



## STORTINGET

# Innst. 460 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:288 S (2025-2026)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Remi Sølvberg, Sofie Marhaug og Geir Jørgensen om å sikre rullestolbrukere likeverdig tilgang til luftfart**

Til Stortinget

### Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som tydeliggjør at passasjerer som er avhengige av rullestol, har rett til å medbringe nødvendig mobilitetshjelpemiddel uten særskilt gebyr, og at slike hjelpemidler ikke skal behandles som ordinær bagasje.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at flyselskaper ikke kan fastsette generelle vekt- eller størrelsesbegrensninger for rullestoler, med mindre begrensningen er strengt nødvendig av dokumenterte tekniske eller sikkerhetsmessige forhold ved det konkrete luftfartøyet.
3. Stortinget ber regjeringen foreslå regler som plasserer bevisbyrden hos flyselskapet ved avslag på transport av rullestol, og som pålegger skriftlig og etterprøvable begrunnelse.
4. Stortinget ber regjeringen sikre at Luftfartstilsynet gis tydelig hjemmel til å føre aktivt tilsyn med praksis knyttet til transport av rullestoler, og til å ilegge sanksjoner ved brudd på regelverket.
5. Stortinget ber regjeringen sikre at norsk regelverk

og praksis harmoniseres med Norges menneskerettslige forpliktelser etter FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), og at hensynet til ikke-diskriminering og tilgjengelighet gis reell vekt ved tolkning av sikkerhetsregelverket.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

### Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 22. mai 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på [stortinget.no](http://stortinget.no).

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen, Anniken Refseth og Malin Bye Sørensen, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om å sikre rullestolbrukere likeverdig tilgang til luftfart samt til statsrådets svarbrev datert 22. mai 2026.

Komiteen legger til grunn at i luftfarten må flysikkerhet alltid ha høyeste prioritet, et ansvar som påligger bransjen, men også det enkelte flyselskap.

Komiteen viser til at noe av bakgrunnen for representantforslaget er at personer som er avhengige av rullestol, kan oppleve å bli nektet transport grunnet flyselskapenes egne vekt- og størrelsesbegrensninger. Dette er bestemmelser med bakgrunn i sikkerhetsregelverk.

Komiteen viser til at forslagsstillerne ønsker regelverks- og praksisendringer som tydeliggjør bevegelsehemmede passasjerers rettigheter i luftfarten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til statsrådens svarbrev der det fremkommer at etablerte forskrifter om passasjerrettigheter stiller krav rettet mot både flyselskap og flyplasser. Det er videre slik at Luftfartstilsynet er gitt generelt ansvar for å håndheve regelverket om passasjerrettigheter og har anledning til å gi pålegg om å rette opp ulovlig praksis hos flyselskapene. Flertallet mener det er viktigere med effektiv håndhevelse av etablerte regler enn et mer detaljert regelverk. Flertallet mener at kontakten Luftfartstilsynet har med de funksjons- og bevegelsehemmedes organisasjoner, er viktig. Flertallet legger til grunn at Luftfartstilsynet bruker de etablerte håndhevelsesbestemmelsene dersom flyselskapene ikke retter seg etter de føringene som gis.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå regler som plasserer bevisbyrden hos flyselskapet ved avslag på transport av rullestol, og som pålegger skriftlig og etterprøvable begrunnelse.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at Luftfartstilsynet gis tydelig hjemmel til å føre aktivt tilsyn med praksis knyttet til transport av rullestoler, og til å ilegge sanksjoner ved brudd på regelverket.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptatt av at funksjonshemmede og bevegelsehemmede skal ha samme rett til å kunne reise og benytte seg av de tilbudene og mulighetene som luftfarten gir, som alle andre. De eneste begrensningene som er akseptable, må være knyttet til rene fysiske umuligheter, som for eksempel smal flydør, eller at avvisningen er begrunnet i sikkerhetsreglene for å ivareta en trygg flyreise og sikkerheten for øvrige passasjerer. Disse medlemmer viser til at det i statsrådets svarbrev understrekes at FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) skal tillegges vekt ved tolkningen av sikkerhetsregelverket i luftfarten, og at departementet

forutsetter at Luftfartstilsynet legger dette prinsippet til grunn ved sin tolkning og håndheving av forordningens bestemmelser.

