

Vår ref.  
09/1306-19-MBA

Deres ref.

Dato:  
19.07.2011

---

**Regelverk om at flypassasjerer må sitte oppreist i setet er diskriminerende for personer som ikke kan sitte oppreist.**

Ombudet fant at disse passasjerene stilles dårligere gjennom regelverket, og at luftfartsmyndighetene ikke har sannsynliggjort at et slikt regelverk uten unntak er nødvendig.

**Saksnummer: 09/1306**  
**Dato: 19. juli 2011**  
**Lov: DTL § 4**

**UTTAELSE I KLAGESAK - SPØRSMÅL OM DISKRIMINERING AV FLYPASSASJERER SOM IKKE KAN SITTE OPPREIST I FLYSETET**

Likestillings- og diskrimineringsombudet viser til klage av 4. juni 2009. Ombudet beklager den lange saksbehandlingstiden.

Klager viser til at Norwegian ikke tar med passasjerer i flyene som ikke kan sitte oppreist i setet under avgang og landing. Regelen er pålagt Norwegian og andre norske flyselskaper av norske luftfartsmyndigheter. Klager mener dette er diskriminering av personer som grunnet nedsatt funksjonsevne ikke kan sitte oppreist.

Likestillings- og diskrimineringsombudet har kommet frem til at Norwegian og Luftfartstilsynet ikke har sannsynliggjort at regelen er nødvendig av hensyn til sikkerhet. Ombudet finner derfor at regelen er i strid med diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 4.

Likestillings- og diskrimineringsombudets uttalelse kan bringes inn for Likestillings- og diskrimineringsnemnda. Fristen er tre uker fra Norwegian har mottatt dette brevet, se vedlagte orientering.

**Sakens bakgrunn**

Norske luftfartsmyndigheter har pålagt norske flyselskaper å følge internasjonale regler om at alle passasjerer over to år må sitte oppreist i flysetet ved avgang og landing av sikkerhetsmessige årsaker. Dette følger ifølge luftfartsmyndighetene av forordning (EF) nr. 859/2008 og Forordning (EF) nr. 1107/2006.

Klager, som på klagetidspunktet var 18 år, har en medfødt sykdom ved navn Osteogenesis Imperfecta. Ifølge legeerklæringer kan små bevegelser og lite trykk mot kroppen hennes resultere i brudd. Hun må av denne grunn i utgangspunktet transporteres liggende flatt og med nok plass rundt seg. Hun trenger også oksygen under flygninger, 1 liter oksygen per minutt. For øvrig regnes hun av sin fastlege som frisk nok til å reise med fly til Tyrkia. Klager har en type rullestol hun ligger på som er ca 120 cm lang.

Klager er blitt nektet å reise med flyselskapet Norwegian til Tyrkia fordi hun ikke kan sitte oppreist under avgang og landing. Årsaken til dette er en regel luftfartsmyndighetene har innført om at alle passasjerer over to år må sitte fastspent og oppreist i setet ved avgang og landing. Klager har tidligere reist med andre flyselskaper til Tyrkia, blant annet gjennom Ving reiser. I disse tilfellene har hun ligget på en plate på to flyseter under flyreisen, også under avgang og landing. Hun har vært festet med barneseler, noe som har vært mulig fordi hun er 90-100 cm høy. Ving har i ettertid forklart at årsaken til at klager fikk fly med dem var at Ving ikke hadde oppfattet at klager måtte ligge under avgang/landing. Da hun var kommet om bord i flyet, fant man en løsning på problemet. Klager har i ettertid også blitt avvist av Ving flyselskap fordi hun ikke kan sitte oppreist i setet.

Klager har klaget på flyselskapet Norwegian fordi det var der hun først ble avvist som passasjer. Saken dreier seg imidlertid om en regel norske luftfartsmyndigheter har pålagt *alle* flyselskaper i Norge å følge, og retter seg derfor generelt mot norske flyselskaper og luftfartsmyndighetene her i landet.

Klager mener seg diskriminert på grunn av sin nedsatte funksjonsevne fordi hun ikke får fly med Norwegian. Hun har vist til at hun tidligere har fått fly med Ving, og at hun er frisk nok til å fly til Tyrkia. Hun har lagt ved legeerklæringer som bekreftet dette.

Hun må i utgangspunktet ligge flatt under flyreiser. De alternative måtene å transportere henne på som Norwegian har presentert for ombudet, som å sitte oppreist i setet med sele, sitte i et spesiallaget skall eller sitte fastspent i barnesete, vil derfor ikke være aktuelt for henne.

Norwegian viser i sin redegjørelse til at klager ikke kan tas med på flyene fordi hun ikke kan sitte oppreist og fastspent i eget sete, noe som av hensyn til sikkerhet følger av internasjonale regler. Norwegian er pålagt å følge denne regelen av luftfartsmyndighetene.

Luftfartstilsynet har vist til at kravet om at alle passasjerer over to år må sitte oppreist og fastspent i eget sete ved avgang og landing fremgår av Forskrift 2008-02-21 nr. 189 jf. forordning 859/2008 (EU-OPS) pkt 1.3.20 b) nr. 1 og 2, sammenholdt med bestemmelsen i forordningens punkt 1.6.07 e) som definerer alder for at en passasjer skal anses som spedbarn.

Ordlyden i forordningens pkt 1.3.20 b) nr 1 er

b) Passengers

1. Before take-off and landing, and during taxiing and whenever deemed necessary in the interest of safety, the commander shall ensure that each passengers on board occupies a seat or berth with his/her safety belt, or harness where provided, properly secured.

I den svenske oversettelsen uttrykkes kravet slik:

1. Före start och landning, under taxiing och när det av säkerhetsskäl bedöms nödvändigt ska befälklagerren se till att varje passagerare om bord intar en sitt eller liggplats med säkerhetsbältet eller axelremmarne, om sådan finns, rätt fastspända.

Norwegian opplyser at det i noen tilfeller kan aksepteres at passasjerer har med egen godkjent barnestol (AIC-35/09) som kan monteres i flysetet på en slik måte at en sitter bakoverlent ved avgang og landing. Utover disse alternativene finnes det en slags kroppsskinne som vedkommende sitter i, og blir støttet opp av. Utstyret må medbringes av passasjerer.

Norwegian viser til at selskapets praksis er i samsvar med de reglene andre aktører i Skandinavia praktiserer.

### **Rettslig grunnlag**

Ombudet kan gi uttalelse om et forhold er i strid med diskriminerings- og tilgjengelighetsloven eller ikke, jf. diskrimineringsombudsloven § 3 tredje ledd, jf. § 1 annet ledd nr. 3.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven:

Direkte og indirekte diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne er forbudt, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 4 første ledd.

Med indirekte diskriminering menes enhver tilsynelatende nøytral bestemmelse, betingelse, praksis, handling eller unnlattelse som fører til at personer på grunn av nedsatt funksjonsevne stilles dårligere enn andre.

Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål, og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller dem som forskjellsbehandles, anses ikke som diskriminering etter loven her. Forskjellsbehandling i arbeidslivet må i tillegg være nødvendig for utøvelsen av arbeid eller yrke, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 4 fjerde ledd.

### **Ombudets vurdering**

Ombudet skal ta stilling til om den generelle regelen om at alle flypassasjerer over to år må sitte oppreist ved avgang og landing, virker indirekte diskriminerende på klager og andre passasjerer som ikke kan sitte oppreist.

Klager har sykdommen Osteogenesis Imperfecta. Dette er en sykdom som blant annet gjør det umulig for klager å sitte oppreist. I lovens forarbeider er det eksplisitt nevnt at "sittehemninger er omfattet av begrepet nedsatt funksjonsevne", jf. Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) s. 91. Klagers tilstand er helt klart en nedsatt funksjonsevne i lovens forstand.

Regelen norske luftfartsmyndigheter har innført om at alle passasjerer over to år må sitte oppreist og fastspent i eget sete ved avgang og landing er en tilsynelatende nøytral bestemmelse innført av hensyn til sikkerheten om bord i norske fly. Regelen fører imidlertid til at klager og andre passasjerer som ikke kan sitte oppreist under avgang og landing ikke kan fly. Regelen vil dermed faktisk føre til at personer med nedsatt funksjonsevne stilles dårligere enn andre.

### Saklig og nødvendig?

Ombudet skal vurdere om regelen om at man må sitte oppreist i setet er nødvendig for å oppnå et saklig formål, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 4 fjerde ledd. Det er vist til at regelen er innført av hensyn til sikkerhet om bord i flyet

I forarbeidene til diskriminerings- og tilgjengelighetsloven er det presisert at en rekke formål kan tenkes å være saklige, og at vurderingen må være om formålet

er knyttet til en beskyttelsesverdig interesse. Sikkerhetsmessige hensyn trekkes eksplisitt frem som et eksempel i forarbeidene, jf. Ot.prp. nr 44 (2007-2008)s. 107.

Det er et beskyttelsesverdig formål å søke å sikre flypassasjerene mest mulig under flyreisen. At passasjerene må sitte oppreist under avgang og landing er en del av dette. Regelen er innført på bakgrunn av internasjonale regler som gjelder i Europa. Hensynet til sikkerhet om bord i flyet må anses som et saklig formål.

Ombudet skal videre vurdere om det er sannsynliggjort/dokumentert at det er nødvendig for norske flyselskaper å praktisere en regel uten unntak om at man må sitte oppreist under avgang og landing er, jf. § 4 fjerde ledd.

I dette ligger et krav om at tiltaket er egnet til å oppnå formålet, og at det ikke finnes andre mulige tiltak som er mindre inngripende overfor personene som rammes.

Norwegian har vist til at selskapet er pålagt å praktisere regelen av Luftfartstilsynet, og at andre skandinaviske flyselskaper følger samme regel. Ombudet har vært i kontakt med Luftfartstilsynet som har bekreftet at regelen følger av EU-direktiver. Luftfartstilsynet viser til at regelen kan leses ut av Forskrift 2008-02-21 nr. 189 jf. forordning 859/2008 (EU-OPS) pkt 1.3.20 b) nr. 1 og 2, sammenholdt med bestemmelsen i forordningens punkt 1.6.07 e) som definerer alder for at en passasjer skal anses som spedbarn. Ombudet har også vært i kontakt med flyselskapet SAS, som har bekreftet at også SAS følger regelen om at passasjerer må sitte oppreist hvis de skal kunne reise med flyet.

Klager har anført at hun tidligere har fått reise med fly gjennom flyselskapet Ving og Thomas Cook Airlines liggende i setet, og at flyselskapet da fant en løsning som gjorde at hun kunne tas med flyet til tross for at hun ikke kunne sitte oppreist ved avgang og landing. I disse tilfellene lå hun på en plate på to flyseter også under avgang og landing. Dette viser at det faktisk er mulig å gjennomføre en flyreise med personer i flyet som ikke kan sitte oppreist. Det beror således ikke på hvorvidt dette er praktisk gjennomførbart. Det er sikkerhetsaspektet som er det sentrale i vurderingen.

Ombudet vil understreke at selv om Luftfartstilsynet og Norwegian anfører sikkerhetshensyn som bakgrunn for regelen om at man må sitte oppreist i setet, er det ikke utdypet nærmere hvorfor det ikke kan innføres unntak for tilfeller hvor personen grunnet nedsatt funksjonsevne ikke kan sitte oppreist. Det er også uklart for ombudet om de EU direktivene det er vist til i saken stiller eksplisitte krav til at man skal kunne sitte oppreist i setet. Ombudet mener at selv om kravet til at man skal være fastspent under avgang og landing fremgår

klart av punkt 1.3.20 b) i Forordning nr. 859/2008, mener ombudet at det kan stilles spørsmål ved om bestemmelsen hjemler krav om at man skal være i stand til å sitte, jf. formuleringen "*occupies a seat or berth*", i den svenske oversettelsen; "*inntar en sitt- eller liggplats*". Ombudet stiller spørsmål ved om det er korrekt å henvise til denne bestemmelsen som et absolutt forbud mot å reise med fly for personer som ikke kan sitte. Slik ombudet leser bestemmelsen, åpner ordlyden for at man kan ligge i setet, så lenge man er fastspent.

Ombudet har tidligere kontaktet Samferdselsdepartementet i forbindelse med disse spørsmålene, men har fått tilbakemelding om at departementet skulle innhente redegjørelse fra Luftfartsmyndighetene. Ombudet har imidlertid ikke fått tilsendt nærmere begrunnelse for regelverket verken fra Luftfartsmyndighetene eller Samferdselsdepartementet. Ombudet mener det ikke er lagt frem nok dokumentasjon i saken til å kunne si at en regel om at man må sitte oppreist i setet, er helt nødvendig uten at det kan innføres unntak.

Det følger også av Forskrift 2008-01-28 nr. 69, jf. Forordning nr. 1107/2006 om handikappede og bevegelseshemmede personers rettigheter når de reiser med fly, at det som et utgangspunkt er forbudt å nekte å ta reservasjoner fra passasjerer under henvisning til passasjerens handikap eller bevegelseshemming, jf. forordningens artikkel 3. Skal et flyselskap eller reiseselskap under henvisning til en persons funksjonshemming kunne nekte vedkommende reservasjon, må dette være nødvendig på grunn av sikkerhetsbestemmelser, eventuelt flyets størrelse eller adgangsforhold, jf. forordningens artikkel 4. Ombudet viser også til at flyselskaper og reiseselskaper i henhold til artikkel 4 har plikt til å treffe rimelige foranstaltninger for å foreslå et akseptabelt reisealternativ for personer som nektes reise. Det er uklart for ombudet hvilke alternative transportmåter som foreligger for personer som ikke kan sitte oppreist i setet. Båretransport er ofte svært dyrt. Mange i klagers situasjon vil derfor være avskåret fra å benytte seg av dette.

På bakgrunn av en helhetsvurdering av saken mener ombudet at Norwegian og luftfartsmyndighetene her i landet ikke har sannsynliggjort/dokumentert at det er nødvendig å følge en regel om at man må sitte oppreist i flysetet ved avgang/landing uten at unntak for passasjerer som ikke kan sitte oppreist.

Vilkårene i DTL § 4 femte ledd er kumulative. Det er derfor ikke nødvendig for ombudet å vurdere hvorvidt regelen virker uforholdsmessig inngripende for klager og andre i hennes situasjon.

## **Konklusjon**

Ombudet finner at regelen om at alle passasjerer over to år må sitte oppreist i setet under avgang og landing er i strid med forbudet mot indirekte diskriminering i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 4.

\*\*\*

Ombudet har forståelse for at Norwegian og andre norske flyselskaper er pålagt å følge regelen av norske luftfartsmyndigheter. Ombudet ser at flyselskapene ikke kan endre denne regelen uten videre, og at det vil være opp til luftfartsmyndighetene, herunder Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet, å gjøre endringer i regelverket.

Ombudet vil ta saken videre som en pådriversak overfor luftfartsmyndighetene. Ombudet er kjent med at problemstillinger rundt personer med sittehemninger tidligere har vært tatt opp med Samferdselsdepartementet (SDs sak 05/1341-TKR) Dette ble ikke diskutert under utarbeidelse av kvalitetsplan for personer med funksjonshemming. Spørsmål i tilknytning til dette ble senere lagt inn i arbeidsprogrammet til "flygruppa" for videre drøfting. Luftfartstilsynet fikk i oppdrag å ta stilling til i hvilken grad flyselskaper kan avvise passasjerer under henvisning til sikkerhetsreglene. Det er aktuelt for ombudet å få avklart med Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet hva som ble resultatet og konklusjonen av drøftingene i "flygruppa"

Vi ber om tilbakemelding fra Norwegian og Luftfartstilsynet på uttalelsen innen **13.september 2011**.

Oslo, 19. juli 2011

Sunniva Ørstavik  
likestillings- og diskrimineringsombud

