

Innst. O. nr. 54

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart

Ot.prp. nr. 28 (2000-2001)

Til Odelstinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart.

I både nasjonal og internasjonal luftfart er det et økende problem at passasjerer oppfører seg klanderverdige om bord i luftfartøy. Etter de reglene som gjelder i dag, er det i luftfartslovgivningen ingen direkte hjemmel til å kunne straffe passasjerer som oppfører seg på en måte som går ut over sikkerheten. Et klarere regelverk på dette området kan derfor være med på å gjøre flytrafikken sikrere, jf. forslag til endringer i bl.a. § 6-3 og § 14-11. Her går det fram at flypassasjerer skal ha plikt til å rette seg etter anmodninger fra fartøysjefen og flymannskapet om å følge god skikk og orden om bord og ikke oppføre seg på en måte som går ut over sikkerheten til flyet, besetningen eller andre passasjerer (§6-3). Den som bryter et slikt påbud, kan straffes med bøter eller fengsel i inntil seks måneder eller begge deler (§14-11).

Proposisjonen omfatter også forslag til en del mer lovtekniske endringer og tilpasninger, i tråd med internasjonalt regelverk innenfor luftfarten.

Som bakgrunn for lovforslagene vises til at det høsten 1998 ble nedsatt en intern arbeidsgruppe i Samferdselsdepartementet, med fast representasjon fra Luftfartsverket, for å vurdere en revisjon av luftfartsloven.

Arbeidsgruppen la fram en rapport 11. juni 1999 med forslag til endringer som burde gjøres for å få et mer fullstendig bilde av gjeldende rettstilstand på luftfartens område. På bakgrunn av rapporten har en utarbeidet forslag til revisjon av enkelte bestemmelser i luftfartsloven.

Forslag til endringer i luftfartsloven og avholdelsespliktløven ble sendt på høring 17. desember 1999.

Høringsfristen ble satt til 1. mars 2000. Spørsmålet om utvidet forklaringsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten (jf. § 12-5) ble sendt på fornyet høring til berørte instanser.

Liste over høringsinstanser går fram av vedlegg 1 til proposisjonen. En nærmere redegjørelse for høringsinstansenes syn er gitt under drøftelsene i proposisjonen av de enkelte forslag til endringer.

Luftfartstilsynet, Luftfartsverket og Utenriksdepartementet har uttalt at det kunne være ønskelig med en mer gjennomgripende gjennomgang av hele luftfartsloven.

Et par høringsinstanser har kommet med uttalelser av mer generell karakter. Miljøverndepartementet har foreslått å ta inn en formålsbestemmelse (formålsparagraf som inkluderer miljøvern i vid forstand) og Flyselskapenes Landsforening har foreslått at det bør tas inn en grunnregel for lufttrafikk (gjennomføre flyging hensynsfullt m.v.).

Departementet vil på sikt foreta en total gjennomgang av loven. Dette er imidlertid et meget omfattende arbeid og ligger fram i tid. Det er følgelig i denne omgang bare foretatt de endringer som ble ansett påkrevd eller nødvendig å gjennomføre. Ved en totalgjennomgang av loven vil det være naturlig å vurdere forslagene til formålsbestemmelser.

Luftfartstilsynet ble opprettet som ordinært forvaltningsorgan fra 1. januar 2000. Samferdselsdepartementets myndighet etter luftfartsloven er i hovedsak delegert til Luftfartstilsynet. Det har ikke vært behov for å endre luftfartsloven som følge av denne omorganiseringen.

I henhold til kgl. res. av 15. mars 1996 nr. 270 er luftfartsloven gitt anvendelse på Svalbard. Svalbard er imidlertid ikke omfattet av EØS-reglens virkeområde, jf. lov 27. november 1992 nr. 109 § 6.

2. NÆRMERE OM FORSLAG TIL DE ENKELTE ENDRINGENE

2.1 EØS-avtalen - bakgrunn for endringer i loven i tilknytning til EØS-avtalen

I kap. 3.1 i proposisjonen redegjøres det for bakgrunnen for forslaget til endringer i tilknytning til EØS-avtalen.

Ved forrige revisjon av luftfartsloven inngikk ikke tilpasning til EØS-avtalens regelverk i utvalgets mandat, jf. Ot.prp. nr. 84 (1992-1993), jf. Innst. O. nr. 123 (1992-1993).

EØS-avtalens regelverk ble innarbeidet som forskrifter i norsk rett med hjemmel i luftfartslovens kapittel XVI EØS-regler. Nevnte regelverk inneholder bestemmelser som på vesentlige punkter er forskjellige fra gjeldende luftfartslov og dens systematikk.

Hjemmelen er generelt formet, og det er meningen at den skal benyttes som grunnlag for å oppfylle også eventuelle nye og framtidige forpliktelser i henhold til EØS-avtalen.

Tilpasningen av norsk rett til EUs regelverk på luftfartens område har følgelig foregått etter et tosporet system. Reglene i luftfartsloven kapittel XVI går i tilfelle av motstrid foran luftfartslovens øvrige bestemmelser.