Disse medlemmer viser til at så lenge man etterlever gjeldende regelverk og sørger for kontroll av det, er det ikke nødvendig med regelendringer eller ytterligere tiltak.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at luftfart utgjør en grunnleggende del av norsk infrastruktur, og for mange innbyggere er fly den eneste realistiske reisemåten over lengre avstander. Disse medlemmer understreker at rullestolbrukere i dag opplever å bli nektet transport på grunn av vekt- og størrelsesbegrensninger som varierer mellom flyselskaper, også ved bruk av samme flytype. Dette skaper usikkerhet og risiko for vilkårlig forskjellsbehandling av en gruppe passasjerer som er avhengige av sitt hjelpemiddel for bevegelsesfrihet og samfunnsdeltakelse.

Disse medlemmer viser til at rettighetene til bevegelsehemmede passasjerer er regulert gjennom EØS-forordning (EF) nr. 1107/2006, som slår fast at passasjerer ikke kan nektes å bestille eller reise med fly på grunn av nedsatt funksjonsevne, med mindre det foreligger konkrete sikkerhetsmessige eller fysiske begrensninger ved luftfartøyet. Disse medlemmer viser videre til at CRPD fra 1. januar 2026 er gitt forrang gjennom menneskerettsloven, og legger til grunn at statens forpliktelser etter konvensjonens artikler om ikke-diskriminering (art. 5), tilgjengelighet (art. 9) og personlig mobilitet (art. 20) forplikter til å sikre likeverdig tilgang til transport.

Disse medlemmer mener det er behov for å presisere i norsk rett at generelle vektgrenser uten konkret sikkerhetsmessig begrunnelse ikke kan benyttes, at bevisbyrden ved avslag skal ligge hos flyselskapet, og at tilsynsmyndighetene må gis tydelig mandat til å gripe inn mot praksis som i realiteten hindrer rullestolbrukere i å fly. Disse medlemmer legger til grunn at flysikkerhet alltid skal ha høyeste prioritet, men understreker at sikkerhetsregelverket må praktiseres innenfor rammen av Norges menneskerettslige forpliktelser og prinsippet om forholdsmessighet.

Disse medlemmer registrerer at flertallet og medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet legger til grunn at gjeldende regelverk er tilstrekkelig, og at det avgjørende er effektiv håndheving av etablerte regler. Disse medlemmer deler ikke den vurderingen. Til tross for at rettighetene formelt ble styrket fra 1. januar 2026, kan ikke disse medlemmer se at det etter dette tidspunktet er fastsatt nye regler om flyselskapenes vekt- og størrelsesbegrensninger, gitt ny veiledning eller iverksatt et styrket tilsyn rettet mot flysel-

skapenes praksis. For den enkelte reisende er hverdagen den samme som før.

Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svarbrev av 22. mai 2026 selv legger til grunn at et flyselskap ikke kan fastsette vekt- eller størrelsesbegrensninger for en rullestol som det er sikkerhetsmessig forsvarlig og fysisk mulig å ta med, og at en slik praksis allerede er forbudt. Statsråden legger videre til grunn at bevisbyrden bør ligge hos flyselskapet, men erkjenner samtidig at dette prinsippet ikke fremgår eksplisitt av regelteksten. Etter disse medlemmers syn er det nettopp dette som er problemet: Rettigheter som ikke er nedfelt i regelteksten, og forbud som ikke håndheves, gir ikke reell beskyttelse i praksis.

Disse medlemmer viser til at det i januar 2026 ble dokumentert i mediene hvordan en passasjer som er avhengig av elektrisk rullestol, fikk reisen ødelagt etter at rullestolen ble nektet medtatt – til tross for at transporten var skriftlig forhåndsbekreftet, og at passasjereren allerede var båret om bord. Passasjereren kom fram først da arrangementet vedkommende skulle delta på, nærmest var over. Flyselskapet omtalte hendelsen som et enkelttilfelle. Etter disse medlemmers syn er slike hendelser ikke enkeltstående uhell, men uttrykk for et gjentakende mønster som er dokumentert over flere år.

Disse medlemmer mener dette viser at forutsetningen om at dagens regler og håndheving er tilstrekkelige, ikke holder i praksis. Når de samme avvisningene gjentar seg, er det ikke tilstrekkelig å vise til håndheving av eksisterende regler.

Disse medlemmer viser til at ulike flytyper kan bestilles med tilvalg og utforming som ivaretar behovet for å ta med elektrisk rullestol, og at dette er viktig for å sikre alle flypassasjerer over hele landet mulighet til å bruke fly til fritids-, arbeids- og pasientreiser. Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svarbrev legger til grunn at valget av flytype beror på flyselskapets kommersielle vurderinger, bortsett fra på de statsstøttede flyrutene. Disse medlemmer mener at tilgjengelighet på innenlandsrutene er et forhold staten kan og bør stille krav til.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som tydeliggjør at passasjerer som er avhengige av rullestol, har rett til å medbringe nødvendig mobilitetshjelpemiddel uten særskilt gebyr, og at slike hjelpemidler ikke skal behandles som ordinær bagasje.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at flyselskaper ikke kan fastsette generelle vekt- eller størrelsesbegrensninger for rullestoler, med mindre begrensningen er strengt nødvendig på grunn av dokumenterte tekniske eller sikkerhetsmessige forhold ved det konkrete luftfartøyet.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at norsk regelverk og praksis harmoniseres med Norges menneskerettslige forpliktelser etter FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), og at hensynet til ikke-diskriminering og tilgjengelighet gis reell vekt ved tolkning av sikkerhetsregelverket.»

Disse medlemmer mener at universell utforming må være et grunnleggende prinsipp i samferdselspolitikken. Tilgjengelighet må derfor vurderes gjennom hele reisekjeden – fra ytterdør til endelig reisemål – ikke bare ut fra om et fly teknisk sett kan ta med en rullestol. Først når hele reisen fungerer, har man oppnådd reell bevegelsesfrihet og likeverdig deltakelse.

Disse medlemmer vil påpeke at universell utforming ikke handler om særordninger for noen få, men om å bygge et samfunn som fungerer for flere. Dersom man mener at luftfart er en kritisk del av norsk infrastruktur, er denne infrastrukturen per definisjon også kritisk å sikre universell utforming av.

Disse medlemmer viser til høringsinnspill som beskriver ulik håndhevelse og standardgrenser som ulike flyselskaper opererer med, og som i praksis begrenser personer avhengig av elektrisk rullestol sin bevegelsesfrihet mer enn lovens hensikt og unntak. Disse medlemmer mener derfor det er avgjørende at Luftfartstilsynet prioriterer oppfølging av dette feltet høyt og sikres nødvendige hjemler i arbeidet.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til lovendringer som tydeliggjør at passasjerer som er avhengige av rullestol, har rett til å medbringe nødvendig mobilitetshjelpemiddel uten særskilt gebyr, og at slike hjelpemidler ikke skal behandles som ordinær bagasje.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at flyselskaper ikke kan fastsette generelle vekt- eller størrelsesbegrensninger for rullestoler, med mindre begrensningen er strengt nødvendig på grunn av dokumenterte tekniske eller sikkerhetsmessige forhold ved det konkrete luftfartøyet.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sikre at norsk regelverk og praksis harmoniseres med Norges menneskerettslige forpliktelser etter FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), og at hensynet til ikke-diskriminering og tilgjengelighet gis reell vekt ved tolkning av sikkerhetsregelverket.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen foreslå regler som plasserer bevisbyrden hos flyselskapet ved avslag på transport av rullestol, og som pålegger skriftlig og etterprøvbar begrunnelse.

II

Stortinget ber regjeringen sikre at Luftfartstilsynet gis tydelig hjemmel til å føre aktivt tilsyn med praksis knyttet til transport av rullestoler, og til å ilegge sanksjoner ved brudd på regelverket.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2026

**Bård Hoksrud**

leder

**Dagfinn Henrik Olsen**

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/2079-

22. mai 2026

## **Kommentarer til representantforslag 288 S (2025-2026)**

Ved brev av 19. mai 2026 har Stortingets transport- og kommunikasjonskomité oversendt representantforslag 288 S (2025-2026) og bedt Samferdselsdepartementet vurdere forslaget innen 22. mai 2026. Forslaget omfatter fem problemstillinger som vil bli vurdert hver for seg nedenfor.

### **Generelt om regelverket**

Luffartsloven inneholder ikke selv særskilte regler om funksjonshemmede og bevegelsehemmede flypassasjerers rettigheter. Men lovens § 10-42 hjemler forskrifter som gjennomfører regler om passasjerrettigheter som er tatt inn i EØS-avtalen. I medhold av denne bestemmelsen er forskrift 16. juli 2013 nr. 919 om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter ved lufttransport («forskriften»). Forskriften gjennomfører forordning (EF) nr. 1007/2009 («forordningen») fastsatt i norsk rett. Denne forordningen er det klart viktigste regelverket om funksjons- og bevegelsehemmede flypassasjerers rettigheter. Både forskriften og forordningen stiller krav rettet mot flyplasser og flyselskap.

De forpliktelsene og rettighetene som følger av disse reglene kan håndheves ved hjelp av de generelle håndhevelsesreglene i luffartslovens kapittel XIII a.

### **Kommentarer til forslagene**

**Det første forslaget** fra representantene om lovendringer synes å forutsette at passasjerer som er avhengige av rullestol ikke har rett til å medbringe rullestol uten å betale gebyr, og at rullestolens eventuelle status som «bagasje» er av betydning for rettighetene.

Som representantene selv gjengir, er hovedreglene i forordningen (artikkel 3) at et flyselskap ikke kan nekte en (potensiell) funksjons- eller bevegelseshemmet passasjer å kjøpe billett eller å stige om bord i flyet på grunn av sin funksjons- eller bevegelseshemming. Formålet tilsier klart at slik nekting heller ikke er tillatt på grunn av de hjelpemidlene den funksjons- eller bevegelseshemmede er avhengig av.

Kjøp av billett og ombordstigning kan likevel nektes (artikkel 4) dersom ombordstigning er fysisk umulig, typisk på grunn av en for smal dør eller for liten lasteluke, eller dersom gjennomføringen av reisen vil bryte sikkerhetskrav som følger av offentlige regler.

Men forordningen går lengre (artikkel 10): Den pålegger flyselskapene å yte bestemte typer assistanse som er listet i et vedlegg «uten ekstra omkostninger» for den funksjons- eller bevegelseshemmede passasjeren. Listen i vedlegget omfatter blant annet «inntil to bevegelseshjelpemidler, herunder elektriske rullestoler». Det er altså ikke tvilsomt at slike passasjerer har krav på å medbringe elektrisk rullestol gratis.

Dette innebærer etter min vurdering at det derfor ikke er behov for lovendring for å sikre funksjons- og bevegelseshemmede transport av elektrisk rullestol uten særskilt gebyr. Retten til å medbringe elektrisk rullestol er heller ikke avhengig av at den ikke regnes som «bagasje».

Det er i vedlegget knyttet tre betingelser til rettigheten: (a) Passasjeren må ha meldt fra om behovet 48 timer i forveien. (b) Plassbegrensninger «om bord i luftfartøyet» må ikke gjøre gjennomføringen av flygningen umulig. (c) Transporten må ikke stride mot reglene om farlig gods.

Departementet kan ikke se at kravene i a) og c) kan anses for å være urimelig. Når det gjelder bokstav b) vil jeg kommentere at *plassbegrensninger* neppe selvstendig betydning inne i kabinen. Elektriske rullestoler er så store at de i praksis ikke kan tas med inn i kabinen. Departementet er kjent med at noen passasjerer som er avhengige av rullestol har blitt avvist fra å reise, ikke fordi flyselskapet har hatt problemer med å transportere rullestolen, men typisk fordi det har vært andre funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer eller barn om bord, og fordi sikkerhetsreglene krever at kabinen skal kunne evakueres i løpet av 90 sekunder i en nødssituasjon. Når antallet personer som ikke kan evakuere seg selv overstiger kabinbesetnings kapasitet til å assistere, gjør de nevnte sikkerhetsreglene (artikkel 4) at en passasjer kan bli avvist.

Noen luftfartøy har lasteluker som er for små til at rullestoler kan tas med i lasterommet. I så fall omfattes situasjonen av unntaket for «fysisk umulighet» som er nevnt ovenfor som en rettmessig grunn for å nekte reise. I slike tilfeller er det avgjørende at flyselskapet har fullstendig informasjon om flyets begrensninger på sine nettsider, slik at mulige passasjerer

vet hva de har å forholde seg til når de vurderer å bestille en reise. Et slikt krav følger uttrykkelig av forordningen artikkel 4 nr. 3.

Representantene nevner i sitt forslag *vektbegrensninger* sammen med størrelsesbegrensninger. Forordningen nevner ikke vekt særskilt. Departementet er kjent med at vekt den senere tiden har vært diskutert som et sikkerhetsspørsmål, fordi festepunktene i lasterommet må tåle rullestolens vekt. Spørsmålet har da vært hvordan sikkerhetsreglene er å forstå og hvilken vekt festepunktene i de ulike flytypen eller flyindividene tåler. Prinsippet om at sikkerhetsreglene utgjør et absolutt hinder har ikke vært bestridt. Departementet forutsetter at hvert flyselskap vet hvilke vektbegrensninger som gjelder for rullestoler i lasterom på sine fly, at eventuelle uklarheter drøftes med Luftfartstilsynet og at de begrensningene som gjelder kommuniseres klart på selskapets nettsider for bestilling av reise.

Henvisningen til reglene om *farlig gods* er i realiteten sammenfallende med det tidligere nevnte unntaket for sikkerhetskrav som følger av offentlige regler. Departementet er kjent med at det har vært diskusjon om hvorvidt visse batterityper i rullestoler er brannfarlige. Den tekniskvitenskapelige diskusjonen om en batteritype er brannfarlig hører ikke hjemme her. I praksis handler behovet til de funksjons- og bevegelses-hemmede om forutberegnelighet, klarhet og notoritet; det må finnes enkle måter å dokumentere overfor flyselskapet at en batteritype ikke er farlig, og denne dokumentasjonsformen bør så langt det lar seg gjøre anerkjennes internasjonalt. Disse behovene er allerede anerkjent i det internasjonale samarbeidet mellom nasjonale luftfartsmyndigheter.

Representantenes **andre forslag** er at det ikke skal kunne fastsettes generelle vekt- eller størrelsesbegrensninger for rullestoler, med mindre begrensningen er strengt nødvendig av dokumenterte tekniske eller sikkerhetsmessige forhold ved det konkrete luftfartøyet.

Det følger av redegjørelsen under punkt 1 at funksjons- og bevegelseshemmede personer har rett til å reise med fly, og at de bare kan avvises på de bestemte grunnlagene som er nevnt der. Flyselskapene har ikke lov til å fastsette supplerende og egendefinerte grunnlag for å avvise slike passasjerer. Sagt med andre ord; et flyselskap kan ikke selv bestemme at en (elektrisk) rullestol med en vekt eller størrelse som det ikke vil stride mot sikkerhetsreglene å ta med, og som det er fysisk mulig å få med, gir grunnlag for å avvise passasjerer/rullestolen (dersom melding om behovet er gitt 48 timer i forveien). Offentlig transport anses som så viktig for befolkningen at lovgiver har bestemt at private transportører har plikt til å inngå avtale og transportere (kontraheringsplikt). Det betyr altså at representantenes forslag allerede er forbudt.

Spørsmålet om hvem som har bevisbyrden i representantenes **tredje forslag** er av betydning på dette området. Departementet legger til grunn prinsippet om at den av to parter i en kontrakt som er nærmest til å belyse om noe er tilfelle, også har risikoen for at kravene til bevis eller begrunnelse ikke innfris. Flyselskapet er den profesjonelle parten, den parten som

har teknisk kyndighet om sine egne fly og operasjoner og som har umiddelbar kjennskap til det som er de rettslig avgjørende forholdene. Forbrukere generelt, og i særdeleshet funksjon- og bevegelseshemmede passasjerer, vil være den svake part. Samtidig må det forventes at de gir nødvendig informasjon om sine behov og hjelpemidler i rimelig tid før reisen. Departementet forutsetter at Luftfartstilsynet som håndhevingsorgan legger til grunn disse alminnelige prinsippene (se punkt 4) selv om de ikke eksplisitt fremgår av regelteksten.

Som nevnt, plikter flyselskapet å ha informasjon om de sikkerhetsreglene og begrensningene som er knyttet til selskapets flypark på nettsidene sine (artikkel 4 nr.3). Den funksjons- eller bevegelseshemmede passasjerer skal i tillegg straks underrettes om årsaken til at vedkommende har blitt avvist. Hvis passasjerer ber om det, skal flyselskapet innen fem arbeidsdager gi en skriftlig begrunnelse for å avvise en reise, med henvisning til det relevante rettsgrunnlaget (artikkel 4 nr. 4). Dette viser at lovgiver har vært seg bevisst maktforholdet mellom flyselskap og passasjerer.

Det vil alltid foreligge visse uklarheter i både knyttet til faktiske forhold og rettsreglers forståelse. Departementet vurderer derfor at det sentrale virkemiddelet vil være en god håndhevelsespraksis, snarere enn ytterligere detaljerte regler. Departementet vurderer at dette også er essensen i representantenes **fjerde forslag** om at Luftfartstilsynet gis tydelig hjemmel til å føre aktivt tilsyn med praksis knyttet til transport av rullestoler, og til å ilegge sanksjoner ved brudd på regelverket. Forskriften som er nevnt innledningsvis i brevet her, gir Luftfartstilsynet generelt ansvar for å håndheve de reglene som er beskrevet ovenfor (§ 3). I dette arbeidet kan tilsynet benytte seg av pålegg om å rette opp ulovlige praksiser (luftfastloven § 13 a-3), knytte tvangsmulkt til manglende etterlevelse av slike pålegg (luftfartsloven § 13 a-4) og ilegge overtredelsesgebyr for regelbrudd som allerede har funnet sted for å inndra eventuelle økonomiske fordeler flyselskapet har hatt av regelbruddet eller som allmennprevensjon (luftfartsloven § 13a-5 nr. 6).

Luftfartstilsynet har løpende kontakt med de funksjons- og bevegelseshemmedes organisasjoner og flyselskapene gjennom møter i den såkalte «Flygruppa». Her diskuteres både praktiske og rettslige problemstillinger. Departementet har inntrykk av at alle parter ser på denne formen for kontakt som meget nyttig, og som en praktisk viktig måte å sikre faktisk etterlevelse av reglene. Departementet forventer at Luftfartstilsynet bruker den informasjonen og de signalene det mottar fra de funksjons- og bevegelseshemmedes organisasjoner som grunnlag for å avklare eventuell tvil. Hvis flyselskapene ikke retter seg etter de føringene Luftfartstilsynet gir, må tilsynet vurdere å bruke håndhevelsesbestemmelsene nevnt ovenfor.

For fullstendighetens skyld bør det også nevnes at passasjerer som mener at de ikke har fått den behandlingen de har krav på, kan klage saken sin inn for *Transportklagenemnda*. Nemnda har full kompetanse til å behandle alle sider av slike saker, men avgjørelsene er ikke rettslig bindende slike avgjørelsene til Luftfartstilsynet er.

Det **femte forslaget** fra representantene er å sikre at norsk regelverk og praksis harmoniseres med Norges menneskerettslige forpliktelser etter FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD), og at hensynet til ikke-diskriminering og tilgjengelighet gis reell vekt ved tolkning av sikkerhetsregelverket.

Til dette vi departementet kommentere at Stortinget vedtok i desember 2025 å innlemme FNs konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne (CRPD) i norsk lov. Regjeringen forslag fremgår av Prop. 162 L (2024-2025). Regjeringen har i proposisjonen lagt til grunn at de artiklene i konvensjonen som forslaget nevner (artikkel 5, 9 og 20) ikke gjør det nødvendig å endre norsk lov for å sikre harmonisering med konvensjonen.

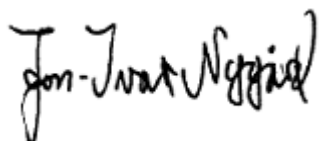
Hensynene som har motivert CRPD skal tillegges reell vekt ved tolkningen av sikkerhetsregelverket i luftfarten. Dette er i overensstemmelse med det alminnelige norske presumpsjonsprinsippet om samsvar mellom folkerett og nasjonal rett. Departementet forutsetter at Luftfartstilsynet legger dette prinsippet til grunn ved sin tolkning og håndheving av forordningens bestemmelser.

#### **Avsluttende bemerkninger**

Gjennomgangen av reglene ovenfor forutsetter at en bestemt flytype brukes. Unntakene som er basert på den fysiske utformingen av flyet (lastelukens størrelse) eller sikkerhetsreglene (hvilken vekt tåler festemidlene) tar for gitt at en bestemt flytype brukes. Det er med andre ord ikke relevant om en annet flytype *kunne* ha vært brukt. Dette valget beror på flyselskapets kommersielle vurderinger, bortsett fra på de statsstøttede flyrutene.

Departementet kan etter dette ikke se at det er behov for regelendringer eller øvrige foreslåtte tiltakene som beskrives i forslaget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård





