

Oppgåvene med å utvikle regelverk for flytryggleiken og føre tilsyn med at regelverket blir etterlevt, er i første rekkje lagde til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vart skipa i år 2000 ved at dei fleste av oppgåvene det dåverande Luftfartsverket hadde som styresmakt, vart skilde ut i eit eige forvaltingsorgan. Frå 2006 held Luftfartstilsynet til i Bodø.

Luftfartstilsynet har årlege driftskostnader på rundt 150 millionar kroner. To tredelar av kostnadene blir i dag finansierte gjennom gebyr på tenestene frå tilsynet. Resten blir dekt gjennom løyvingar over statsbudsjettet. Sidan skipinga har det vore eit mål at Luftfartstilsynet skal vere fullt ut brukarfinansiert.

Statens havarikommisjon for transport skal undersøkje ulukker og alvorlege hendingar innanfor luft-, jernbane- og vegtransport og kome med tilrådingar til styresmaktene om oppfølging. Frå 1. juli 2008 får kommisjonen også ansvar for sjøtransport. I faglege spørsmål skal kommisjonen handle uavhengig av departementet. Den dåverande Havarikommisjonen for sivil luftfart vart skild ut frå Samferdselsdepartementet som eit eige forvaltingsorgan i 1999. Kommisjonen har i dag eit årleg budsjett på rundt 50 millionar kroner og er fullfinansiert av staten.

2.1.2 Regelverk

Luftfartstilsynet forvaltar og utviklar størstedelen av regelverket for den sivile luftfarten i Noreg. Regelverket inneheld føresegnar for luftfartøy, flyselskap, utdannings-

institusjonar, verkstader, personell, flyplassar, flysikrings-tenester, allmennflyging (sjå tekstboks 1, side 10) og sikring av luftfarten mot terror og sabotasje (sjå tekstboks 7).

7 Flytryggleik og sikring mot terror og sabotasje

Tryggingsarbeidet i luftfarten blir gjerne delt opp på følgjande måte:

- **Flytryggleik:** Tiltak for å unngå *ikkje-ynskte* avvik, ulukker og hendingar.
- **Sikring mot terror og sabotasje:** Tiltak for å unngå *ynskte* avvik, ulukker og hendingar.

Innanfor næringa nyttar ein gjerne dei engelske faguttrykka «safety» (flytryggleik) og «security» (sikring mot terror og sabotasje). ◀◀◀◀

Regelverket som styrer tryggleiken innanfor luftfarten, har tradisjonelt vorte utvikla i dei internasjonale organisasjonane ICAO, ECAC, Eurocontrol og JAA. Som følgje av EØS-avtala har utviklinga i EU på dette området etter kvart fått mykje å seie for Noreg.

Dei siste åra har EU utvikla eit harmonisert regelverk både for utstyr, verksemdar og fleire personellgrupper innanfor luftfarten. EU har vidare skipa eit eige byrå for flytryggleik, EASA, som er i ferd med å ta over oppgåvene til JAA. EASA har fått mynde til å godkjenne nye flymodellar og delar til fly, og har også fått noko mynde til å føre tilsyn på dette området. Det er vidare utvikla eit nært samarbeid mellom EU og Eurocontrol.

Lovgjevinga om det felleseuropeiske luftrommet vil òg ha viktige konsekvensar for Noreg. EU-kommisjonen har i denne samanheng varsla at det i 2008 kjem til å bli lagt fram forslag om at EASA skal overta ansvaret for flytryggleik på det feltet som blir omfatta av lovgjevinga om det felleseuropeiske luftrommet.

Kommisjonen har òg varsla om at det kjem til å bli lagt fram forslag om harmoniserte tryggleikskrav til lufthamner, der EASA får ansvar for tilsyn og regelverksutvikling som på dei andre felta der EASA har mynde.

Sjå tekstboksane 4 og 6 i kapittel 1 for ei nærare omtale av det felleseuropeiske luftrommet og dei internasjonale organisasjonane.

Også når det gjeld sikring mot terror og sabotasje, har EU utvikla nytt regelverk dei siste åra. Bakgrunnen er i stor grad hendingsane i USA 11. september 2001 og seinare åtak mot luftfarten. Gjennom EØS-avtala er Noreg forplikta til å rette seg etter dette regelverket. Dersom norske styresmakter ikkje er raske nok med å innføre nye EU-føresegner på dette området, vil norske flypassasjerar kunne bli utsette for ulemper ved reiser til EU-landa.

2.1.3 Tilsyn

Hovudoppgåva til Luftfartstilsynet er å føre tilsyn med at aktørane innanfor luftfarten følgjer det regelverket som styresmakterne har fastsett. Luftfartstilsynet fører såleis mellom anna tilsyn med luftfartøy, flyselskap, utdanningsinstitusjonar, verkstader, personell, flyplassar, fysikringstenester, allmennflyging og arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje.

Luftfartstilsynet har ansvaret for regelverk og tilsyn knytt både til utdanningsinstitusjonar og arbeidsmiljø om bord på luftfartøy. Dette er område som har konsekvensar for flytryggleiken. Disse emna er behandla i kapittel 6 om utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad.

8 Helikoptertryggleik på norsk kontinentalsokkel

- ▶ Luftfartstilsynet leier eit samarbeidsforum for
- ▶ helikoptertryggleiken på norsk kontinentalsokkel.
- ▶ Forumet skal arbeide for ei vesentleg betring av heli-
- ▶ koptertryggleiken på sokkelen. Forumet vart skipa
- ▶ etter tilråding frå eit offentleg utval som såg på trygg-
- ▶ leiken i denne delen av luftfarten. Forumet er sett
- ▶ saman av representantar frå næringa og styresmak-
- ▶ tene. Samarbeidsforumet har mellom anna medverka
- ▶ til at det er utarbeidd ei samarbeidsavtale mellom
- ▶ Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet. ◀◀◀◀

2.1.4 Undersøking av ulukker og alvorlege hendingar

Føremålet med undersøkingane til Statens havari-kommisjon for transport er å greie ut tilhøve som kan medverke til å førebyggje transportulukker. Havari-kommisjonen skal ikkje ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar. Resultata frå undersøkingane blir presenterte i rapportar frå kommisjonen. I rapportane gjev kommisjonen vurderinga si av kva som var årsakene til ulukka eller hendinga, og tilrår så tiltak som kan setjast i verk for å unngå at same type ulukke eller hending skal skje fleire gonger.



Kapitel 2 Tryggleik skal ha høgaste prioritet

9 Flytryggleik under omstilling

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet la den dåverande Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane i 2005 fram ein rapport om korleis omsynet til flytryggleiken blir vareteke under omstillingane i norsk luftfart. I rapporten kom kommisjonen med 15 konkrete tilrådingar som gjaldt flytryggleiken. I St.prp. nr. 68 (2006–2007) er det gjort greie for korleis desse tilrådingane er følgde opp. Det er òg gjort greie for oppfølginga i ein eigen rapport frå Samferdselsdepartementet.

I tilråding nr. 15 tok kommisjonen opp spørsmålet om utgreiing av konsekvensar for transporttryggleiken i samband med politiske avgjerder. Samferdselsdepartementet vil lage ei retningsline om korleis departementet og underliggjande etatar kan følgje opp denne tilrådinga. <<<<<

10 Tilhøvet mellom sivil og militær luftfart

Luftforsvaret har sin eigen flytryggingsorganisasjon, egne utdanningsinstitusjonar, egne undersøkingsskommisjonar og sitt eige regelverk som skal vareta flytryggleiken innanfor den militære luftfarten. For å unngå ulukker skal militære luftfartøy som er i same luftrom som sivile luftfartøy, oppføre seg som sivile fartøy. Militær øvingsflyging skal gå føre seg i luftrom som er lukka for sivil trafikk. Den militære og sivile bruken av luftrommet blir samordna gjennom avtaler, og er no regulert i lovgjevingspakka om det felles-europeiske luftrommet, sjå tekstboks 4 i kapittel 1. <<<<<

2.2 utfordringar og tiltak

Nullvisjonen skal framleis liggje til grunn for arbeidet med flytryggleiken. Innanfor luftfarten er nullvisjonen langt på veg ei kjensgjerning. Dette er resultatet av at det både i Noreg og den vestlege verda i mange år er arbeidd aktivt og målretta for å betre flytryggleiken.

Regjeringa vil arbeide for at flytryggleiken i Noreg skal utviklast vidare. Målet er at flytryggleiken i Noreg framleis skal liggje i verdstoppen og på same nivå som i vesteuropeisk luftfart elles. Det er òg eit mål at Noreg framleis skal ha ei sterk og kompetent nasjonal tilsynsstyresmakt.

Samferdselsdepartementet har som mål at tilrådin-

gane frå Statens havarikommisjon i størst mogleg grad skal resultere i tryggingstiltak. Det er vidare avgjerande at kommisjonen også i framtida opptreer uavhengig i faglege spørsmål.

Samferdselsdepartementet ser følgjande utfordringar på tryggleksområdet for luftfarten:

- Arbeidet med flytryggleiken i dag er organisert på ein god måte, men departementet ser at det kan vere utfordringar knytte til finansieringa av Luftfartstilsynet.
- Hovudutfordringa når det gjeld utviklinga av nytt regelverk, er internasjonaliseringa av regelverksarbeidet. Det er dessutan somme utfordringar når det gjeld å innføre regelverk som alt er vedteke.
- Når det gjeld tilsynsområdet, reiser internasjonaliseringa og omstillingar i luftfartsnæringa utfordringar. Det er elles utfordringar knytte til tilsyn med flyselskap som er inne i omstillingsprosessar, vandelskontrollen av personar som treng tilgang til tryggleiksavgrensa område, og tilsynet med aktørar innanfor luftsporten.
- På området undersøking av ulukker og alvorlege hendingar kan utvidinga av ansvarsområdet for havarikommisjonen dei siste åra reise somme utfordringar.

2.2.1 Finansiering

Sidan skipinga har det vore eit mål at Luftfartstilsynet skal finansierast fullt ut gjennom gebyr på tenestene frå tilsynet. Som følgje av at Luftfartstilsynet har fått nye tilsynsoppgåver, og at det dessutan har fått ansvaret for mange oppgåver som ikkje er relaterte til tilsynsverksemd, har det vist seg vanskeleg å få dette til i praksis. Førebels legg difor Regjeringa ikkje opp til at Luftfartstilsynet skal finansierast fullt ut gjennom gebyr.

2.2.2 Regelverk

Norske styresmakter vil ta aktivt del i dei europeiske foruma der EU-regelverket blir utforma. For i størst mogleg grad å sikre gjennomslag for norske interesser skal Noreg stille med høg fagleg kompetanse i desse foruma. Vidare er det viktig at Noreg kjem tidleg inn i dei politiske prosessane for å få norske synspunkt vareteke på ein god måte.

Noreg har spesielle utfordringar mellom anna knytte til spreidd busetjing og vær- og naturtilhøve. Det

er difor viktig at regelverket som blir teke inn i EØS-avtala, tek omsyn til tilhøva i Noreg. I somme tilfelle kan det vere føremålstenleg at Noreg har høgare standard enn andre land. På den andre sida er luftfarten ei internasjonal næring. Det er difor grenser for kor mykje rammetilhøva i Noreg kan skilje seg frå andre land.

I tilknytning til revisjonen av lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet er det venta at EU-kommisjonen vil leggje fram forslag som inneber at det blir overført oppgåver frå Eurocontrol til EASA. Dette vil i tilfelle innebere at eit EU-organ tek over oppgåver frå ein organisasjon der Noreg er fullt medlem. Samferdselsdepartementet vil nøye vurdere konsekvensane av eit slikt forslag.

Flytryggleik

Luftfartstilsynet vedtok i 2006 ei føresegn som stiller strengare krav til storleiken på tryggleiksområda rundt rullebanene på lufthamnene. Føresegna er i hovudsak i samsvar med krav og tilrådingar frå FN's internasjonale luftfartsorganisasjon, ICAO. På fleire av kortbaneflyplassane er det utfordrande å gjennomføre desse krava. For Samferdselsdepartementet er det likevel viktig at det er same tryggleiksnivå på kortbaneflyplassane som på dei store lufthamnene. I dei tilfella krava til storleiken på tryggleiksområda ikkje lèt seg gjennomføre, opnar føresegna for ulike kompensierende tiltak i form av særskilde krav til lufthamnene og flyselskapa som flyg på desse lufthamnene.

EU har vedteke eit felles regelverk for operasjonar med luftfartøy. Regelverket gjev mellom anna føresegner om arbeids- og kviletid for flygarar og kabintilsette. Føremålet med regelverket er å sikre ein felles tryggleiksstandard og like konkurransevilkår. Regelverket stiller òg krav om at kabinpersonale treng attest for gjennomført tryggleikstrening. Regelverket er teke inn i EØS-avtala. Samferdselsdepartementet har fastsett nasjonale tilpassingsreglar.

Sikring mot terror og sabotasje

Regelverket for flytryggleiken blir utvikla på bakgrunn av omfattande analysar og risikovurderingar. Regelverket som skal sikre luftfarten mot terror og sabotasje, har i større grad vorte drive fram av einskildhendingar og kviler i mindre grad på risikovurderingar. For norske styresmakter er det ei utfordring at EU-føresegnene på dette området ikkje alltid er tilpassa norske tilhøve. Samferdselsdepartementet vil halde fram arbeidet med å påverke utviklinga i EU på dette området. Dette gjeld

mellom anna forbodet mot å ta med flytande væske gjennom tryggingsskontrollane.

Det er reist krav om at tryggingsskontrollane må utførast av det offentlege, og at sikringstiltaka mot terror og sabotasje må finansierast av staten. Desse spørsmåla er ikkje regulerte av EØS-regelverket. For Samferdselsdepartementet er det mest avgjerande at desse tenesene blir utførde i tråd med føresegnene på området. Det er òg viktig å merke seg at Luftfartstilsynet fører tilsyn med at verksemdene som utfører tryggingsskontrollane, er kvalifiserte til å vareta krava i regelverket, og at dei tilsette i desse verksemdene har den kompetansen som trengst. Når det gjeld finansieringa, vil departementet vise til prinsippet om at luftfarten skal vere sjølvfinansierende.

Tilsette i luftfarten har vore misnøgde med måten tryggingsskontrollane har vore gjennomførde på. Eit samarbeidsutval med representantar frå Luftfartstilsynet, Avinor og arbeidstakarorganisasjonane under leiding av Avinor la i 2007 fram ein rapport med forslag til tiltak. Eit hovudpunkt i rapporten er at det må bli færre kontrollpunkt på lufthamnene. Avinor held på med å byggje om fleire lufthamner med dette føremålet. Samarbeidsutvalet blir nå lagt ned, og oppgåva med å følgje opp rapporten vidare blir lagd til Luftfartstilsynet som styresmakt.

Tryggingsskontrollane reiser utfordringar knytte til personvernet. Føresegnene seier at kroppsvitasjon skal gå føre seg på ein mest mogleg skånsam måte, og at meir omfattande kroppsvitasjon skal gå føre seg i eige avlukke. Avinor har vurdert å setje i gang forsøk med kroppsskannarar og er i dialog med Datatilsynet for å vurdere personvernomsyn. Samferdselsdepartementet legg til grunn at kroppsskanning ikkje blir teken i bruk før omsynet til personvernet er tilstrekkeleg vareteke.

2.2.3 Tilsyn

Etter som den indre marknaden utviklar seg, må ein rekne med at fleire aktørar innanfor luftfarten i Noreg vil kunne stå under tilsyn av styresmaktene i andre land eller EASA. På same måten kjem Luftfartstilsynet til å få meir ansvar for å føre tilsyn med norske aktørar som opererer i andre land. Denne utviklinga krev betre samarbeid mellom tilsynsstyresmaktene over landegrensene for å sikre lik tilsynspraksis og eit einskapleg tryggleiksnivå.

Kapitel 2 Tryggleik skal ha høgaste prioritet

Flytryggleik

Norsk luftfart har vore gjennom store omstillingar dei siste åra. Auka konkurranse har tvinga flyselskapa til å effektivisere og kutte kostnader. Samstundes har det vore vekst i flytrafikken, og nye aktørar har kome til. Slike omstillings- og vekstprosessar kan føre til auka risiko for feil, mindre kontroll over flygingane og fleire oppdrag enn det kompetansenivået og kvalitetsystema i selskapa kan tole. For styresmaktene er det viktig at omsynet til flytryggleiken blir vareteke under desse prosessane. Luftfartstilsynet vil skjerpe tilsynet med flyselskap som er inne i omstillingsprosessar, og med selskap som har sterk vekst i produksjonen.

Nye dataverktøy og betre rutinar for å samle inn data gjer at Luftfartstilsynet i større grad enn tidlegare kan systematisere informasjon om flytryggleiken. Dette gjer det mogleg å vurdere kor risikoen for hendingar og ulukker er størst og intensivere tilsynet på desse områda. Såkalla risikobasert tilsyn medverkar til å effektivisere tilsynsarbeidet og fører til auka flytryggleik.

Luftfartstilsynet vurderer for tida om det er føremålstenleg å overføre noko av tilsynet med luftsporten til ein kompetent ikkje-statleg organisasjon. Dette blir drøfta i eit samarbeidsforum mellom Luftfartstilsynet og Norsk Luftsportforbund. Ei endeleg avgjerd om dette må takast av Samferdselsdepartementet.

Sikring mot terror og sabotasje

Luftfartstilsynet kontrollerer vandelen til alle som treng regelbunden tilgang til område på lufthamnene der tilgangen er avgrensa av omsyn til flytryggleiken. Desse godkjenningane skal i dag fornyast kvart femte år. Det har vore vurdert om godkjenningane bør fornyast oftare. Regjeringa vil i denne samanhengen vurdere om det er meir føremålstenleg at politiet tek over desse vandelskontrollane.



2.2.4 Undersøking av ulukker og alvorlege hendingar

Statens havarikommisjon for transport har dei siste åra fått utvida ansvarsområdet frå berre å gjelde luftfarten til å gjelde veg, bane og sjøtransport. Utvidinga skal ikkje gå på kostnad av arbeidet med luftfarten i kommisjonen.

2.3 Strategi

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lova å styrkje arbeidet med nullvisjonen, som seier at det ikkje skal skje ulukker med drepne eller alvorleg skadde innanfor transportsektoren. Samferdselsdepartementet meiner at arbeidet med flytryggleiken i dag er organisert på ein god måte, men ser at det kan vere utfordringar knytte til finansieringa av Luftfartstilsynet. Ei hovudutfordring i flytryggleiksarbeidet i tida framover er internasjonaliseringa av både regelverksutviklinga og tilsynsverksemda. Det er elles utfordringar knytte til tilsyn med flyselskap som er inne i omstillingsprosessar, vandelskontrollen av personar som treng tilgang til tryggleiksavgrensa område, og tilsynet med aktørar innanfor luftsporten.

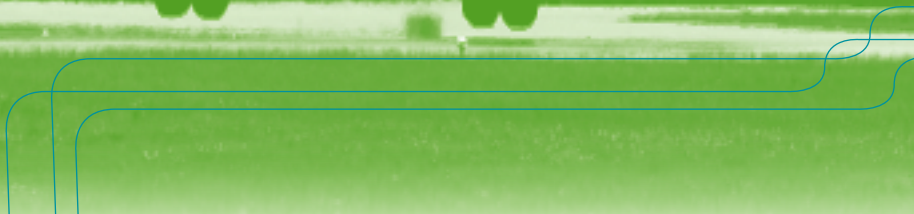
- Det har vore eit mål at Luftfartstilsynet skal finansierast fullt ut gjennom gebyr på tenestene frå tilsynet. Regjeringa legg førebels ikkje opp til at Luftfartstilsynet skal finansierast fullt ut gjennom gebyr.
- Norske styresmakter vil ta aktivt del i dei europeiske foruma der EU-regelverket blir utforma og stille med representantar som har høg fagleg kompetanse. Det er viktig at regelverket som blir teke inn i EØS-avtala, tek omsyn til tilhøva i Noreg.
- Samferdselsdepartementet vil halde fram med å påverke regelverket for sikring mot terror og sabotasje. Dette gjeld mellom anna forbodet mot å ta med flytande væske gjennom tryggingskontrollane. Regjeringa vil vurdere om det er føremålstenleg at politiet tek over vandelskontrollen av personar som treng tilgang til tryggleiksavgrensa område på lufthamnene.
- Auka internasjonalisering krev betre samarbeid mellom tilsynsstyresmaktene over landegrensene. Luftfartstilsynet vil skjerpe tilsynet med flyselskap som gjennomfører omstillingar, eller som har stor vekst i produksjonen. Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er føremålstenleg å overføre noko av tilsynet med luftsporten til ein kompetent ikkje-statleg organisasjon.

Meir berekraftig luftfart



desibel

CO₂



3. Meir berekraftig luftfart

Luftfarten verkar inn på miljøet gjennom støy og utslepp til luft og grunn. Utsleppa har både globale, regionale og lokale verknader. Særleg er det stor merksemd rundt utslepp av klimagassar frå luftfarten. I tillegg kan luftfarten verke inn på det biologiske mangfaldet rundt lufthamnene.

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lova å føre ein ambisiøs politikk for miljø og ei berekraftig utvikling. Dei lokale miljøutfordringane frå luftfarten kan løysast av norske styresmakter, medan dei regionale og globale verknadene krev internasjonalt samarbeid.

Frå styresmaktene si side skal Miljøverndepartementet vareta heilskapen i miljøpolitikken i Noreg. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet har òg viktige miljøoppgåver på luftfartsområdet.

3.1 Tilstanden i dag

3.1.1 Klimagassutslepp

Luftfarten er ei av fleire kjelder til utslepp av CO₂ og andre klimagassar i atmosfæren. Luftfarten har utslepp i høgare luftlag, og desse utsleppa har sterkare verknad på klimaet enn utslepp nær bakken.

Innanriks sivil luftfart stod i 2006 for eit utslepp av klimagassar på 0,9 millionar tonn CO₂-ekvivalentar. Dette tilsvara rundt to prosent av dei samla utsleppa av klimagassar i Noreg. Innanriks luftfart er omfatta av Kyoto-avtala, og som eitt av få land i verda har Noreg innført ei eiga CO₂-avgift på innanlandsk luftfart. Frå og med 2008 er avgifta auka med 10 øre per liter drivstoff til 64 øre. Dette svarar til ei avgift på 255 kr per tonn CO₂.

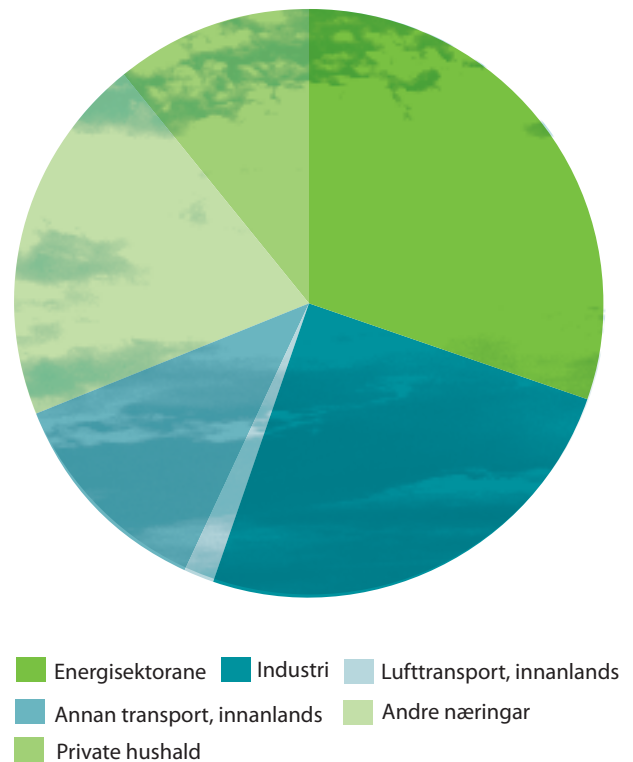
Klimagassutslepp frå fly som tankar drivstoff i Noreg og flyg til utlandet, utgjorde 1,2 millionar tonn CO₂-ekvivalentar i 2006. Internasjonal luftfart er ikkje omfatta av Kyoto-avtala, og det finst i dag ikkje noko verkemiddel som regulerer utsleppa frå denne delen av luftfarten.

I 2007 innførte Regjeringa ei ordning der staten kjøper klimagasskvotar for internasjonale reiser til statstilsette. Sidan internasjonal luftfart ikkje er omfatta av Kyoto-avtala, er dette eit tiltak som kjem i tillegg til pliktene Noreg har teke på seg gjennom Kyoto-avtala.

3.1.2 Støy

I 1999 stod luftfarten for fire prosent av den totale støyplaga i Noreg. Sidan den gongen har flyselskapa teke i bruk meir støysvake fly. Det blir difor rekna med at støyplaga frå luftfarten er redusert med 27 prosent i 2010 samanlikna med 1999. Frå 2010 til 2020 viser prognosane at støyplaga igjen kjem til å auke som følge av vekst i flytrafikken. Likevel er det venta at støyplaga frå luftfarten vil vere 16 prosent lågare i 2020 enn i 1999, sjølv om ingen nye tiltak blir sette i verk. Berekningane tek ikkje omsyn til Moss lufthamn, Rygge, som vart opna i februar 2008.

Støy frå luftfarten blir i dag i hovudsak regulert gjennom plan- og bygningslova, forureiningslova og luftfartslova. Under plan- og bygningslova ligg det fleire føresegner og retningsliner som regulerer



Figur 3.1: Utslepp av klimagassar i Noreg etter utsleppskjelde. Prosent. 2006.*

*Førebelse tal. Kjelde: Statistisk sentralbyrå

bygging og arealbruk i støysoner. Forureiningslova og grenseverdiføresegna stiller minstekrav til lokalt støy-nivå, og eigarar av lufthamner har plikt til kartleggje og greie ut tiltak mot støy. Dersom støynivået går over fastsette grenseverdiar, må eigaren gjennomføre tiltak.

I tråd med luftfartslova trengst det løyve frå Samferdselsdepartementet for å byggje og drive ei lufthamn. Vurderingar av støy er ein viktig del av behandlinga av søknader om nye løyve og fornying av tidlegare løyve. Med heimel i luftfartslova fastset Samferdselsdepartementet takstregulativet for lufthamnene i Avinor og Moss lufthamn, Rygge. I takstregulativet til Avinor er det i dag høgare luftfartsavgifter for flygingar om natta enn om dagen.

3.1.3 Lokale og regionale utslepp

Ved avgang og landing slepper alle motordrivne fly ut partiklar og nitrogenoksid (NO_x). Utsleppa verkar inn på den lokale luftkvaliteten. Grenseverdiføresegna, som er vedteken med heimel i forureiningslova, set mellom anna minstekrav til den lokale luftkvaliteten i Noreg. Krava i føresegna byggjer på eit EU-direktiv om lokal luftkvalitet. Grenseverdiene til lokal luftkvalitet blir i dag ikkje overskridne ved nokon norske lufthamner.

Nitrogenoksida har ein regional verknad ved at dei bidreg til sur nedbør. Utslepp av NO_x er regulert internasjonalt gjennom Göteborg-protokollen. Innanriks luftfart står for om lag to prosent av dei NO_x -utsleppa i Noreg som er regulerte av protokollen. For å medverke til å oppfylle Noregs forpliktingar vart det innført ei NO_x -avgift i Noreg i 2007 som også omfattar innanriks luftfart. Utanriks luftfart er ikkje omfatta av Göteborg-protokollen og heller ikkje av NO_x -avgifta.

På lufthamnene går det føre seg utslepp av kjemikaliar til grunn mellom anna i samband med avising av fly og rullebaner. I forureiningslova er det stilt krav om at lufthamnene skal ha utsleppsløyve frå fylkesmannen for desse utsleppa. Forbruket av kjemikaliar skal rapporterast og følgjast opp i tråd med vilkåra i utsleppsløyvet.

3.1.4 Biologisk mangfald

Flyplassar kan verke inn på det biologiske mangfaldet gjennom arealbruk og ved at arealet blir fragmentert. Lufthamnene kan skape barrierar for vilttråkk og skade våtmarksområde. Det biologiske mangfaldet kan bli påverka av kantslått langs gjerde og rullebaner og ved at høg vegetasjon blir fjerna av omsyn til flytryggleiken. Ved å overvake det biologiske mangfaldet ved lufthamnene kan uynskte framande artar oppdagast tidleg.

3.2 Utfordringar og tiltak

Velstandsutviklinga fører til auka mobilitet, og dei siste åra har det vore ein sterk vekst i talet på flyreiser. Særleg har fritidstrafikken til utlandet vakse. Den største miljøutfordringa innanfor luftfarten er å få på plass internasjonale verkemiddel for å avgrense klimagassutsleppa frå internasjonal luftfart. Det er vidare knytt somme utfordringar til støy frå luftfarten.

Regjeringa meiner elles at det i dag finst tilfredsstillande verkemiddel for å handtere lokale og regionale forureinande utslepp frå luftfarten. Avinor skal kartleggje det biologiske mangfaldet på lufthamnene sine. Regjeringa vil kome attende med eventuelle tiltak når dette arbeidet er avslutta.

3.2.1 Klimagassutslepp

Regjeringa vil at Noreg skal vere ein pådrivar i arbeidet for ei meir ambisiøs og meir omfattande klimaavtale etter Kyoto-perioden med utgangspunkt i målet om at den globale temperaturauken skal haldast under to grader samanlikna med nivået før industrialiseringa av verda tok til. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) *Norsk klimapolitikk* og Innst. S. nr. 145 (2007–2008) er det gjort greie for Noregs klimapolitikk. Det er brei politisk semje om at Noreg skal ha som mål å vere karbonnøytralt seinast i 2030. Ut frå ei skjønsmessig vurdering er det realistisk å rekne med at to tredelar av Noregs utsleppsreduksjonar kan takast nasjonalt. For å nå desse ambisiøse måla vil Regjeringa setje i verk fleire tiltak på mange ulike område. Innanfor transportsektoren er det eit mål at utsleppa av klimagassar skal reduserast med 2,5–4,0 millionar tonn.

Luftfarten står for ein relativt liten del av dei totale klimagassutsleppa. Luftfarten må likevel vere med og bidra på same måten som andre næringar. Hovudtilnærminga frå Regjeringa er at utsleppsreduksjonane skal takast der dei er billegast å gjennomføre. Slik Regjeringa ser det, sikrar avgifter på forureinande utslepp og handel i utsleppskvoter at utsleppsreduksjonane blir gjennomførde på ein mest mogleg effektiv måte. Desse verkemidla fører til at det blir sett ein pris på forureiningane, slik at forureinarane blir oppmoda til å effektivisere energibruken, innføre ny teknologi og ta i bruk andre former for energi.

Innanfor luftfarten er veksten i fritidsreiser til utlandet ei kjelde til uro. Regjeringa vil ved vurdering av tiltak unngå tiltak med negative konsekvensar for lufttrafikken i distrikta.

Kapitel 3 Meir berekraftig luftfart

Tiltak retta mot innanlands luftfart

Innanlands luftfart er omfatta av Kyoto-avtala. CO₂-avgifta på innanlandsk luftfart er eit viktig verkemiddel for Regjeringa for å oppfylle dei pliktene avtala pålegg Noreg.

Rundt omkring i verda går det føre seg ei omfattande utbygging av høg fartstog. Europa er leiande på dette området. Høg fartstoga hentar passasjerar både frå bil og fly, og har konkurrert ut flyet på fleire strekningar. I Noreg greier Regjeringa òg for tida ut om det skal byggjast ut høg fartstog i Sør-Noreg. Regjeringa kjem med si vurdering av denne saka i stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Konklusjonen frå ei slik utgreiing kan ha konsekvensar for framtidige luftfartsstrategiar. Eventuelle høg fartstog kan ta over vesentlege delar av dagens flytrafikk på dei strekningane i Sør-Noreg som eventuelt blir bygde ut. Ved å kople seg på det europeiske høg fartnett i Göteborg kan også noko av utanlandstrafikken overførast til tog. I 2006 utgjorde klimagassutsleppa frå

innanriks luftfart 0,9 millionar tonn. Utrekningar viser at høg fartstog vil kunne redusere dei totale klimagassutsleppa med 0,1–0,5 millionar tonn. Utbygging av høg fartstog er eitt mogleg verkemiddel for å redusere klimagassutsleppa frå luftfarten.

Avinor har saman med flyselskapa lagt fram ein tiltaksplan for ei berekraftig utvikling av luftfarten, sjå tekstboks 11, neste side. Slik Regjeringa ser det, viser planen at luftfartsnæringa i Noreg tek klimautfordringane på alvor. Når det gjeld arbeidet med såkalla «grøne landingar», ligg Noreg langt framme internasjonalt. Gjennom utskifting av flyflåten vil norske flyselskap ha fly med nyaste teknologi når det gjeld drivstofforbruk og klimagassutslepp. Det er grunn til å tru at nokre av tiltaka i tiltaksplanen er drivne fram av den merkemda som har vore rundt klimagassutsleppa frå luftfarten, og frå det faktum at luftfarten må betale for å sleppe ut CO₂ i Noreg. Regjeringa vil følgje utviklinga og framdrifta på dette området nøye

Tiltak retta mot internasjonal luftfart

Internasjonal luftfart er ikkje omfatta av Kyoto-avtala. Under Kyoto-forhandlingane vart det semje om at spørsmålet om reduksjonar i klimagassutsleppa frå den internasjonale luftfarten skulle behandlast i den internasjonale luftfartsorganisasjonen til FN, ICAO. Arbeidet i ICAO har fram til no ikkje gjeve handfaste resultat.

EU arbeider med ei regional løysing for Europa. EU har alt etablert eit system for kvotehandel og er i ferd med å gjere vedtak om å ta luftfarten inn i dette systemet frå og med 2012. EU planlegg òg å la systemet gjelde flygingar til og frå EU. ICAO har vedteke ein resolusjon om at EU-landa ikkje einsidig kan påleggje flyselskap frå land utanfor EU å ta del i systemet for flygingar til og frå EU. Dei europeiske landa, medrekna Noreg, reserverte seg mot resolusjonen. Noreg har alt slutta seg til kvotehandelssystemet til EU gjennom EØS-avtala og er positiv til at systemet blir utvida til også å gjelde luftfarten.

I tråd med vanleg prosedyre må det vurderast om eit vedtak om å ta luftfarten inn i kvotehandelssystemet har EØS-relevans, og om det er behov for og mogleg å gjere tilpassingar når ei eventuell EU-rettsakt om dette blir teken inn i EØS-avtala.

Dei tosidige luftfartsavtalene som Noreg har inngått med fleire land, gjer det vanskeleg å innføre ei drivstoffavgift på utanriks luftfart. Det mest aktuelle verkemiddelet i dag er difor å gjeninnføre passasjeravgifta som Bondevik II-regjeringa fjerna i 2002. EFTAs overvakingsorgan, ESA, uttalte i si tid at ei slik avgift ikkje berre



kunne omfatte utanlandstrafikken, men også måtte omfatte store delar av innanriks luftfart. I tillegg måtte ein operere med same avgiftssats innanriks og utanriks. Ulempa med denne avgifta var såleis at ho omfatta store delar av innanriks luftfart og på denne måten hadde negative konsekvensar for distrikta.

Styresmaktene i Storbritannia vurderer for tida om det er mogleg å erstatte den britiske passasjeravgifta med ei klimaavgift som er knytt til flytype og flogen distanse. Initiativet frå Storbritannia er interessant, og Regjeringa vil følgje dette arbeidet nøye. Samferdselsdepartementet vil elles vurdere om det er mogleg å differensiere takstane i takstregulativet til Avinor etter miljøeigenskapane til flya.

Regjeringa vil understreke at klimaendringane er ei global utfordring som fyrst og fremst må løysast med globale verkemiddel. Regjeringa vil vere ein pådrivar i arbeidet med å finne ei global løysing for luftfarten og arbeide for at internasjonal luftfart skal omfattast av den nye klimaavtala som skal erstatte Kyoto-protokollen. Regjeringa vil arbeide for skattelegging av internasjonal luftfart og for at inntektene frå ein slik skatt skal medverke til finansiering av FN.

11 Tiltaksplan frå luftfartsnæringa

- ▼ Avinor har saman med flyselskapa lagt fram ein tiltaksplan for ei berekraftig utvikling av luftfarten.
- ▼ Planen viser at det fram mot 2020 kan vere mogleg å unngå vekst i klimagassutsleppa frå flydrivstoff som blir selt i Noreg.

Flyselskapa planlegg å skifte ut dagens flyflåte med meir drivstoffeffektive fly. Ifølgje rapporten er dette det tiltaket som gjev størst effekt på drivstofforbruket og dermed klimagassutsleppa. Det er òg ein del å vinne ved tiltak på dagens flyflåte.

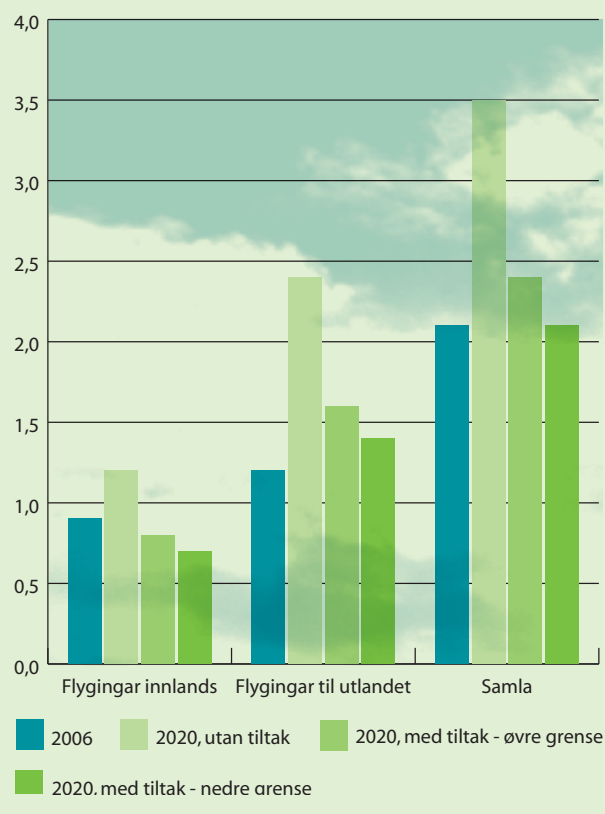
Avinor vil på si side medverke med ulike tiltak som reduserer drivstofforbruket. Eit viktig tiltak er såkalla «grøne landingar», og Avinor vil starte eit prøveprosjekt på dette i 2008. Avinor vil òg auke talet på «grøne avgangar». Det vil vidare vere mogleg å redusere drivstofforbruket i samband med taksing på rullebanene. Nytt inn- og utflygingssystem ved Oslo lufthamn, Gardermoen, er eit anna tiltak, som mellom anna vil redusere drivstofforbruket. Dessutan fører lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet til at flya kan fly meir direkte og dermed forbrenne

mindre drivstoff. (Sjå tekstboks 4 i kapittel 1 for nærare omtale av lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet.)

Avinor vil vidare leggje om drifta av lufthamnene i retning av meir klimanøytral drift, og leggje tilhøva betre til rette for endå høgare kollektivdel i tilbringartenesta.

Når det gjeld alternativt drivstoff, blir syntetisk drivstoff framstilt på basis av kol eller naturgass nytta alt i dag. Slik drivstoff har nokre positive miljøeigenskapar, men produksjonen er kostbar og gjev mykje utslepp av CO₂. Blanding av konvensjonelt drivstoff og syntetisk drivstoff produsert på biomasse gjev betre klimagevinst, og synest å vere eit betre alternativ. På lang sikt kan det bli mogleg å nytte hydrogen som drivstoff. <<<<<

Figur 3.2: Utslepp av klimagassar frå flydrivstoff selt i Noreg. Millionar tonn CO₂-ekvivalentar. 2006 og 2020 med og utan tiltak. Kjelder: Avinor og Statistisk sentralbyrå



Kapitel 3 Meir berekraftig luftfart



3.2.2 Støy

I St.meld. nr. 26 (2006–2007) *Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand*, jf. Innst. S. nr. 132 (2007–2008), går Regjeringa inn for at støyplaga i Noreg skal reduserast med 10 prosent innan 2020 samanlikna med 1999. Luftfarten vil nå dette målet med god margin, men det er likevel rekna med ei negativ utvikling i siste del av denne 20-årsperioden dersom ikkje nye tiltak blir sette i verk.

I meldinga er det sett eit mål om at talet på personar som er utsette for støy over 38 dB innandørs, skal reduserast med 30 prosent innan 2020. For å oppnå dette vil Regjeringa skjerpe krava i grenseverdiføresegna til kva for støynivå som skal tillatast innandørs. Dette er eit tiltak som motverkar den negative utviklinga i støybelastninga frå luftfarten dei nærmaste åra.

Regulering av inn- og utflygingstraseane ved lufthamnene er eit anna tiltak. Samferdselsdepartementet tek sikte på å innføre ei ny føresegn om inn- og utflygingstrasear ved Oslo lufthamn, Gardermoen. I den nye føresegna prøver departementet å balansere omsyna til flytryggleik, effektiv trafikkavvikling og støy. Samla sett er det eit mål at føresegna skal medverke til å redusere støyplaga.

I takstregulativet til Avinor er det i dag høgare avgifter for flygingar om natta enn om dagen. Ei eiga støyavgift i takstregulativet kan vere eit mogleg verkemiddel for å oppmode flyselskapa til å bruke meir støysvake fly. Samferdselsdepartementet vil vurdere dette nærare.

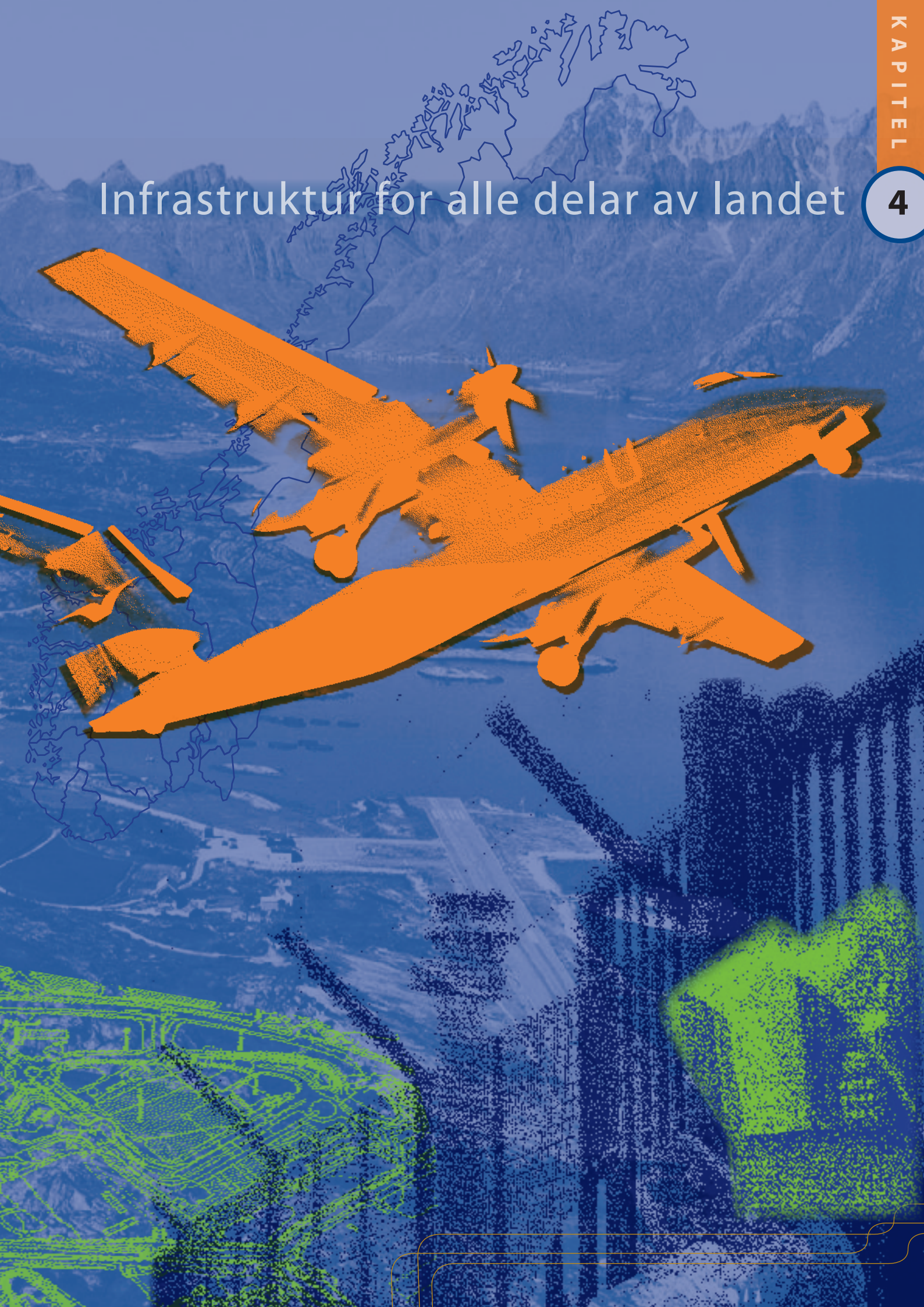
Ansvar for å regulere støy frå luftfarten er i dag delt mellom planstyresmaktene (plan- og bygningslova), miljøstyresmaktene (forureiningslova) og luftfartsstyresmaktene (luftfartslova). Reglane for støy i plan- og bygningslova og forureiningslova overlappar til dels tilsvarende reglar i luftfartslova. Regjeringa vil vurdere om dagens ansvarsdeling fungerer godt nok. I samband med dette arbeidet vil Regjeringa òg vurdere kva rolle Luftfartstilsynet skal spele i arbeidet med støy og andre miljøutfordringar.

3.3 Strategi

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lova å føre ein ambisjøs politikk for miljø og berekraftig utvikling. Velstandsutviklinga fører til auka mobilitet, og dei siste åra har det vore ein sterk vekst i talet på flyreiser. Særleg har fritidstrafikken til utlandet vakse. Den største miljøutfordringa innanfor luftfarten er å få på plass internasjonale verkemiddel for å avgrense klimagassutslappa frå internasjonal luftfart. Det er òg knytt somme utfordringar til støy frå luftfarten.

- Klimaspørsmålet er ei global utfordring som må løysast på globalt nivå. Regjeringa vil vere ein pådrivar for at luftfarten skal kome inn under internasjonale klimaavtaler. Regjeringa vil arbeide for skattlegging av internasjonal luftfart og for at inntektene frå ein slik skatt skal medverke til å finansiere FN. EU er i ferd med å ta luftfarten inn kvotehandelsystemet sitt. Regjeringa ynskjer at Noreg skal slutte seg til dette systemet.
- Regjeringa vil ved vurdering av tiltak unngå tiltak med negative konsekvensar for lufttrafikken i distrikta.
- Luftfartsnæringa i Noreg tek sikte på å setje i verk ei rekkje tiltak for å redusere veksten i utsleppet av klimagassar. Regjeringa vil følgje utviklinga nøye.
- Strengare krav til kva for støy som skal akseptast i bustader rundt lufthamnene, og regulering av inn- og utflygingstrasear på lufthamnene vil medverke til å redusere støyplaga frå luftfarten. Ulike styresmakter har i dag ansvar for å regulere støy frå luftfarten. Regjeringa vil vurdere om denne ansvarsdelinga fungerer godt nok.

Infrastruktur for alle delar av landet



4. Infrastruktur for alle delar av landet

I Soria Moria-erklæringa vil Regjeringa sikre eit flyplassnett som gjev eit tidsmessig tilbod av lufthamner i heile landet. Ordninga med at overskotsflyplassar betaler for ulønsame flyplassar skal først vidare, og dagens lufthamnstruktur skal haldast ved lag, så sant det ikkje er eit lokalt ynske om å leggje ned ein flyplass.

Statens engasjement på infrastruktursida i luftfarten gjer seg gjeldande gjennom eigarskapen til Avinor. Avinor er organisert som eit aksjeselskap der staten eig alle aksjane. Eigarskapen blir forvalta av Samferdselsdepartementet. Det er ein lang tradisjon for eit samarbeid mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet i å utvikle infrastrukturen for luftfarten.

Det finst vidare eit mindre tal lufthamner utanom Avinor-systemet. Samferdselsdepartementet er luftfartsstyresmakt både overfor Avinor og lufthamnene utanfor Avinor. Dette inneber mellom anna at departe-

mentet gjev løyve til bygging og drift av lufthamner og har mynde til å fastsetje takstane. Samferdselsdepartementet har òg i periodar vore kjøpar av tenester frå Avinor.

4.1 Tilstanden i dag

4.1.1 Organisering og styring

Avinor har ansvaret for 46 statlege lufthamner rundt omkring i landet, sjå kartet side 8. Ved 12 av lufthamnene er det ulike former for samarbeid med Forsvaret. 96 prosent av passasjertrafikken på norske lufthamner skjer på lufthamnene i Avinor. Avinor er vidare i all hovudsak eineleverandør av flysikringstenester til sivil og militær luftfart. Sjå tekstboks 12 for ei oversikt over funksjonane og oppgåvene i flysikringstenesta.



12 Funksjonar og oppgåver for flysikringstenesta

- ▼ Flysikringstenesta skal syte for at flya kjem trygt fram i lufta og på bakken. Tenesta blir delt i:
 - ▼ • **Lufttrafikkleiinga:**
 - ▼ – *Lufttrafikktenesta:* Leier flya i kontrollert luftrom. Blir delt i undervegs-, innflygings- og tårntenesta.
 - ▼ – *Flygeinformasjonstenesta (AFIS):* Gjev råd og opplysningar for flyging i ukontrollert luftrom, hovudsakleg på kortbanenettet.
 - ▼ • **Flynavigasjonstenesta:** Har ansvaret for utstyr og tenester for kommunikasjon, navigasjon og overvaking.
 - ▼ – *Flyvêrtenesta:* Har ansvaret for observasjon, varsling og formidling av meteorologiske opplysningar. ◀◀◀◀

I Soria Moria-erklæringa tok Regjeringa til orde for å evaluere organiseringa av Avinor. I evalueringa gjekk Samferdselsdepartementet inn for at Avinor skulle halde fram som eit statsaksjeselskap under Samferdselsdepartementet, og at selskapet framleis skal ha ansvaret både for lufthamner og flysikringstenester.

Avinor skal utføre fleire samfunnsoppgåver, og det er ei tett politisk styring med verksemda i selskapet. Den viktigaste av samfunnsoppgåvene er at Avinor skal drive dei lufthamnene som Regjeringa og Stortinget ynskjer å halde i drift.

Som eigar er samferdselsministeren generalforsamling i Avinor og fastset følgeleg vedtektene for selskapet og peiker ut eigarrepresentantane til styret. I eigenskap av eigar fastset Samferdselsdepartementet vidare krav til avkastning og utbytte av den kapitalen staten har skote inn i selskapet. Som ein del av eigarstyringa legg Avinor kvart år fram ein plan for Samferdselsdepartementet. Annakvart år dannar denne planen grunnlaget for ei stortingsmelding om verksemda i selskapet.

Det er sterke samfunnsomsyn knytte til innretninga og nivået på avgiftene i Avinor. Som styresmakt for luftfarten fastset Samferdselsdepartementet takstane til selskapet.

På budsjettet til Samferdselsdepartementet er det ei ordning med kjøp av bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamntenester frå Avinor. Dei siste åra er det ikkje løyvt midlar på denne posten.

I dag er det seks lufthamner utanom Avinor-systemet som har rutetraffikk. Dei største er Sandefjord lufthamn, Torp, og Moss lufthamn, Rygge. Sistnemnde tok til med sivil lufthamndrift på Rygge militære flysta-

sjon i byrjinga av 2008. I eigenskap av å vere styresmakt for luftfarten fastset Samferdselsdepartementet i dag takstane på denne lufthamna. I tillegg til Torp og Rygge har fire mindre kommunale lufthamner hatt rutetraffikk den siste tida (Stord lufthamn, Sørstokken; Skien lufthamn, Geiteryggen; Ørland lufthamn, som driv sivil lufthamndrift på Ørland hovudflystasjon, og Notodden lufthamn). Stord, Skien og Notodden mottek tilskot frå staten til dekking av kostnader med flygeinformasjonsteneste (AFIS).

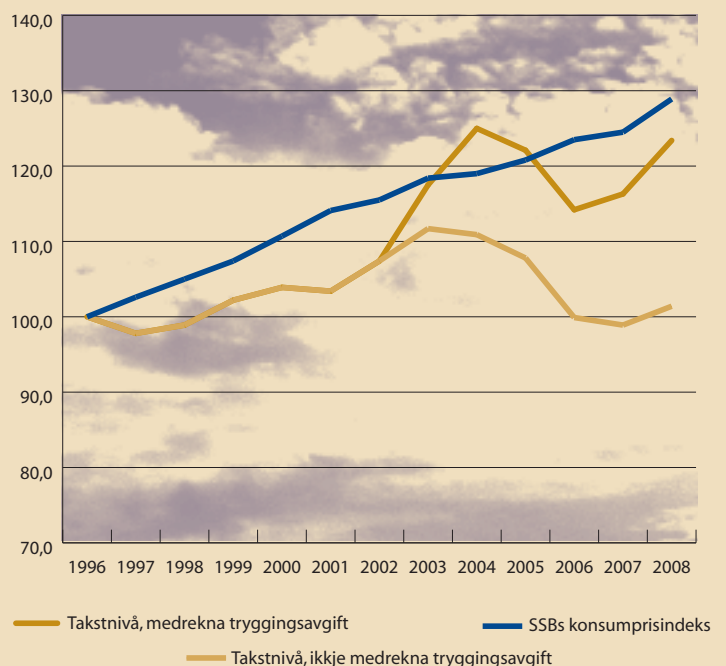
4.1.2 Den økonomiske situasjonen i Avinor

Dei siste åra har Avinor vore fullt ut sjølvfinansiert. Om lag 55 prosent av inntektene skriv seg i dag frå avgiftene flyselskapa betaler for tenestene frå selskapet. Resten av inntektene er såkalla kommersielle inntekter. Dette er inntekter frå parkerings- og hotellverksemd, utleige av areal og avgiftsfritt sal på dei største lufthamnene.

Berre dei fire-fem største lufthamnene i Avinor går med overskot. Det går difor føre seg ei samfinansiering innanfor Avinor gjennom overføringar frå overskots- til underskotslufthamner. Oslo lufthamn, Gardermoen, står sentralt i denne samfinansieringa.

Figur 4.1: Avinor. Indeksar for takstnivå med og utan finansiering av tiltak mot terror og sabotasje. 1996–2008.

Kjelde: Avinor



Kapitel 4 Infrastruktur for alle delar av landet

Omstillingar på midten av 2000-talet førde til at avgiftene kunne setjast ned. Seinare har avgiftsnivået igjen vakse. Årsakene til dette er mellom anna at planlagde omstillingar av flysikringstenesta ikkje har late seg gjennomføre, lønsoppgjeret for flygeleiarane i 2006 og utgifter i samband med nye sikringstiltak mot terror og sabotasje.

Avinor står framfor store investeringar dei neste åra. Selskapet vil ikkje klare å finansiere desse investeringane sjølv og førebur seg no på å ta opp lån i den private marknaden. I vedtektene til Avinor er det sett ei grense for kor mykje selskapet kan låne. For å sikre tilstrekkelege midlar til investeringar dei komande åra har Avinor bedt om at staten ikkje tek ut utbytte frå selskapet dei næraste åra.

4.1.3 Kapasitet og tenestekvalitet i Avinor

Flytrafikken har vakse dei siste åra. For å ta seg av den nye trafikken må Avinor auke kapasiteten på fleire lufthamner i tida framover. Avinor er mellom anna i ferd med å planleggje ein ny terminal 2 på Oslo lufthamn, Gardermoen. Dersom flytrafikken skulle halde fram med å vekse, kan det på noko lengre sikt òg bli bruk for fleire rullebaner. Dette vil fyrst bli aktuelt på Oslo lufthamn, Gardermoen.

Det vil òg vere behov for å auke kapasiteten i luftrommet i tida framover. Innanfor flysikringstenesta har det i lengre tid vore mangel på flygeleiarar. Dette har ført til at Avinor ikkje alltid har kunna levere dei tenestene marknaden har etterspurt. Årsaka til at det ikkje er nok flygeleiarar i Avinor er at selskapet ikkje utdanna nok flygeleiarar på byrjinga av 2000-talet. Mangelen fører til mykje bruk av overtid.

Noreg har slutta seg til lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet. Dette inneber at leverandørar av flysikringstenester må sertifiserast etter ein felleseuropeisk standard, og at styresmaktene må peike ut leverandørar av slike tenester. Avinor vart sertifisert i tråd med den nye standarden sommaren 2007. Hausten 2007 peikte Samferdselsdepartementet ut Avinor som leverandør av undervegstenester i Noreg dei neste fem åra. Når det gjeld tårntenester, skal lufthamnene sjølve få velje operatør. Sjå tekstboks 4 i kapittel 1 for ei omtale av lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet og tekstboks 12, side 31 for omtale av dei ulike funksjonane i flysikringstenesta.

I Avinor er det få flygingar som blir avlyste, eller som er forseinka. Avinor har eit mål om å vere blant den beste tredelen av lufthamner i Europa når det gjeld

avgiftsnivå, omfanget av forseinkingar og nivået på tenesteytinga.

Avinor vurderer å inngå forpliktande avtaler med flyselskapa om nivået på tenesteytinga. I eit forslag til eit direktiv om lufthamnavgifter har EU-kommisjonen gått inn for at lufthamnene skal ha plikt til å inngå slike avtaler med flyselskapa. Forslaget blir for tida behandla i EU-parlamentet og EUs ministerråd. Direktivforslaget er EØS-relevant og kan såleis få konsekvensar for Noreg.

4.1.4 Flytryggleik

Avinor har eit sjølvstendig ansvar for flytryggleiken, og selskapet arbeider kontinuerleg for å betre denne. Avinor har eit mål om at talet på alvorlege hendingar ikkje skal auke sjølv om trafikken veks.

Avinor er i ferd med å utvide tryggleiksområda rundt rullebanene på dei fleste av lufthamnene sine i tråd med nye krav frå Luftfartstilsynet. Krava er nærare omtala i kapittel 2.2.2. Avinor har elles sett i gang eit arbeid med å utvikle eit kompetansesenter for bakketenester. Bakketenestene omfattar brann- og redningstenesta, plassvedlikehaldstenesta, elektrotenesta og sikring mot terror og sabotasje.

4.2 Utfordringar og tiltak

Slik Regjeringa ser det, er det utfordringar knytte både til økonomien, kapasiteten og tenestekvaliteten i Avinor. Det er elles utfordringar knytte til reguleringa av lufthamnene utanfor Avinor-systemet.

4.2.1 Organisering og styring

Samferdselsdepartementet meiner at infrastrukturen for luftfarten i hovudsak er organisert og styrt på ein god måte i dag. Det er likevel ei utfordring at Oslo lufthamn, Gardermoen, og lufthamnene utanom Avinor-systemet i det sentrale Austlandsområdet dels konkurrerer om dei same passasjerane. I denne konkurransen kan lufthamnene utanfor Avinor forfølgje kommersielle mål, medan Oslo lufthamn, Gardermoen, skal vere med og halde oppe eit førtitals bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamner spreidde over heile landet.

I reguleringa av lufthamnene utanfor Avinor-systemet vil Samferdselsdepartementet, både som løyvestyresmakt og takststyresmakt, ta omsyn til den viktige rolla Avinor og Oslo lufthamn, Gardermoen, spelar for å halde ved lag eit desentralisert lufthamnett i Noreg.

4.2.2 Den økonomiske situasjonen i Avinor

Avinor står overfor flere krav og forventinger fra eieren, brukarane og samfunnet dei næraste åra:

- Avinor skal vere mest mogleg sjølvfinansierande. Dette inneber at samfinansieringa mellom lufthamnene skal halde fram.
- Avinor skal vareta sentrale samfunnsoppgåver. Den viktigaste av desse oppgåvene er at dagens lufthamnstruktur skal først vidare.
- Avinor står framfor store investeringar dei næraste åra, både i samband med nye tryggleikskrav frå styresmaktene og i samband med at vekst i trafikken krev auka kapasitet både på lufthamnene og i luftrommet.

Samferdselsdepartementet vil sikre at Avinor får rammevilkår som gjer selskapet i stand til å oppfylle dei oppgåvene selskapet er sett til å vareta. Samstundes må Avinor drive mest mogleg effektivt, og omstillingsarbeidet i selskapet må halde fram. I denne samanhengen gjev kostnadsveksten innanfor flysikringstenesta og tiltak mot terror og sabotasje grunn til uro.

Samferdselsdepartementet er både eigar av Avinor, styresmakt for luftfarten og mogleg kjøpar av tenester frå Avinor. Departementet har såleis ulike roller overfor Avinor. Samferdselsdepartementet er oppteke av å ikkje blande desse rollene på ein uheldig måte, men vil sjå dei ulike rollene i samheng og nytte dette til å føre ein heilskapleg luftfartspolitik.

Som eigar vil Samferdselsdepartementet peike ut eit kompetent styre. Departementet vil vidare nytte eigarrolla til å drive ein føreseieleg utbyttepolitikk som tek omsyn til dei samfunnsoppgåvene Avinor skal vareta. Som eigar vil departementet vurdere om dagens lånetak i vedtektene til Avinor er føremålstenleg. I eigenskap av eigar vil Samferdselsdepartementet òg stille krav til Avinor om at selskapet skal drivast effektivt.

Som takststyresmakt vil Samferdselsdepartementet ta omsyn til at Avinor må ha inntekter for å utføre dei oppgåvene selskapet er pålagt. Samstundes skal takspolitikken medverke til at Avinor blir drive mest mogleg effektivt. Gjennom takspolitikken ynskjer Samferdselsdepartementet òg å ta andre samfunnsomsyn, som miljøomsyn og omsyn til distrikta.

Dersom forslaget frå EU-kommisjonen til direktiv for lufthamnavgifter blir vedteke, ser det ut til at Noreg vil måtte gjere somme endringar i rollefordelinga mellom Samferdselsdepartementet og Avinor når takstane i



Kapitel 4 Infrastruktur for alle delar av landet

Avinor skal fastsetjast. Forslaget er ikkje til hinder for at det framleis kjem til å vere mogleg å ta samfunnsomsyn i takstfastsetjinga, og forslaget får ikkje konsekvensar for samfinansieringa i Avinor. Forslaget er no til behandling i EU-parlamentet og EUs ministerråd.

Samferdselsdepartementet har tidlegare kjøpt bedriftsøkonomisk ulønsame lufthamntenester frå Avinor. Departementet vil vurdere om det er behov for å gå inn att med slikt kjøp i samband med dei årlege budsjettproposisjonane.

4.2.3 Kapasitet og tenestekvalitet i Avinor

Dei store lufthamnene i Avinor har mykje å seie for samfinansieringa i selskapet. Det er difor viktig at desse lufthamnene får utvikle seg vidare dei næraste åra, slik at samfinansieringa kan førast vidare og den desentraliserte lufthamnstrukturen i Noreg kan haldast ved lag.

Som styresmakt vil Regjeringa i denne samanhengen arbeide for å sikre bandlegging av areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen. Dette er ikkje noko vedtak om å starte å byggje ei tredje rullebane. Ei tredje rullebane kan auke risikoen for ikkje å nå dei nasjonale og internasjonale klimamåla. Behovet for ei slik utbygging må difor vurderast mot desse måla og vil vere avhengig av framtidig avgiftsnivå på luftfarten og må sjåast i samheng med satsing på alternative transportløyser, serleg tog i Sør-Noreg og mot utlandet. Eit vedtak om bandlegging til ei tredje rullebane kan frigjere delar av areal som i dag i realiteten alt er bandlagt, til andre føremål. Dette er sterkt ynskt frå kommunane i området.

I planlegginga si må Avinor òg ta omsyn til at Regjeringa arbeider for å få innført verkemiddel mot klimagassutslepp frå utanriks luftfart.

Som eigar av Avinor har Samferdselsdepartementet følgd situasjonen i flysikringstenesta tett, mellom anna vart styreleiaren i Avinor skifta ut i ei ekstraordinær generalforsamling våren 2006. Som styresmakt har Samferdselsdepartementet i tråd med lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet peikt ut Avinor som leverandør av flysikringstenester dei næraste åra. I utpeikingsvedtaket har departementet stilt omfattande krav til selskapet.

Samferdselsdepartementet tek elles sikte på at Noreg og Avinor skal ta aktivt del i oppfølginga av lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet i åra framover. Dette gjeld òg utviklinga av dei funksjonelle luftromsblokkane. Sjå tekstboks 4 i kapittel 1 for

ei nærare omtale av det felleseuropeiske luftrommet og dei såkalla funksjonelle luftromsblokkane.

Avinor er i stor grad eineleverandør av både lufthamn- og flysikringstenester. For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor har gode konsultasjonsordningar med brukarane.

4.3 Strategi

I Soria Moria-erklæringa vil Regjeringa sikre eit flyplassnett som gjev eit tidsmessig tilbod av lufthamner i heile landet. Samferdselsdepartementet meiner at infrastrukturen for luftfarten i hovudsak er organisert og styrt på ein god måte i dag. I tida framover vil det vere utfordringar knytte både til økonomien, kapasiteten og tenestekvaliteten i Avinor. Det er elles utfordringar knytte til reguleringa av lufthamnene utanfor Avinor-systemet.

- Dagens lufthamnstruktur skal førast vidare, og Avinor må sikre tilstrekkeleg kapasitet i flysikringstenesta. Regjeringa vil arbeide for å sikre bandlegging av areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen.
- Samferdselsdepartementet vil sikre at Avinor får rammevilkår som gjer selskapet i stand til å løyse dei oppgåvene selskapet er sett til å vareta. Avinor må halde fram arbeidet med å effektivisere drifta i selskapet.
- Samferdselsdepartementet legg vekt på at Avinor skal ta aktivt del i oppfølginga av lovgjevingspakka om det felleseuropeiske luftrommet, medrekna utviklinga av dei funksjonelle luftromsblokkane.
- I reguleringa av lufthamner utanfor Avinor-systemet vil Samferdselsdepartementet ta omsyn til at Avinor skal halde oppe eit omfattande nett av lufthamner i alle delar av landet.



Sikring av flytilbod og passasjerrettar

25.08.2007 21:06:14 (PLAYING)

6876 SACS200 #
 6175 LMOCC #
 6721 WAF20 #
 6702 OMADR #
 6186 WAF20 #
 6130 WAF20 #
 6103 WAF20 #
 6103 WAF20 #
 SYSTEM 054 / RR

6176 SACS200 #
 6175 LMOCC #
 6721 WAF20 #
 6702 OMADR #
 6186 WAF20 #

Lat: 61°12'20" N
 Lon: 006°24'96" E

Dine rettigheter

Innstillinger

Dersom flyet ditt innstilles har du krav på:

forpleining
 hotellinnkvartering der det er nødvendig
 valg mellom refusjon eller omruting av billetten
 standardisert erstatning på mellom 250 euro og 600 euro, avhengig av distansen du skal fly
 Unntak: Du har ikke krav på erstatning dersom flyselskapet kan dokumentere at innstillingens skyldes en ekstraordinær omstendighet.

Forsinkelser

Dersom flyet ditt er mer enn 2 timer forsinket har du krav på:

forpleining
 hotellinnkvartering der det er nødvendig
 Dersom flygningen er mer enn 5 timer forsinket, kan du kreve billettprisen refundert. Refusjon gis kun der-



5. Sikring av flyrutetilbod og passasjerrettar

Frå Soria Moria-erklæringa følgjer det at Regjeringa vil sikre eit godt flytilbod i alle delar av landet. Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, er vidare ei av hovudmålsetjingane i transportpolitikken. Innanfor EØS-området er det i hovudsak lagt opp til at det er marknaden som skal stå for tilbodet av flyruter. I ein slik marknad har styresmaktene ansvaret for rammevilkåra for flyselskapa og for å sikre rettane til passasjerane, medrekna rettane til passasjerar med redusert mobilitet. Styresmaktene skal vidare syte for at konkurransen fungerer og at det finst eit flyrutetilbod i område der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande tilbod.

Finansdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet har hovudansvaret for høvesvis skatte- og avgiftspolitikken og næringspolitikken som styrer rammevilkåra for flyselskapa.

Forbrukarpolitikken høyrer til under ansvarsområdet til Barne- og likestillingsdepartementet. Handhevinga av marknadsføringslova er delegert til Forbrukarombodet, medan Forbrukarrådet skal vareta interessene til forbrukarane på meir generell basis. Både Forbrukarombodet og Forbrukarrådet er forvaltingsorgan under Barne- og likestillingsdepartementet. Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet har òg oppgåver med å vareta rettane til flypassasjerane.

Konkurranspolitikken ligg under Fornyings- og administrasjonsdepartementet. Handhevinga av konkurranselova er delegert til Konkurransetilsynet.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å syte for flyruter i dei tilfella marknaden ikkje gjev eit tilfredsstillande tilbod.

5.1 Tilstanden i dag

5.1.1 Flyselskapa

Norsk luftfart er dominert av tre flyselskap, SAS Norge, Norwegian og Widerøe. Scandinavian Airlines System (SAS) vart skipa i 1946. Den norske staten eig i dag 14,3 prosent av aksjane i SAS AB, morselskapet til SAS Norge. Den svenske og danske staten har ein eigardel på høvesvis 21,4 og 14,3 prosent. Dei skandinaviske statane eig såleis til saman 50 prosent av selskapet. Den andre halvdelan av aksjane er ått av private aktørar. Selskapet er børsnotert. Det tidlegare Braathens vart overteke av SAS i 2002 og er no innlemma i SAS Norge.

Norwegian (Norwegian Air Shuttle) vart skipa i 1993 og har sidan 2002 utvida rutetilbodet både innanlands og utanlands. Selskapet er børsnotert og ått av private investorar. Widerøe opererer regionale flyruter. Mange av rutene går med tilskot frå staten. Selskapet er ått av SAS-gruppa.

Konkurransen

I 2007 hadde SAS-gruppa rundt tre firedelar av innanriksmarknaden i Noreg, medan Norwegian hadde mesteparten av den andre trafikken. På flygingar til og frå utlandet er det fleire aktørar. SAS-gruppa hadde i 2007 knapt 40 prosent av marknaden og Norwegian knapt 20 prosent. Dei største utanlandske flyselskapa som flaug til og frå Noreg, var KLM og Ryanair med rundt 10 prosent av marknaden kvar.

Før dereguleringa av europeisk luftfart i 1990-åra var næringa dominert av nasjonale flyselskap som tilbaud gjennomgåande billetter i rutenettverk. Etter dereguleringa har nye lågkostselskap utfordra dei etablerte nettverksselskapa. Lågkostselskapa tilbyr punkt-til-punkt-billetter på trafikksterke einskildstrekningar, dvs. i dei mest lønsame marknadene til nettverksselskapa. I Noreg har SAS vore det etablerte nettverksselskapet, medan Norwegian er meir prega av å vere eit lågprisselskap.

Rammevilkår

Eit utval med representantar frå styresmaktene og luftfartsnæringa, som såg på rammevilkåra for norsk luftfart, konkluderte i 1999 med at avgiftsnivået på innanriks luftfart i Noreg var høgt i ein internasjonal samanheng. Utvalet viste mellom anna til at luftfarten låg utanfor meirverdiavgiftssystemet, at luftfarten var pålagt ei eiga passasjeravgift og CO₂-avgift. Sidan den gongen er innanlandsk luftfart innlemma i meirverdiavgiftssystemet med låg sats og passasjeravgifta på flyreiser er fjerna. På den andre sida har takstnivået i Avinor auka dei siste åra. Uro i dei internasjonale finansmarknadane og auka drivstoffprisar har òg vorte ei utfordring for norske flyselskap.

I motsetnad til dei andre transportsloga er ikkje infrastrukturen til luftfarten finansiert over statsbudsjettet. I tillegg går det føre seg ei relativt omfattande samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønsame og ulønsame flyplassar innanfor Avinor.

5.1.2 Passasjerrettar

Tradisjonelt har det vore relativt einskaplege transportvilkår innanfor luftfarten. Dei etablerte nettverksselskapa har vanlegvis vore medlemmer av den internasjonale organisasjonen til flyselskapa, IATA, og har følgd tilrådingar om transportvilkår frå denne organisasjonen. Framveksten av dei nye lågprisselskapa har ført til at transportvilkåra har vorte meir ulike. Lågprisselskapa har sin eigen internasjonale organisasjon, og har ikkje kjent seg bundne av tilrådingane frå IATA.

EU har innført eit regelverk som stiller minstekrav til transportvilkåra i flyselskapa. Regelverket er teke inn i norsk rett gjennom EØS-avtala. Ved forseinkingar, innstillingar eller nekta ombordstiging gjev regelverket passasjerane rett til forpleiing, hotell, ny billett eller tilbakebetaling av billettpengane. Ved forseinking og nekta ombordstiging har passasjerane i tillegg krav på kompensasjon etter standardiserte satsar.

I Noreg har det i lengre tid vore to klagenemnder for flyreiser, ei for pakkereiser og ei for reiser med rutefly. Klagenemnda for reiser med rutefly er basert på frivillig deltaking frå flyselskapa si side. I nemnda deltek SAS Norge, Norwegian og Widerøe. Luftfartstilsynet er ansvarleg for å behandle klager retta mot alle andre

flyselskap som flyg ruter i eller til og frå Noreg. Klager på utanlandske flyselskap for flygingar elles i verda må rettast til klageorganet i det landet der hendinga gjekk føre seg.

I pakkereiselova er det heimla ei garantiordning som sikrar forbrukarane ved konkurs i selskap som arrangerer pakkereiser. Ei tilsvarande garantiordning finst ikkje for passasjerar som reiser med rutefly.

5.1.3 Kjøp av flyruter og ruteutvikling

I samband med dereguleringa av luftfarten i Europa i 1990-åra vart det opna for at styresmaktene kan gje støtte til eit flyrutetilbod i dei tilfella marknaden ikkje syter for eit tilfredsstillande tilbod. EØS-regelverket stiller krav om at slik støtte berre skal kunne gjevast etter ein open anbodskonkurranse. Kontraksperioden skal vere tre år.

I tråd med dette regelverket kjøper Samferdselsdepartementet i dag flyrutetenester på nærare 30 lufthamner rundt omkring i Distrikts-Noreg. Dei fleste anbodsrutene ligg på Vestlandet og i Nord-Noreg. Det årlege kjøpsbeløpet ligg på rundt 500 millionar kroner.

I anbodsvilkåra stiller Samferdselsdepartementet krav til flytype, frekvens, setekapasitet, ruteføring og



Kapitel 5 Sikring av flyrutetilbod og passasjerrettar

maksimalle billettprisar. Flyselskapa kan gje eit rute-tilbod som er betre enn det anbodet stiller krav om, og selje billetter til lågare prisar enn maksimalprisane. Neste anbodsperiode for storparten av anbodsrutene tek til 1. april 2009. Samferdselsdepartementet er i ferd med å utarbeide vilkåra for desse anboda.

Både i Noreg og elles i Europa har det dei siste åra vorte vanleg at regionane gjev støtte til å starte opp nye flyruter. Føremålet med desse ordningane er å stimulere reiselivet i regionen og på denne måten medverke til regional utvikling. EU-kommisjonen har utarbeidd eigne retningsliner for slik støtte som er tekne inn i EØS-avtala. Av retningslinene går det mellom anna fram at slik støtte berre kan gjevast som oppstartsstøtte for nye flyruter i ein avgrensa tidsperiode.

5.2 Utfordringar og tiltak

Det overordna målet for Regjeringa er at flyselskapa skal ha rammevilkår som sikrar at mesteparten av flyrutetilbodet innanlands skal kunne haldast ved lag utan tilskot frå staten. Av omsyn til distrikta er det vidare viktig at det finst flyselskap som tilbyr eit landsdekkjande rutenettverk i Noreg. Regjeringa legg vekt på at det skal vere attraktivt for flyselskapa og anna tilknytt verksemd å vere lokaliserte i Noreg.

Regjeringa har som mål at konkurransen mellom flyselskapa skal fungere mest mogleg effektivt til beste for passasjerane. Regjeringa er på den andre sida oppteken av at konkurransen mellom flyselskapa ikkje skal gå ut over flyrutetilbodet i distrikta.

Hovudmålet i forbrukarpolitikken til Regjeringa er å vareta rettane og interessene til forbrukarane. Dette målet gjeld òg for flypassasjerane. Regjeringa meiner at regelverket som stiller krav til transportvilkåra flyselskapa kan tilby passasjerane på rute-fly, varetek rettane til passasjerane på ein god måte. Utfordringa på dette området er at ein i dag har lite oversiktlege klageordningar for reiser med rute-fly. Det kan òg vere eit problem at det i dag ikkje finst noka garantiordning som sikrar passasjerar på rute-fly mot konsekvensane av konkurs i eit flyselskap.

Luftfarten har lenge vore langt framme når det gjeld å vareta omsynet til passasjerar med redusert mobilitet. Men fram til no har ein ikkje hatt noko regelverk som sikrar rettane til denne gruppa flypassasjerar.

Samferdselsdepartementet meiner at oppstartsstøtte til nye flyruter kan verke positivt inn på den regionale utviklinga. Departementet legg til grunn at

aktørane følgjer EØS-reglane for slik støtte. Det er elles ei utfordring at billettprisane på anbodsrutene ikkje har utvikla seg like positivt som på dei kommersielle rutene dei siste åra, samstundes som det har vore vekst i kostnadene med å oppretthalde rutene.

5.2.1 Flyselskapa

Rammevilkår

Dei sentrale verkemidla for styresmaktene til å påverke rammevilkåra for luftfartsnæringa er skatte- og avgiftspolitikken og den generelle næringspolitikken. Både i skattepolitikken og næringspolitikken tek Regjeringa sikte på at norsk næringsliv skal ha sikre, stabile, føreseielege og konkurransedyktige rammevilkår. Dette omfattar òg den norske luftfartsnæringa. Miljøavgifter skal medverke til miljøvenleg åtferd.

Gjennom dei ulike rollene sine overfor Avinor rår Samferdselsdepartementet over ulike verkemiddel for å påverke kostnadene flyselskapa har ved å nytte infrastrukturen til luftfarten. Departementet vil leggje vekt på at Avinor skal drivast på ein kostnadseffektiv måte, slik at flyselskapa ikkje betaler meir enn naudsynt for tenestene frå selskapet.

Det har dei siste åra vore ein sterk vekst i luftfarten. Tilbodet av flyruter har auka både innanlands og utanlands, samstundes som billettprisane har gått ned. Ut frå ei samla vurdering kan ikkje Regjeringa sjå at dagens skatte- og avgiftsnivå i Noreg er eit trugsmål mot målsetjinga om at mesteparten av flyrutetilbodet i Noreg skal kunne først vidare utan tilskot frå staten.

Regjeringa vil elles vise til at det i dag gjennomgåande er liten konkurranse mellom fly og andre transportmiddel. Ulike måtar å finansiere infrastrukturen på vil difor kunne påverke innteninga i transportselskapa, men i mindre grad påverke valet av transportmiddel. Samferdselsdepartementet vil òg vise til utgreiingar som viser at ei viss samfinansiering mellom flyplassane kan vere samfunnsøkonomisk lønsam.

Konkurranse

Konkurransetilsynet har dei siste åra teke fleire avgjerder som har vore retta mot flyselskapa. Mellom anna forbaud Konkurransetilsynet i 2002 opptening av bonuspoeng på innanlandske flyruter. Forbodet vart i 2007 vidareført gjennom ei eiga forskrift.

Sidan dereguleringa av luftfarten i 1990-åra har flyrutetilbodet i distrikta stort sett vorte halde oppe. Det ser heller ikkje ut til at lågprisaktørar har under-

grave grunnlaget for å halde ved lag landsomfattande rutenettverk i Noreg. Både nettverksøkonomi og det spreidde busetjingsmønsteret i Noreg er faktorar som talar for at det kjem til å finnast ein marknad for flyselskap som tilbyr eit landsomfattande rutenettverk, også i framtida.

13 Den statlege eigarskapen i SAS

I St.meld. nr. 13 (2006–2007) *Et aktivt og langsiktig eierskap*, har Regjeringa gjort greie for den statlege eigarskapen mellom anna i SAS AB. Hovudføremålet med eigarskapen er å sikre ei best mogleg verdiskaping i selskapet. Dei tre skandinaviske statane har 50 prosent av aksjane i selskapet. Dette sikrar at dei strategiske avgjerdene blir tekne i Skandinavia. Den statlege eigarskapen blir forvalta av Nærings- og handelsdepartementet.

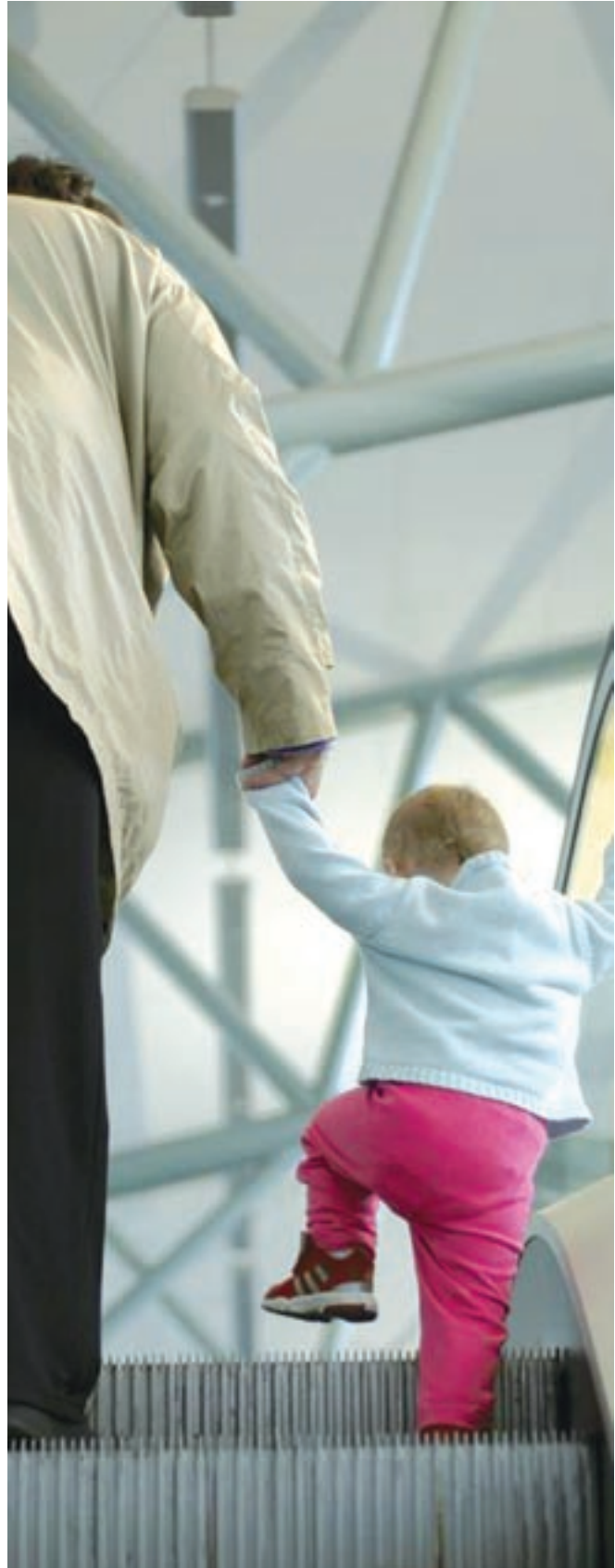
14 Lufthamnrelaterte tenester («ground handling»)

Eit EU-direktiv om lufthamnrelaterte tenester («ground handling») er teke inn i norsk rett gjennom EØS-avtala. Det er reist kritikk mot at direktivet ikkje stiller krav om godkjenningsordningar for verksemdar som leverer slike tenester. I Europa har fleire røyster kravt ein større revisjon av direktivet. Samferdselsdepartementet ynskjer å følgje utviklinga i EU før departementet eventuelt vurderer å opprette ei særnorsk godkjenningsordning på dette området.

5.2.2 Passasjerrettar

For å sikre at passasjerar på rutefly berre skal ha ein stad å vende seg ved klager vil Samferdselsdepartementet opprette ei felles klagenemnd for reiser med rutefly. Nemnda skal vere frittstående og operere uavhengig av styresmaktene. Nemnda skal behandle alle klager retta mot norske og utanlandske flyselskap som flyg ruter både i og til og frå Noreg. Avgjerdene frå nemnda skal vere rådgjevande. Nemnda vil få mynde til å offentleggjere namna på flyselskap som ikkje rettar seg etter avgjerdene frå nemnda.

Luftfartstilsynet har fått eit generelt ansvar for å føre tilsyn med at rettane til flypassasjerane blir varetekne. Luftfartstilsynet har fått mynde til å gje konkrete pålegg til flyselskap. Dersom pålegga ikkje blir følgde opp,



Kapitel 5 Sikring av flyrutetilbod og passasjerrettar

kan tilsynet skrive ut tvangsgebyr. Desse verkemidla kan tilsynet til dømes nytte mot flyselskap som ikkje rettast seg etter avgjerdene i flyklagenemnda.

EU har innført eit regelverk som sikrar rettane til flypassasjerar med redusert mobilitet. Ansvar for å sikre at rettane til denne gruppa blir varetekne, er lagt på lufthamnene. Regelverket er teke inn i EØS-avtala. Samferdselsdepartementet vil fastsetje ein nasjonal minstestandard for kva slags assistanse desse passasjerane har krav på. Dette blir ikkje kravt i EU-regelverket.

Regjeringa vil greie ut nytte og kostnader ved å innføre ei garantiordning som sikrar passasjerar på rute-fly mot konsekvensane av konkurs i flyselskap.

5.2.3 Kjøp av flyruter og ruteutvikling

For Samferdselsdepartementet er kjøpet av flyrute-tenester eit sentralt distrikts- og næringspolitisk ver-ke-middel. I tråd med Soria Moria-erklæringa skal dagens lufthamnstruktur førast vidare. Samferdselsdepar-temen-tet vil såleis halde fram med å kjøpe flyruter på dei flyplassane som har eit slikt tilbod i dag, og vil halde ved lag og utvikle rutetilbodet vidare.

Flyselskapa som opererer på dei kommersielle flyrutene, har i dei siste åra gjennomført omstillingar. Omstillingane har ført til reduserte kostnader, lågare billettprisar og nye rutetilbod for passasjerane. På anbodsrutene har maksimalprisane følgt prisutviklinga elles i samfunnet. Likevel har dei utgiftene som Samferdselsdepartementet har til kjøp, auka dei siste åra.

Dei fleste anbodsrutene går til og frå kortbanefly-plassane. Det er krevjande å fly på desse flyplassane, og få flyselskap har røynsle med slike operasjonar. Den korte anbodsperioden i EØS-regelverket på tre år kan gjere det lite freistande for nye flyselskap å leggje inn tilbod. Det har såleis vore vanskeleg å få til ein effektiv konkurranse om anbodsrutene. Auka konkurranse og lågare kjøpsbeløp ville opne for betre flyrutetilbod og lågare billettprisar.

Saman med andre har Samferdselsdepartemen-tet arbeidd aktivt overfor EU for å forlengje anbods-perioden. EU er no i ferd med å gjere eit vedtak om at anbodsperioden skal aukast frå tre til fire år. For ruter i dei mest «ultra-perifere» områda vil anbodsperioden bli fem år. Samferdselsdepartementet vil arbeide for at dei områda i Noreg som har anbodsru-ter, skal kunne reknast som «ultra-perifere» område.

For anbodsrutene på flyplassane i Nord-Troms og Finnmark tok den noverande anbodsperioden til i 2007. For å medverke til lågare billettprisar la Samferdselsdepartementet i anbodsutlysninga til grunn at maksimalprisane for flybillettast skulle setjast ned med 20 prosent. For anbodsrutene i resten av landet tek ein ny anbodsperiode til i 2009. Samferdsels-departementet er no i ferd med å utarbeide vilkåra for desse anboda.

5.3 Strategi

Frå Soria Moria-erklæringa følgjer det at Regjeringa vil sikre eit godt flyrutetilbod i alle delar av landet. Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, er eitt av hovudmåla i transportpolitikken. Innanfor EØS-området er det i hovudsak lagt opp til at det er marknaden som skal syte for tilbodet av flyruter. Utfordringane for sty-resmaktene i denne marknaden er å sjå til at flyselskapa har tilfredsstillande rammevilkår, vareta passasjerret-tane, medrekna rettane til passasjerar med redusert mobilitet, og syte for eit flyrutetilbod i dei tilfella der marknaden ikkje leverer eit tilfredsstillande tilbod.

- Regjeringa vil arbeide for at flyselskapa skal ha rammevilkår som sikrar at mesteparten av flyrutetilbodet innanlands skal kunne førast vidare utan tilskot frå staten. Det skal framleis vere mogleg å drive flysel-skap med eit landsdekkjande rutenettverk i Noreg som gjev høve til gjennomgåande reiser.
- Samferdselsdepartementet vil styrkje rettane til passasjerane ved å innføre ei felles klagenemnd for reiser med rute-fly. Regjeringa vil vurdere å innføre ei garantiordning som sikrar passasjerar på rute-fly mot konsekvensane av konkurs i eit flyselskap.
- Samferdselsdepartementet har innført reglar som styrkjer rettane til flypassasjerar med redusert mobilitet, og vil fastsetje ein nasjonal minstestandard for assistenttenester på dette området.
- Samferdselsdepartementets kjøp av flyruter i Distrikts-Noreg er eit sentralt distrikts- og nærings-politisk verkemiddel.

Utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad

$$\prod_{i=1}^n \frac{\lambda_{e_i}(t_i)}{\sum_{k \in R_i} \lambda_k(t_i)}$$

utfordringar

Strategi
tilstanden i dag
arbeidsmiljø

22,7 KG

BARNESTIGNINGSKORT - BOARDING

transport class

DEPARTATYR

ROUTE AIR	DATE	FL	CLASS	STATUS
KL8164	14.JUL	KARLS		SEAT
NAVN	SETE			
HANSEN B H	240			

5 012345 678900 THE AIRLINE FOR NORSE LUFTFART

6. Utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa peikt ut utdanning og kunnskap som eit av dei viktigaste satsingsområda sine. Regjeringa vil vidare føre ein aktiv arbeidsmarknadspolitikk og mellom anna styrkje rettane til arbeidstakarane.

Kunnskapsdepartementet er øvste styresmakt for utdanning i Noreg. Utdanninga av personell til luftfarten i Noreg skjer både i offentlege og private institusjonar. Samferdselsdepartementet ved Luftfartstilsynet godkjenner og fører tilsyn med utdanningsinstitusjonane.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har ansvaret for arbeidsmiljøet. Arbeidstilsynet ligg under Arbeids- og inkluderingsdepartementet og skal føre tilsyn med at føresegnene i arbeidsmiljølova blir følgde. Arbeids- og inkluderingsdepartementet har vidare ansvaret for inntektspolitikken og det inntektspolitiske samarbeidet.

6.1 Tilstanden i dag

6.1.1 Utdanning

Utdanninga av flymekanikarar er lagd til den vidaregåande opplæringa under fylkeskommunane, og det er i dag tilbod på fire stader i Noreg (Bardufoss, Bodø, Sola og Skedsmo). Universitetet i Agder tilbyr ei treårig ingeniørutdanning (bachelor) i flyteknikk.

Avinor har ei bedriftsintern utdanning av flygeleiarar og har, saman med tilsvarande organisasjonar i Danmark og Sverige, skipa eit selskap som skal stå for denne utdanninga.

Det er i dag tre private skular i Noreg som utdanner trafikkflygarar. Utdanninga går føre seg i samarbeid med tilsvarande institusjonar i USA. Mange flyklubbar driv utdanning av privatflygarar. Universitetet i Tromsø planlegg å starte opp ei utdanning av trafikkflygarar.

Kabinpersonalet spelar ei viktig rolle i å vareta tryggleiken om bord i flya. Flyselskapa står sjølv for utdanning av kabinpersonale.



Forsvaret utdannar sine eigne flymekanikarar og flygarar. Delar av utdanninga i Forsvaret har same innhald som den sivile utdanninga på desse områda.

6.1.2 Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten (flygarar og kabintilsette) er regulert delvis av arbeidsmiljølova, og delvis av eigne føresegner. Mellom anna er det eigne reglar om arbeidstid for denne arbeidstakargruppa, som er heimla både i luftfartslova og arbeidsmiljølova, og som blir forvalta av Luftfartstilsynet.

Ansvar for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten er i dag delt mellom Arbeidstilsynet og Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har ansvaret for tilsyn retta mot arbeidsmiljø og arbeidstid. Arbeidstilsynet på si side har i dag ansvaret for tilsyn med reglane om verne- og helsepersonale etter arbeidsmiljølova.

6.1.3 Arbeidsmarknaden

Uroa i norsk luftfart på slutten av 2005 og byrjinga av 2006 var bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet sette i gang arbeidet med strategien for norsk luftfart. I samband med strategien har forskingsstiftinga Fafo utarbeidd ein rapport for Samferdselsdepartementet om arbeidsmarknaden i norsk luftfart.

Hovudkonklusjonen frå Fafo er at det er mange fagforeiningar som organiserer dei tilsette i luftfarten, og at tariffavtalene av ulike grunnar ofte er meir kompliserte enn det som er vanleg elles i arbeidslivet. Auka konkurranse har ført til at dei etablerte flyselskapa har måtta gjennomføre omstillingar. Ifølgje Fafo er dette tilhøve som medverkar til at luftfarten kan vere meir utsett for konflikter enn andre næringar. Konkurranse og vidare omstillingar kan føre til at næringa blir utsett for konflikter også i tida framover.

6.2 Utfordringar

Når det gjeld arbeidsmiljø for flygarar og kabinpersonale, er det utfordringar knytte til delinga av tilsynsansvaret. Regjeringa ser elles at det kan vere somme utfordringar i arbeidsmarknaden for luftfarten.

6.2.1 Utdanning

Regjeringa løyvde i 2005, 2006 og 2007 midlar til utdanning av trafikkflygarar ved Norwegian Aviation College AS (NAC) i Bardufoss. Midlane vart løyvde over budsjet-

tet til Kunnskapsdepartementet. NAC vart i si tid skipa og støtta finansielt av SAS. Løyvingane frå staten vart i 2005 klaga inn for organet som skal overvake EØS-avtala, ESA, som ulovleg statsstøtte. NAC gjekk konkurs i 2007.

Regjeringa meiner framleis at ei nasjonal utdanning av trafikkflygarar over tid vil sikre viktig og naudsynt kompetanse. Kunnskapsdepartementet har for 2008 stilt 5 millionar kroner til rådvelde for Universitetet i Tromsø i samband med planlegginga av trafikkflygarutdanninga ved universitetet.

Slik Regjeringa vurderer det, fungerer utdanning av flymekanikarar godt, men det er viktig at det finst eit miljø for tungt flyvedlikehald i Noreg som kan ta i mot lærlingar.

6.2.2 Arbeidsmiljø

Regjeringa ser at det kan vere behov for å modernisere og oppdatere føresegna om arbeidsmiljø for flygande personell i luftfarten (flygarar og kabintilsette).

Spørsmålet om eit godt arbeidsmiljø i luftfarten er viktig, og regjeringa har eit mål om at tilsynet med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten skal vareta omsynet både til flytryggleiken og arbeidsmiljøet. Ansvar for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten er i dag delt mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet. Denne delinga har vist seg å by på praktiske utfordringar og er kritisert av partane i arbeidslivet.

Eit forslag om å samle tilsynsansvaret med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten i Luftfartstilsynet har vore på allminneleg høyring. Forslaget bygde på ein rapport frå ei arbeidsgruppe som var nedsett av det dåverande Arbeids- og sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet. I høyringa gjekk arbeidstakarorganisasjonane imot forslaget om å samle tilsynsansvaret i Luftfartstilsynet. I staden ønskjer dei at tilsynsansvaret skal samlast i Arbeidstilsynet.

Regjeringa legg til grunn at ansvaret for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten ikkje lenger skal vere delt, men bør samlast i ein instans. Regjeringa tek sikte på å finne ei løysing i denne saka i næraste framtid, der også innspela frå partane i arbeidslivet blir varetekne.

6.2.3 Arbeidsmarknaden

Rapporten frå Fafo viser at det kan vere trekk ved arbeidsmarknaden innanfor norsk luftfart som gjer at denne næringa kan vere meir utsett for arbeidskonflikter enn andre næringar. Vidare viser Fafo til at konkur-

Kapitel 6 Utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad

ranse og omstruktureringar vil kunne skape grobottn for konflikhtar også i framtida.

Regjeringa vil vise til at det er partane i arbeidslivet som har ansvaret for tariffoppgjera og arbeidsfreden, og samfunnet og tredjemann må i utgangspunktet tole dei ulempene som følgjer av ein arbeidskonflikt. Organisasjonsfridomen og retten til arbeidskamp er verna i fleire folkerettslege konvensjonar som Noreg er bunde av. Regjeringa er oppteken av å oppfylle dei folkerettslege pliktene Noreg har teke på seg, og vil syte for å halde norsk lovverk og praksis med tvungen lønsnemnd i samsvar med folkeretten.

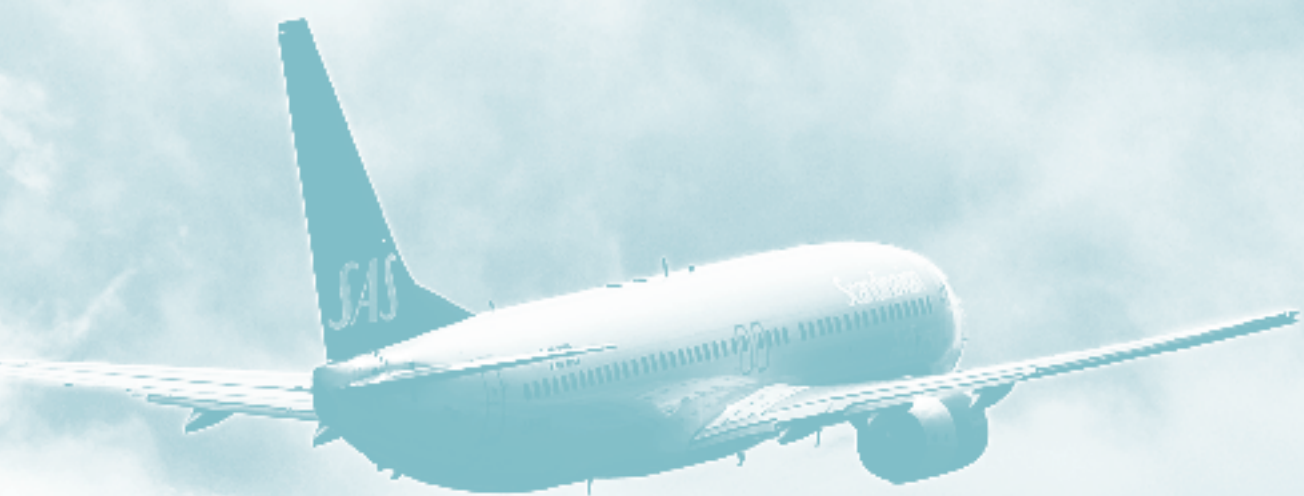
Regjeringa vil likevel vise til at luftfarten er viktig for Noreg. Både arbeidsgjevarane og arbeidstakarane i norsk luftfart har difor eit ansvar for å sjå til at arbeidskonflikhtar i næringa ikkje råkar samfunnet og tredjemann på ein urimeleg måte.

6.3 Strategi

Av Soria Moria-erklæringa følgjer det at utdannings- og arbeidsmarknadspolitikken er viktige satsingsområde for Regjeringa. På luftfartsområdet er det utfordringar knytte til delinga av ansvaret for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygarar og kabinpersonale. Det kan òg vere somme utfordringar knytte til organiseringa av arbeidsmarknaden i luftfarten.

- Regjeringa meiner at utdanning av trafikkflygarar bør lokaliserast i Noreg ved ei eventuell offentleg finansiering. Kunnskapsdepartementet har for 2008 stilt 5 millionar kroner til rådvelde for Universitetet i Tromsø i samband med planlegginga av trafikkflygarutdanninga ved universitetet.
- Regjeringa går inn for at regelverket om arbeidsmiljøet for flygarar og kabintilsette skal moderniserast og oppdaterast.
- Spørsmålet om eit godt arbeidsmiljø i luftfarten er viktig, og Regjeringa har eit mål om at tilsynet med arbeidsmiljøet for flygande personell i luftfarten skal vareta omsynet både til flytryggleiken og arbeidsmiljøet. Når det gjeld spørsmålet om plassering av tilsynsansvaret, legg Regjeringa vidare til grunn at ansvaret for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygande personell ikkje lenger skal vere delt mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet, men samlast i ein instans. Regjeringa tek sikte på å finne ei løysing i denne saka i næraste framtid, der også innspela frå partane i arbeidslivet blir varetekne.
- Det er trekk ved arbeidsmarknaden i luftfarten som gjer at næringa kan vere meir utsett for konflikhtar enn andre næringar. Det er partane i arbeidslivet som har ansvaret for tariffoppgjera og arbeidsfreden. Regjeringa vil likevel vise til at både arbeidsgjevarane og arbeidstakarane har eit ansvar for å sjå til at arbeidskonflikhtar i luftfarten ikkje råkar samfunnet og tredjemann på ein urimeleg måte.





Utgitt av:
Samferdselsdepartementet

Offentlege institusjonar kan tinge fleire
eksemplar av denne publikasjonen frå:
Servicesenteret for departementa
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefaks: 22 24 27 86

Oppgi publikasjonskode N-0542
Design og trykk: 07 Gruppen AS/2008 – opplag 1500