Luftfartsloven fra 1993 synliggjør således i liten grad nytt regelverk som er innført med hjemmel i EØS-avtalen og som omfatter EØS-området. Det er blant annet gitt sentrale EØS-regler om anbud, markedsadgang og lisens uten at dette går fram direkte av loven. En rekke av lovens hovedregler og sentrale bestemmelser, som følger av EØS-avtalen, er således fastsatt ved forskrifter.

Departementet foreslår å tydeliggjøre lovens tosporede system, innenfor/utenfor EØS-området, samt hvilke spesielle regler som gjelder innenfor EØS-området. Å eventuelt innta det som i dag er forskrifter i selve loven, er en modell som vil medføre at loven vil øke voldsomt i volum.

Videre vil en ordning der man viser til den aktuelle rådsforordningen i den aktuelle bestemmelsen i luftfartsloven, føre til at man må foreta lovendring ved implementering av nye forordninger eller endringer i gjeldende forordninger. Dette vil være upraktisk i og med at de fleste forordninger kan gjennomføres som forskrifter etter § 16-1 (Forskriftsfullmakt til å gi forskrifter om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen). Loven er gjort mer informativ ved å endre § 16-1 første ledd.

Departementet foreslår videre å benytte samme henvisningsteknikk på de andre bestemmelsene som er foreslått endret, for å opplyse om at det gjelder rådsforordninger som gir anvisning på en løsning i strid med bestemmelsen.

Dette gjelder foruten § 2-2 nr. 1 (Krav til nasjonalitet) også §§ 3-2 første ledd første punktum (Nasjonalitetsvilkår) og 8-1 første ledd (Krav til konsesjon).

For § 3-7 første ledd nr. 2 (Slettelse av luftfartøy) foreslår departementet å beholde ordlyden som i forslaget som ble sendt på høring.

2.2 Straff ved overtredelse av EØS-retten

Det foreslås innført sanksjonsbestemmelser i tilknytning til de mest sentrale rådsforordningene som er en del av EØS-avtalen på luftfartens område.

I de forordninger der det er angitt at medlemslandene skal legge til rette for sanksjoner og straff ved overtredelser av forordningen, skal medlemslandene se til at overtredelse av fellesskapsretten sanksjoneres i overensstemmelse med liknende bestemmelser i nasjonal lovgivning.

Ut fra hensynet til rettssikkerheten og at antallet rådsforordninger på luftfartens område er relativt begrenset, har en valgt å individualisere hvilke bestemmelser i de ulike rådsforordningene som er straffebelegte.

Sanksjonsbestemmelsen skal gjelde for tre av rådsforordningene som er en del av EØS-avtalen på luftfartens område:

- Rfo (EØF) nr. 2407/92 om lisenser til luftfartsselskaper.
- Rfo (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet.
- Rfo (EØF) nr. 2409/92 om takster og rater i lufttrafikk.

Det foreslås en straffebestemmelse i tråd med endringer foreslått av Justisdepartementet og Riksadvokaten. Straff; bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Videre foreslår departementet en utvidelse av henvisningen i § 14-33 (Andre enn eier eller bruker som straffebudene er rettet mot) til § 14-23 a (Overtredelse av krav til lisens m.v. etter loven § 16-1) på bakgrunn av merknader fra Justisdepartementet.

Departementet forutsetter at strafferammen i forskrift av 2. november 1998 nr. 1050 om flyselskaperes plikt til å melde inn billettpriser endres fra 3 til 6 måneder slik at den blir i tråd med forslag til ny straffebestemmelse i luftfartsloven § 14-23 a.

2.3 Lovens virkeområde

Tilpasningen av norsk rett til EUs regelverk på luftfartens område har foregått etter et tosporet system.

For å tydeliggjøre lovens virkeområde foreslås det å føye til et nytt ledd i § 1-1 (Lovens generelle virkeområde), der man foretar en generell henvisning til regelverk som er gitt på bakgrunn av EØS-avtalen på luftfartens område.

Videre ble det foreslått å foreta mindre redaksjonelle endringer i § 1-2 (Lovens generelle virkeområde på kontinentalsokkelen og utenfor norsk område).

2.4 Nasjonalitetsvilkår

I luftfartsloven § 2-2 (Krav til nasjonalitet) er det fastsatt visse krav til nasjonalitet for luftfart innenfor norsk område, videre er det i luftfartsloven § 3-2 (Nasjonalitetsvilkår) satt visse nasjonalitetsvilkår som må være oppfylt for at et luftfartøy kan bli registrert i Norges luftfartøyregister. Kravene som går fram der gjelder imidlertid bare for land utenfor EU/EØS, se kapittel 3.1 om EØS-avtalen.

Luftfartsloven §§ 2-2 og 3-2 første ledd er foreslått endret for å synliggjøre kravene i lisensforordningen for registrering. Det er foreslått å ta inn en henvisning til § 16-1 om gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område i bestemmelsene.

2.5 Sletting av luftfartøy

Luftfartsloven § 3-7 (Sletting av luftfartøy) gir regler for når et fartøy skal slettes fra Norges luftfartøyregister. Blant annet fastsetter første ledd nr. 2 at fartøyet skal slettes når nasjonalitetsvilkårene i lovens § 3-2 ikke lenger er oppfylt.

Bestemmelsene reiser imidlertid spørsmål i forhold til luftfartøy som er registrert på bakgrunn av EØS-reglene om lisens.

Det er foreslått å utvide bestemmelsen til også å gjelde sletting av luftfartøy når vilkårene i lisensforordningen ikke lenger er til stede.

Videre foreslås bestemmelsen endret slik at et varsel fra luftfartøyregisteret om at fartøyet vil bli slettet, må anses tilstrekkelig og vedtaket om sletting av luftfartøyet blir ikke gitt oppsettende virkning. Spørsmålet om sletting blir da i all hovedsak avgjort av luftfartregisteret.

2.6 Overføring av registerhjemmel

I luftfartsloven § 3-25 (Overføring av registerhjemmel) er det i annet ledd vist til skifteloven § 64. Skifteloven § 64 er nå opphevet.

Det foreslås å endre paragrafen i samsvar med de endringer som ellers er blitt gjort i lovverket, jf. lov 3. mars 1972 nr. 5 om arv med mer § 6 (arveloven).

2.7 Tilbakekall av sertifikater

Av luftfartsloven § 5-6 første ledd følger at luftfartsmyndigheten kan tilbakekalle et sertifikat dersom innehaveren; «i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for denne eller om han ellers ikke fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder».

Departementet viste i høringsnotatet til at gjelden § 5-6 framstod som uklar. Bestemmelsen ble foreslått endret slik at første ledd hjemler både midlertidig og endelig tilbakekall og nåværende tredje ledd første punktum oppheves.

Riksadvokaten og Luftfartstilsynet peker på at forslaget til endring i bestemmelsens første ledd,

knyttet til angivelsen av hvilke handlinger som kan gi grunnlag for tilbakekall, kan medføre en innsnevring av luftfartsmyndighetens adgang til å tilbakekalle sertifikater.

På bakgrunn av de innkomne merknader til forslag til ny ordlyd på § 5-6 foreslår departementet at det ikke foretas endringer i bestemmelsen og at nåværende ordlyd opprettholdes.

2.8 Uregjerlige passasjerer

Fartøysjefens myndighet over besetning, passasjerer og gods går fram av luftfartsloven kapittel VI. Fartøysjefen og tjenesten ombord. Fartøysjefen har høyeste myndighet ombord, jf. § 6-1. Fartøysjefen kan også iverksette maktbruk for å opprettholde orden og lydighet, jf. § 6-4.

Fartøysjefen kan videre nekte å ta om bord og har rett til å sette av passasjerer, besetningsmedlemmer og gods når forholdene krever det, videre plikter passasjerene å rette seg etter de anvisninger som fartøysjefen gir for god skikk og orden om bord, jf. § 6-3. Overtredelse av denne plikten er imidlertid ikke straffesanksjonert. Straffesanksjonene i § 14-11 om lydighetsnektelse er bare rettet mot besetningsmedlemmenes manglende etterkommelse av foresattes ordre.

Det er et økende problem både nasjonalt og internasjonalt at passasjerer opptrer klanderverdig ombord i luftfartøy. Hvis en passasjer ikke etterkommer fartøysjefens pålegg om «god skikk og orden ombord» er manglende etterlevelse av slikt pålegg ikke straffesanksjonert. Det synes å være et behov for å styrke fartøysjefens myndighet etter loven. Videre bør fartøysjefen kunne overlate til den ansvarlige i kabinen eller andre besetningsmedlemmer å gi anvisning for god skikk og orden om bord.

Det foreslås å innføre straffesanksjoner mot de passasjerer hvis opptreden innebærer en sikkerhetsrisiko som kan sette fartøy, besetning eller andre passasjerer i fare, jf. § 6-3. Fartøysjefens myndighet og § 14-11. Lydighetsnektelse fra passasjerer og besetning.

I § 6-3 er det tydeliggjort fartøysjefens eller den ansvarlige i kabinens myndighet overfor uregjerlige passasjerer, jf. § 14-11. Det er også gitt hjemmel for at fartøysjefen kan gi fullmakt etter denne bestemmelsen til andre besetningsmedlemmer. Videre har en angitt hvilken oppførsel fra passasjerenes side som ikke kan godtas, og som kan gi grunnlag for straff.

§ 14-11 er endret slik at de strafferettslige sanksjonene også utvides til å omfatte passasjerer hvis opptreden innebærer en sikkerhetsrisiko ombord i luftfartøyet. Strafferammen er fastsatt til bøter eller fengsel inntil 6 måneder eller med begge deler, da dette vil holde for pågrepelse når vilkårene ellers er til stede etter straffeprosessloven § 171.

2.9 Misbruk av legemidler

Luftfartstilsynet er tilsluttet Joint Aviation Authorities (JAA) - et felleseuropeisk samarbeid for å fremme flysikkerheten.

JAA har i sitt forslag til regelverk, JAR-OPS 1 og 3 om ervervsmessig lufttransport, gitt anvisning på promillegrense for tjenestegjørende ombord i ervervsmessig luftfart. JAR-OPS 1 og 3 er implementert i norsk rett, men man har ikke implementert den promillegrense som JAA har lagt til grunn da den ikke er i samsvar med norsk lovgivning.

Departementet foreslår derfor i kapittel 3.9 blant annet å endre luftfartsloven slik at alkoholgrensen i blodet ikke skal overstige 0,2 promille. Bestemmelsen er gjort generell, dvs. at den gjelder både for ervervsmessig og ikke-ervervsmessig luftfart. Bestemmelsen får videre rekkevidde enn promillegrensen i JAR-reglementet. De nevnte JARs gjelder bare ervervsmessig luftfart ved bruk av luftfartøy til transport av passasjerer, gods og/eller post. I avholdspliktloven og JAR-OPS 1 og 3 er det inntatt en regel om forbud mot inntak av alkohol av et tidsrom på 8 timer før tjenesten begynner, denne er nå inntatt i luftfartsloven. Formuleringen er i samsvar med JAR-OPS 1 og 3 som representerer et ubetinget forbud i forhold til avholdspliktloven.

Videre foreslås en endring av avholdspliktloven slik at unntaket for inntak av øl med inntil 2,50 volumprosent alkohol i tjenestetiden blir opphevet.

2.10 Landingsplasser

Gjeldende lovs kapittel VII omhandler landingsplasser og bakkjetjeneste. Loven skiller mellom landingsplass til allmenn og ikke allmenn bruk. For landingsplass til allmenn bruk kreves i medhold av § 7-5 konsesjon fra Kongen for å anlegge, drive og inneha slik landingsplass.

For landingsplass til ikke allmenn bruk er Luftfartstilsynet gitt fullmakt til å gi tillatelse. For landingsplass som ikke er særskilt innrettet, gjerne kalt naturlig landingsplass, behøver man ikke godkjenning, med mindre luftfartsmyndigheten særskilt bestemmer det.

Det foreslås å oppheve skillet mellom landingsplass til allmenn og ikke allmenn bruk for enkelte områder.

Departementet foreslår å endre § 7-5 slik at man krever konsesjon fra departementet for å anlegge, drive eller inneha landingsplass, uten at man skiller mellom lufthavner til allmenn og ikke allmenn bruk.

På bakgrunn av at de fleste av høringsinstansene har vært kritiske til forslaget om å innta en regel der man har mulighet for å fastsette at fylkesmannen kan gi konsesjon for landingsplasser, ønsker ikke departementet å foreta noen endring av ordningen. Departementet er enig i at en slik løsning må utredes nærmere før den eventuelt kan bli gjennomført.

Staten trenger ikke konsesjon, dette unntaket er foreslått opphevet.

2.11 Forholdet mellom luftfartsloven kap. VII og plan- og bygningsloven

Luftfartsverket og Luftfartstilsynet ønsker i utgangspunktet å benytte plan- og bygningsloven i størst mulig utstrekning for å løse sine planbehov.

En eventuell endring av luftfartslovens bestemmelser om utarbeidelse av restriksjonsplaner i §7-12 flg., slik at planleggingen alltid må skje i form av reguleringsplan, vil gi samme system som gjelder for vegplanlegging og jernbanepanlegging.

Departementet hadde en gjennomgang og vurdering av bestemmelsenes rekkevidde i samråd med Luftfartsverket og kom fram til at plan- og bygningslovens bestemmelser ikke gir tilstrekkelig hjemmel for så vidt gjelder å fastsette plan over luftfartshindringer.

Departementet foreslår luftfartsloven § 7-12 endret slik at man får forsterket plan- og bygningslovens rolle, men beholder muligheten for å utarbeide særskilt plan etter luftfartsloven.

2.12 Luftfartshindringer - rapportering og merking

Formålet med luftfartsloven kapittel VII underkapittel D om luftfartshindringer er å bedre sikkerheten rundt lufthavnene. Det er imidlertid i luftfartsloven § 7-22 (Om områder som ikke går inn under noen plan) åpnet for at man må kunne gi bestemmelser som rekker ut over planområdene rundt lufthavnene. Det er blant annet angitt i motivene at man for eksempel kan utferdige bestemmelser om merking.

Etter luftfartsloven kan departementet bestemme at det skal utarbeides og fastsettes en plan over høydebegrensninger og andre rådighetsinnskrenkninger som finnes nødvendig i området utenfor landingsplassen. Det er også åpnet for at man kan gi bestemmelser som rekker ut over planområdene rundt lufthavnene uten at dette er nærmere presisert. Det foreslås at luftfartsloven § 7-22 endres slik at det går klart fram at departementet kan gi bestemmelser om rapportering og merking av luftfartshindringer og at det ikke er tvilsomt at det er tiltakshaver som må bære kostnaden både for etablering og eventuelt vedlikehold av merkingen.

2.13 Krav til konsesjon for ervervsmessig og regelbundet trafikk

Luftfartsloven angir at alle flyselskap som driver rutetrafikk innen Norge eller til/fra Norge skal ha konsesjon til slik rutedrift meddelt av kongen i statsråd, jf. luftfartsloven § 8-1 Krav til konsesjon. Det er imidlertid gjort unntak i loven for flyselskap hjemmehørende i EØS-området, jf. § 16-1. Slike flyselskap trenger nå

bare en lisens utstedt av myndighetene i det land hvor de er hjemmehørende.

Det er foreslått en forenkling av bestemmelsene om krav til konsesjon for ervervsmessig og regelbundet trafikk.

Det foreslås å endre § 8-1 slik at flyruter som er hjemlet i en gyldig bilateral luftfartsavtale heretter kan godkjennes av departementet. For flyruter som ikke er hjemlet i en luftfartsavtale, vil det som tidligere, måtte søkes om konsesjon.

2.14 Finansieringshjemmel som gjelder anbud

Det foreslås å oppheve luftfartsloven § 8-11 (Særskilt avgift til finansiering av anbud) der departementet er gitt hjemmel til å fastsette særskilte avgifter på norske innenriksruter til finansiering av statlig kjøp av flyrutetjenester på anbud.

2.15 Utvidet forklaringsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten

I forbindelse med undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser plikter enhver på forlangende i henhold til luftfartsloven § 12-5 (Undersøkelsesmyndighetens rettigheter) å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger han sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. De vanlige regler om fritak for forklaringsplikt som følger av straffeprosessloven og tvistemålsloven gjelder ikke. Det foreligger en såkalt utvidet forklaringsplikt.

I henhold til straffeprosessloven og tvistemålsloven er det gjort begrensninger i forklaringsplikten slik at man bl.a. skal slippe å bidra til å inkriminere seg selv.

Bakgrunnen for bestemmelsen om utvidet forklaringsplikt var at den utgjorde et ledd i det som er blitt kalt «kontrollavgivningen», jf. Innstilling III av 1957 fra Kommisjon til revisjon av luftfartsloven. Bestemmelsen ga den administrative myndighet hjemmel til å kreve opplysninger og foreta granskning som et ledd i sin kontrollvirksomhet.

Med hjemmel i luftfartsloven § 12-4 er Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) opprettet som en egen undersøkelsesmyndighet med oppgave å undersøke luftfartsulykker og luftfartshendelser. HSL har kun flytryggingsmessige oppgaver og skal heller ikke fordele skyld og ansvar.

Det foreslås å endre bestemmelsen om utvidet forklaringsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten, Havarikommisjonen for sivil luftfart.

Utfra hensynet til flysikkerhet er det foreslått å opprettholde den utvidede forklaringsplikt, men at de involvertes rettssikkerhet ivaretas gjennom et forbud mot å bruke selve forklaringen til annet formål enn undersøkelsesmyndighetens arbeid med oppklaring av luftfartsulykken eller -hendelsen. Det foreslås også at opplysninger som kommer fram under slike forkla-

ringer ikke kan brukes som bevis mot vedkommende i en senere straffesak, jf. § 12-5 nytt femte ledd.

Med flytrygging forstås kartlegging, identifisering og analysering av risikopotensialer til luftfartsulykker slik at det gjennom undersøkelsen blir mulig å sette inn forebyggende tiltak for å forhindre ulykker eller at samme type ulykke gjentar seg.

Departementet legger til grunn at alt involvert personell og ikke bare besetningsmedlemmer skal omfattes av bestemmelsen. Dette fordi den nødvendige åpenhet ikke bare gjelder besetninger, men også bakkepersonell og lufttrafikk-tjenestepersonell og personer som står bak fly- og helikopteroperasjoner.

Bestemmelsen er ikke til hinder for at undersøkelsesmyndigheten umiddelbart kan varsle tilsynsmyndigheten om forhold som er av vesentlig betydning for sikkerheten i luftfarten.

2.16 Opplysningsplikt

Luftfartsloven § 13-4 Om opplysningsplikt pålegger i dag blant annet «eier eller bruker av luftfartøy» å gi opplysninger som luftfartsmyndigheten forlanger for å kunne utføre sine gjøremål.

Dagens utvikling går mot at gruppen av operatører på lufthavnen utvides, for eksempel ved etablering av rene handlingselskaper.

På bakgrunn av utviklingen i den senere tid med hensyn til hvem som innehar informasjon om trafikkforhold, foreslås det at opplysningsplikten i luftfartsloven § 13-4 utvides til også å omfatte andre leverandører og brukere av lufthavner.

2.17 Opphør av distriktsbidragsordningen

Med hjemmel i § 173 i luftfartsloven av 16. desember 1960 har det vært ytet distriktsbidrag til bygging og utbedring av statens landingsplasser og luftfartsanlegg. Bestemmelsen ble videreført i § 13-5 i någjeldende luftfartslov.

Ordningen med kontant distriktsbidrag ble opphevet for utbyggingstiltak som ble gjennomført etter 1. januar 1978.

Det foreslås at lovbestemmelsen oppheves da ordningen med distriktsbidrag må anses opphørt.

2.18 Mindre redaksjonelle endringer

Krav til luftdyktighets- og miljøbevis ved bruk av luftfartøy

Det må en mindre redaksjonell endring til i § 4-4. I bestemmelsens tredje ledd brukes betegnelsen «Luftfartsmyndighetene» i flertallsform. Dette foreslås endret til «Luftfartsmyndigheten» i entallsform.

Fastsettelse av avgifter

I luftfartsloven § 7-26 om fastsettelse av avgifter er det benyttet betegnelsen landingsplass til allmenn bruk. Skillet mellom landingsplass til allmenn og ikke

allmenn bruk er foreslått fjernet når det gjelder konseksjon og godkjenning. Det er imidlertid visse regler som bør gjelde bare for landingsplasser som er åpne for allmennheten og betegnelsen «landingsplass til allmenn bruk» blir derfor opprettholdt.

Tilsvarende gjelder § 7-25 Kontroll av personer m.v. og § 7-28 Utenlandske luftfartøyers adgang til landingsplasser m.v.

§ 13-2 Om tilbakeholdsrett av luftfartøyer m.v.

Luftfartsloven § 13-2 fjerde ledd viser blant annet til lov 20. mai 1939 nr. 2 om arrestfrihet m.v. for luftfartøyer. Denne loven er opphevet. Det vises nå til lov om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdelsesloven) av 26. juni 1992 nr. 86.

Departementet foreslår at det i § 13-2 fjerde ledd blir henvist til tvangsfullbyrdelsesloven som sådan og ikke en enkelt bestemmelse i tvangsfullbyrdelsesloven.

3. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Forslagene til endringene i luftfartsloven antas ikke å medføre administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning, med unntak av § 7-22.

Når det gjelder forslaget om nytt annet ledd i § 7-22 om rapportering og merking av luftfartshindre vil tiltak etter denne bestemmelsen forventes å ha økonomiske konsekvenser. Etter lovforslaget plikter tiltakshaver eller eier selv å bære kostnadene for merking av luftfartshindre og vedlikehold av en slik merking. Det er vanskelig nå å kvantifisere hvor omfattende disse økonomiske konsekvensene vil bli for berørte tiltakshavere og eiere. Det er imidlertid en forutsetning at når departementet eller Luftfartstilsynet gir bestemmelser om merking av luftfartshindringer, må på vanlig måte konsekvensene av tiltakene være utredet etter prinsippene nedfelt i «Utredningsinstruksen».

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart gjøres følgende endringer:

§ 1-1 nytt annet ledd skal lyde:

For luftfart som omfattes av EØS-avtalens bestemmelser, gjelder regler om utfylling og gjennomfø-

ring av EØS-avtalen på luftfartens område i denne lov foran lovens øvrige bestemmelser.

§ 1-2 første, tredje og fjerde ledd skal lyde:

Med mindre annet bestemmes av Kongen, får loven anvendelse på luftfart i tilknytning til petroleumsvirksomhet på *norsk kontinentalsokkel*.

Reglene i kapittel X får anvendelse også på luftfart med utenlandsk luftfartøy utenfor norsk område i den utstrekning det følger av overenskomst med fremmed stat eller for øvrig av alminnelige rettsgrunnsetninger.

Med hensyn til straffebestemmelsernes anvendelse på handlinger foretatt utenfor norsk område gjelder reglene i den borgerlige straffelov kapittel 1, jf. nærværende lovs § 15-2 *annet ledd*.

§ 2-2 første ledd skal lyde:

Luftfart innenfor norsk område kan bare foretas med fartøy som har:

1. norsk nasjonalitet, *hvis ikke annet følger av regler i denne lov, jf. særlig § 16-1*, eller
2. nasjonalitet i fremmed stat som har sluttet overenskomst med Norge om rett til slik fart, eller
3. særskilt tillatelse av luftfartsmyndigheten.

§ 3-2 Overskriften og første ledd første punktum skal lyde:

§ 3-2 Nasjonalitetsvilkår *som ikke omfattes av EØS-avtalen på luftfartens område*

Et luftfartøy kan bare bli registrert når det har norsk eier, *hvis ikke annet følger av regler i denne lov, jf. særlig § 16-1*.

§ 3-7 første ledd pkt. 2 skal lyde:

2. når vilkårene etter § 3-2 *eller i forskrift gitt med hjemmel i § 16-1 om gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område ikke lenger er til stede*,

§ 3-25 annet ledd skal lyde:

Bestemmelsen i første ledd gjelder også dokument utstedt av loddeiere eller skifterett i medhold av § 3-24 annet eller tredje ledd. Loddeiere som ønsker selv å overta registrert luftfartøy som de har arvet, får registerhjemmel ved registrering av erklæring om overtagelsen. Blir boet overtatt av gjenlevende ektefelle alene i medhold av *lov 3. mars 1972 nr. 5 om arv m.m. § 6*, går hjemmelen over til gjenlevende ektefelle ved registrering av attest fra skifteretten om at boet er overtatt av den gjenlevende.

§ 4-4 tredje ledd skal lyde:

Luftfartsmyndigheten kan gi et fartøy særskilt tillatelse til luftfart uten hinder av reglene i første og annet ledd. Tillatelsen kan når som helst tilbakekalles.

§ 6-3 Overskriften og tredje ledd skal lyde:

§ 6-3 Fartøysjefens myndighet *overfor besetningsmedlemmer og passasjerer*

Passasjerer plikter å rette seg etter de anvisninger for god skikk og orden ombord som gis av fartøysjefen, den ansvarlige i kabinen eller andre besetningsmedlemmer som fartøysjefen bemyndiger. Passasjerer må ikke opptre slik at sikkerheten til fartøy, besetning eller andre passasjerer settes i fare.

§ 6-11 første ledd skal lyde:

Ingen må gjøre tjeneste ombord når han er påvirket av alkohol (ikke edru) eller annet berusende eller bedøvende middel eller på grunn av sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak er uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte. *Forbudet gjelder også inntak av alkohol i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner. Den som utøver tjeneste ombord i luftfartøy, må ikke ha en alkoholkonsentrasjon i blodet som overstiger 0,2 promille. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff.*

Ny § 7-4 a skal lyde:

§ 7-4 a *Misbruk av legemidler m.v. i flysikrings-tjenesten m.fl.*

Departementet kan gi forskrifter om at lovens § 6-11, jf. § 14-12 skal gis anvendelse på dem som tjenestegjør i luftfartens flysikringstjeneste eller i ervervs-messig luftfartsforetak og derunder arbeider med kontroll av luftfartøy i luften eller i radiosambandstjenesten.

§ 7-5 skal lyde:

§ 7-5 *Konsesjon til landingsplass*

For å anlegge, drive eller inneha landingsplass kreves konsesjon fra departementet.

Departementet kan bestemme at en landingsplass etter første ledd under hensyn til dens karakter, trafik-kens omfang eller varighet eller andre særlige forhold skal kunne anlegges, drives eller innehas uten konse-sjon.

Det kreves ikke konsesjon for landingsplass der det er eller vil bli foretatt ubetydelig rydnings-, an-leggs- eller bygningsvirksomhet og antall flybevege-lser er av et ubetydelig omfang, med mindre flysikker-hetsmessige eller støymessige hensyn tilsier at første ledd kommer til anvendelse.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om konsesjon til landingsplass.

§ 7-8 første ledd første punktum skal lyde:

Når konsesjonstiden for landingsplass til allmenn bruk er utløpt, har staten rett til helt eller delvis å inn-

løse konsesjonshaverens anlegg med rettigheter og løst tilbehør mot erstatning etter skjønn.

§ 7-10 Oppheves.

§ 7-11 Overskriften, første og nytt annet ledd skal lyde:

§ 7-11 *Teknisk og operativ godkjenning av landings-plass m.v.*

Landingsplass må være godkjent av luftfartsmyn-digheten.

Departementet kan gi forskrifter om at en lan-dingsplass etter første ledd under hensyn til dens ka-rakter, trafik-kens omfang eller varighet eller andre særlige forhold skal kunne drives uten teknisk og ope-rativ godkjenning.

Nåværende annet, tredje og fjerde ledd blir tredje, fjerde og femte ledd.

§ 7-12 skal lyde:

§ 7-12 *Plan over luftfartshindringer m.v.*

Vedkommende departement kan bestemme at det for en landingsplass skal utarbeides og fastsettes en plan over de høydebegrensninger og andre rådighets-innskrenkninger som finnes nødvendige i området utenfor landingsplassen med hensyn til bebyggelse, master, ledninger, beplantning, forstyrrende virksom-het og andre luftfartshindringer. I sjø- og isflyhavner kan planen også omfatte selve havneområdet.

Restriksjoner skal normalt fastsettes gjennom ut-arbeiding av reguleringsplan etter plan- og bygnings-loven. Særskilt plan i medhold av første punktum skal bare utarbeides dersom det etter en konkret vurdering anses nødvendig.

I planen skal angis grensene for det område den omfatter.

Planens gyldighet kan begrenses til et bestemt tidsrom.

§ 7-22 nytt annet ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om rapportering og merking av luftfartshindringer. Tiltakshaver eller eier bærer kostnadene for merking av luftfartshindre og vedlikehold av merkingen.

§ 7-26 skal lyde:

§ 7-26 *Fastsettelse av avgifter*

Departementet kan fastsette avgifter for benyttel-se av landingsplasser som er til allmenn bruk. Depar-tementet kan også fastsette avgifter for at andre luft-fartsanlegg eller tjenester stilles til rådighet for eier eller bruker av luftfartøy, selv om fartøyet ikke gjør bruk av dem.

§ 8-1 skal lyde:

§ 8-1 Krav til konsesjon

For luftfart i ervervsmessig og regelbundet trafikk (rutebart) innenfor norsk område kreves konsesjon fra Kongen, *hvis ikke annet følger av regler gitt i denne lov, jf. særlig § 16-1.*

For luftfart som er hjemlet i en luftfartsavtale kreves godkjenning fra departementet.

Departementet kan bestemme at det for visse arter rutefart skal være tilstrekkelig med tillatelse etter § 8-8.

§ 8-11 Oppheves.

§ 12-5 nytt femte ledd skal lyde:

Forklaringer avgitt i henhold til første ledd kan kun brukes til flytryggingsmessige formål. Opplysninger fremkommet under forklaringer avgitt i henhold til første ledd kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen, i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 13-2 fjerde ledd skal lyde:

Reglene i første og andre ledd får anvendelse i den grad de ikke kommer i konflikt med lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdelsesloven) og Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om arrest i luftfartøyer av 29. mai 1993.

§ 13-4 første ledd skal lyde:

Eier eller bruker av luftfartøy, innehaver av godkjent landingsplass eller annet luftfartsanlegg og andre leverandører på og brukere av lufthavner plikter å gi slike opplysninger som luftfartsmyndigheten forlanger for å kunne utføre sine gjøremål. Det samme gjelder innehaver av godkjent bedrift som nevnt i § 4-10 eller av annen virksomhet som drives med godkjenning eller tillatelse etter denne lov eller forskrifter gitt med hjemmel i den.

§ 13-5 Oppheves.

§ 14-11 skal lyde:

§ 14-11 Lydighetsnektelse fra passasjerer og besetning

Dersom noen som hører til besetningen på luftfartøy, ikke adlyder en foresatts ordre i tjenesten, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Passasjerer som opptrer i strid med § 6-3 tredje ledd straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder eller med begge deler.

Har besetningsmedlem eller passasjer ved lydighetsnektelsen utsatt fartøyet eller menneskeliv for fare, eller har han fastholdt den tross gjentatt ordre, eller

foreligger det for øvrig særdeles skjerpene omstendigheter, kan fengsel inntil 3 år anvendes.

§ 14-13 Overskriften skal lyde:

§ 14-13 Overtredelse av forskrift etter § 9-1 m.v.

Ny § 14-23 a skal lyde:

§ 14-23 a Overtredelse av krav til lisens m.v. etter loven § 16-1

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes den som forsettlig eller uaktsomt

1. *utfører transport uten nødvendig gyldig lisens utstedt i medhold av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 66 b Rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 om lisenser til luftfartsselskaper ved å utføre lufttransport uten nødvendig gyldig lisens, ikke oppfyller kravet til forsikring i artikkel 7 i forordningen, eller ikke innhenter en forhåndsgodkjenning i samsvar med artikkel 10 i forordningen,*
2. *bryter EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64 a Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor EØS-området ved å utføre lufttransport på en rute eller i et ruteområde der et annet lufttransportforetak gjennom tilbud er meddelt enerett i samsvar med artikkel 4 i forordningen, utøver lufttransport i strid med forbud som er gitt med hjemmel i artikkel 6 i forordningen, eller utøver lufttrafikk i strid med forskrifter eller vilkår som er gitt i samsvar med artikkel 8 og 9 i forordningen, eller*
3. *bryter EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 65 Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 om takster og rater i lufttrafikk ved ikke å følge beslutninger som treffes med hjemmel i artikkel 6 i forordningen.*

§ 14-31 annet punktum skal lyde:

Dette gjelder ikke overtredelse som nevnt i § 14-11 annet ledd.

§ 14-33 skal lyde:

§ 14-33 Andre enn eier eller bruker som straffebudene er rettet mot

Straffebud i dette kapittel som er rettet mot eieren eller brukeren av et luftfartøy, mot innehaveren av en landingsplass eller et annet luftfartsanlegg eller mot innehaveren av en virksomhet som nevnt i §§ 14-23 og 14-23 a, får anvendelse også på underordnede, når de i sin tjeneste forgår seg på den måte som er nevnt i vedkommende straffebud. Det som her er bestemt, gjelder tilsvarende for styremedlemmer og andre tilitsmenn i selskaper og andre juridiske personer.

§ 16-1 første ledd skal lyde:

Kongen kan gi forskrifter om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område,

herunder regler om krav om lisens, markedsadgang (anbud for regional luftfart), tidsluker, takster og rater i lufttrafikk, erstatningsordning ved nektelse av ombordstigning i regelbundet luftfart, harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter, fraktflygning og om deling av setekapasitet mellom luftfartsselskaper.

II

Fra den dag loven trer i kraft gjøres følgende endringer i lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel:

§ 1 første ledd bokstav e) oppheves.

§ 9 skal lyde:

Kongen kan bestemme at denne lov helt eller delvis skal gis anvendelse på dem som tjenestegjør ombord i norsk skip med passasjersertifikat i henhold til lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1903 nr. 7 med tilleggslover.

Forskrifter om hvem som går inn under første ledd fastsettes av Kongen.

III

Ikrafttredelses- og overgangsbestemmelser

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan gi nærmere overgangsbestemmelser.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 1. mars 2001

Oddvard Nilsen
leder

Eirin Faldet
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær