



**DET KONGELIGE
SAMFERDSDEPARTEMENT**

Statsråden

Utpeking

av

Avinor AS og Avinor Flysikring AS som leverandører av lufttrafikkjenester etter regleverket om et felles europeisk luftrom

Under henvisning til lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart §§ 7-2, 7-4, 9-1, 15-3, 15-4 og 16-1, og forskrift 26. januar 2007 nr. 99 om etablering av et felles europeisk luftrom § 6 første ledd, gir Samferdselsdepartementet herved *Avinor Flysikring AS* enerett og plikt til å yte lufttrafikkjenester for det luftrommet der Norge til enhver tid er forpliktet til å sørge for at det ytes slike tjenester. Unntak gjelder tjenester som ytes av Avinor AS i medhold av vedtaket her og tjenester som ytes av andre tjenesteytere i medhold av særskilte vedtak fattet av Samferdselsdepartementet. Med lufttrafikkjenester menes flygekontrolltjenester, flygeinformasjonstjenester og alarmtjenester. Med innflygningstjenester menes de innflygings-tjenestene som til enhver tid *ikke* er utsatt for konkurranse som en del av de lufttrafikk-tjenestene som ytes i tilknytning til en eller flere lufthavner.

Utpekingen gjelder frem til 31. desember 2017 for så vidt gjelder lokal flygekontrolltjeneste ved den enkelte lufthavn og frem til 31. desember 2024 for så vidt gjelder underveis- og innflygingstjenestene. Departementet kan oppheve utpekingen for så vidt gjelder lokal flygekontrolltjenesten og innflygingstjenestene med virkning fra et tidligere tidspunkt.

På det samme rettslige grunnlaget gis *Avinor AS* enerett og plikt til å yte lokale flygeinformasjonstjenester (AFIS) på de av selskapets egne lufthavner der slike tjenester ytes. Utpekingen gjelder frem til 31. desember 2017 dersom det ikke tidligere bestemmes at ansvaret for å yte disse tjenestene skal overføres fra Avinor AS til Avinor Flysikring AS. Departementet kan også oppheve utpekingen for så vidt gjelder AFIS-tjenestene med virkning fra et tidligere tidspunkt.

Begge utpekinger skjer på de betingelsene som fremgår av de vedlagte vilkårene.

Samferdselsdepartementet, 1. desember 2014

Ketil Solvik-Olsen
samferdselsminister



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Avinor AS
Postboks 150
2061 Gardermoen

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1951

1.12.2014

Forlenget utpeking av Avinor AS og Avinor Flysikring AS som ytere av lufttrafikk-tjenester

Samferdselsdepartementet har bestemt at Avinor Flysikring AS utpekes som nasjonal yter av lokal flygekontrolltjeneste ved den enkelte lufthavn frem til 31. desember 2017. Utpekingen skjer med de presiseringer og unntak som fremgår av det vedlagte utpekingsdokumentet (forside og vilkår). Videre har departementet bestemt at Avinor Flysikring AS utpekes som nasjonal yter av underveis- og innflygingstjenester frem til 31. desember 2024. Avinor AS utpekes som yter av AFIS-tjenester på de av selskapets egne lufthavner der det ytes slike tjenester, frem til 31. desember 2017, men dette ansvaret kan overføres til Avinor Flysikring AS. Departementet kan likevel bestemme å avslutte utpekingene for så vidt gjelder innflygingstjenester, lokale flygekontrolltjenester og AFIS-tjenestene på et tidligere tidspunkt.

1. Bakgrunn

Ved brev av 25. september 2012 forlenget Samferdselsdepartementet utpekingen av Avinor AS som nasjonal yter av lufttrafikk-tjenester i det luftrummet der Norge er ansvarlig for at det ytes slike tjenester. Varigheten var to år – frem til 25. september 2014. Ved brev av 26. september 2014 ble utpekingen provisorisk forlenget i to måneder for å sikre en forsvarlig behandling av nytt utpekingsvedtak.

Utpekingen av Avinor AS har ikke gjeldt for de tilfellene der departementet har samtykket til at foretak som driver landingsplass selv, yter lufttrafikk-tjenestene i tilknytning til den aktuelle landingsplassen (terminaltjenester), eller får en annen tjenesteyter enn Avinor til å yte dem.

Slike samtykker er gitt til Skien Lufthavn AS, Notodden Lufthavn AS, Sunnhordland Lufthavn AS (for Stord lufthavn, Sørstokken), Statoil ASA (for Tampen HPZ (nå HTZ)), ConocoPhillips Skandinavia AS (for Ekofisk HPZ (nå HTZ)).

2. Vurderingstema og regelverk

Spørsmålet er om utpekingen skal videreføres og i så fall på hvilke vilkår. Det følger av artikkel 8 nr. 1 i forordning (EF) nr. 550/2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrommet ("tjenesteytingsforordningen") at medlemsstatene plikter å sørge for at en bestemt tjenesteyter er utpekt som yter av lufttrafikkjenester i alle deler av det aktuelle luftrommet. Forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift 26. januar 2007 nr. 99 om etablering av et felles europeisk luftrom ("Single Sky-forskriften").

3. Brev fra Avinor Flysikring AS om innholdet i nytt utpekingsvedtak og annen involvering av parter i saken

I brev av 15. august 2014 har Avinor Flysikring AS redegjort for hvilke hensyn selskapet mener Samferdselsdepartementet bør vektlegge ved utformingen av det nye utpekingsvedtaket. Meget kortfattet omhandler brevet:

- Vedtaket må gjenspeile utskillelsen av Avinor Flysikring AS som et eget selskap.
- AFIS-virksomhet ligger foreløpig igjen i Avinor AS. Det bør derfor utformes to utpekingsvedtak – ett for Avinor AS og ett for Avinor Flysikring AS.
- Avinor Flysikring AS er i utgangspunktet positiv til at det åpnes for konkurranse på tårntjenester innenlands, men da må selskapet til gjengjeld få mulighet til å konkurrere utenlands. Formålet er å bygge internasjonal konkurransekraft og opprettholde kompetanse. Å styrke konkurransekraften krever tid.
- Avinor Flysikring AS har som ambisjon å være utpekt som yter av underveis- og innflygingstjenester. For å være i stand til å yte gode tjenester på disse områdene må selskapet foreta investeringer, noe som krever økonomisk forutberegnelighet. Avinor Flysikring AS ber derfor om å bli utpekt som yter av underveis- og innflygingstjenester for minimum 10 år.
- Det er nødvendig å finne gode løsninger på de områdene der Avinor Flysikring AS i dag ikke får (fullt) betalt for tjenestene sine. Som eksempel nevnes underveistjenester som ytes til Forsvaret, og innflygingstjenester i Farris terminalområde.
- Hvis Avinor Flysikring AS skal kunne konkurrere på like vilkår dersom monopoler oppheves, må det samtidig finnes nye løsninger for finansieringen av oppgaver av nasjonal karakter, som selskapet i dag er pålagt å bære. Eksempler på dette er AIS-tjenestene (Aeronautical Information Services) og utdanning av flygeledere.
- Avinor Flysikring AS må få lov til å kjøpe flyværtjenester fra andre enn Meteorologisk institutt.
- Ordningen med fri rett til å etablere seg som sertifisert yter av CNS-tjenester (Communication, Navigation, Surveillance) fungerer godt og bør videreføres.

- Det er nødvendig å foreta en rekke prinsipielle avklaringer før markedet for tårntjenester dereguleres. Blant annet må et sømløst samarbeid mellom sivil og militær sektor sikres.

Ved brev av 6. november 2014 har Samferdselsdepartementet forelagt utkast til vedtak for Avinor (konsernet), Forsvarsdepartementet og Luftfartstilsynet. Alle tre har kommentert utkastet i skriftlige svar. Departementet hadde 14. november 2014 møte med ledelsen i Avinor. Endelig har det hatt telefonsamtaler med ansatte i Luftfartstilsynet.

4. Departementets vurdering

4.1 Konkurransetsetting

Flere av kommentarene i brevet fra Avinor Flysikring AS er naturlig å forstå som henvisninger til departementets arbeid med å åpne for konkurranse på "tårn- og sikringstjenester", slik det heter i regjeringens politiske plattform. Begrepet "sikrings-tjenester" er ikke entydig definert. For å unngå uklarhet velger vi ikke å benytte det i det følgende.

For så vidt gjelder tårntjenestene som ytes ved lufthavnene på Torp og Rygge, er det allerede avgjort at departementet vil åpne for anbudskonkurranse dersom disse lufthavnene selv ønsker det. Konkurranse på tårntjenester ved Avinors egne lufthavner omtales i punkt 4.5.

Konkurransetsetting av tårntjenestene ved Avinors egne lufthavner reiser mer kompliserte spørsmål om omfang, tidspunkt og behov for regulatoriske tilpasninger, som vi kommer tilbake til i punkt 4.5.

4.2 Rett til å yte tjenester i utlandet

Avinor Flysikring AS mener konkurransetsetting for tårntjenester i Norge må speiles av en rett for selskapet til å yte tjenester i andre land. Ved behandlingen av den siste eiermeldingen om Avinor – i juni 2013 – sluttet Stortinget seg til den daværende regjeringens forslag om at Avinor ikke bør yte tjenester i utlandet utover det som følger av NEFAB-samarbeidet.

Utpekingsvedtaket er et spørsmål om plikter og rettigheter for Avinor AS og Avinor Flysikring AS i hjemmemarkedet. En eventuell frihet til å yte tjenester i utlandet kan ikke skapes som en del av utpekingsvedtaket. I stedet må det gjøres som en del av eierpolitikken. Departementet har forståelse for det behovet for øket fleksibilitet som Avinor Flysikring AS beskriver, og vil komme tilbake til dette som ledd i arbeidet med konkurransetsetting.

4.3 Tjenester som Avinor ikke får betalt for i dag

Avinor Flysikring AS er opptatt av at selskapet må få betalt for de tjenestene det yter. I dette ligger det at selskapet (minst) må få kompensert de kostnadene det har ved å yte tjenester som noen andre har nytte av (er brukere av). Departementet er enig i dette, samtidig som en vet at det finnes unntak fra dette prinsippet i dag.

Avinor Flysikring AS anfører at departementet ikke kan fortsette å pålegge selskapet å yte tjenester det ikke får betalt for, og at løsningen på dette (i alle fall på kort sikt) kan være å

betinge plikten til å yte de tjenestene det er utpekt til å yte, av at flyplassoperatører utenfor Avinor som har nytte av tjenestene, inngår avtale om full betaling.

Selv om departementet er enig i prinsippet om at leveringsplikten bør knyttes til betalingsplikt, mener departementet at regulering av tredjepersons (her flyplassoperatørens) betalingsplikt vanskelig kan reguleres på en fullstendig måte i et enkeltvedtak (utpekingsvedtaket) som bare har Avinor som adressat. Betalingsplikten bør i stedet reguleres i en generell lovforankret beslutning – i praksis i en forskrift.

I det følgende legges det til grunn at plikten til å betale for de ulike flysikkerhetstjenestene Avinor i dag yter uten (fullt) vederlag og omfanget av plikten, vil bli fastsatt i forskrift. Mottakerens plikt til å inngå avtale om betaling omhandles derfor ikke i det følgende.

4.4 Underveistjenester og innflygingstjenester

Avinor Flysikkerhet AS oppgir at det er en fordel for selskapets planlegging av investeringer at utpekingsvedtaket klargjør hvor lenge selskapet vil være utpekt til å levere underveis- og innflygingstjenester. Det antydes at det er ønskelig med minimum 10 års utpeking.

Departementet understreker at det i det følgende, og i de vedlagte vilkårene med forside, bruker begrepet innflygningstjenester bare om de innflygningstjenestene som til enhver tid ikke er utsatt for konkurranse som en del av de lufttrafikkstjenestene som ytes i tilknytning til en eller flere lufthavner.

Departementet mener behovet for å kunne planlegge virksomheten sin på en måte som er kostnadseffektiv, bør tillegges betydelig vekt. Selskapet har ikke gitt detaljerte opplysninger om hvor følsom treffsikkerheten i den finansielle planleggingen er for lengden på utpekingen, og om det vil innebære en merkbar forskjell dersom utpekingen gjøres kortere enn 10 år.

Departementet har merket seg at praksisen ser ut til å variere fra land til land. Noen land har ikke satt noen tidsbegrensning for utpekingen i det hele tatt. Andre land har utpekt sin nasjonale yter av underveistjenester for mange år, men uten å ha sett ordlyden i utpekingene er det ikke mulig å vite hvor bindende lengdene på utpekingene er rettslig og politisk.

En lang utpekingsperiode innebærer at staten frasier seg fleksibilitet, i alle fall så lenge varigheten gjøres ubetinget. På den annen side beholder tjenesteyteren selv mulighet til å benytte seg av underleverandører. Det er ved hjelp av denne typen underleveranser at Avinor har avtaler om grensekryssende tjenesteytelser med tjenesteyterne i våre naboland.

Ytelsessystemet gir etter hvert mulighet for et nokså helhetlig statlig grep om arbeidet med å sikre effektive og gode flysikkerhetstjenester. Likevel er det klare grenser for statens praktiske mulighet til å gjøre seg opp en selvstendig mening om hva som er rimelig å kreve. En utpeking som strekker seg over to eller flere referanseperioder i ytelsessystemet, vil kunne tolkes som et signal om at staten, basert på hittidige ytelsener og erfaring, har grunn til å tro at den vil komme til å være tilfreds med de tjenestene som ytes også i fremtiden.

Til tross for disse mulige innvendingene har departementet bestemt seg for å forlenge utpekingen for underveis- og innflygingstjenestene med 10 år. Det har blitt lagt vesentlig vekt på selskapets egne opplysninger i møte 14.11.2014 om at det mest nærliggende alternativet, 5 års forlengelse (tilsvarende andre referanseperiode i ytelsessystemet), vil gjøre det krevende å foreta de investeringene som er operativt ønskelige. Dersom selskapet foretar investeringer, og det underveis i avskrivningsperioden åpnes for konkurranse, risikere en å havne i en situasjon der det er vanskelig å ta stilling til hvordan restverdien av utstyret skal håndteres.

4.5 Tårnkontrolltjenester og AFIS-tjenester

Regjeringen har bestemt seg for at den vil åpne for konkurranse for flysikringstjenester. Spørsmålet nå er hvilke typer flysikringstjenester konkurranseutsettingen skal omfatte, hvilke lufthavner og hvilket luftrom den skal omfatte, og fra hvilket tidspunkt det bør åpnes for konkurranse på de ulike tjenestene.

Departementet vil så snart som mulig utarbeide en fremdriftsplan for arbeidet med konkurranseutsetting. Målet er å kunne ta stilling til hvilke tjenester som skal konkurranseutsettes, så snart som mulig. I påvente av en ferdig fremdriftsplan foreslår vi følgende modell for lengden på utpekingen for tårnkontroll- og AFIS-tjenester: Utpekingen forlenges i utgangspunktet med tre år – frem til 31. desember 2017. Samtidig gjøres det klart at departementet kan oppheve utpekingen ved virkning fra et tidligere tidspunkt. I dette ligger det to ting: For det første må beslutningen om at det åpnes for konkurranse, tas i god tid før den nye ordningen trer i kraft – trolig minst ett år. For det andre at beslutningen selv bør tas så raskt som mulig, slik at gevinstene kan oppnås så snart som mulig.

For å sikre best mulig forutberegnelighet for Avinor tar departementet sikte på å etablere en referansegruppe der Avinor og andre berørte involveres fortløpende. I tillegg til å kunne påvike prosessen og løsningene bidrar en slik ordning til å skape forutberegnelighet for Avinor innenfor den nevnte treårsrammen.

Rettslig sett innebærer denne løsningen at Avinor er forpliktet til å yte tårn- og AFIS-tjenester i de tre årene utpekingen varer, men at selskapet må være forberedt på at eneretten faller bort med virkning fra et tidligere tidspunkt.

Avinor er opptatt av at utpekingsvedtaket må gjenspeile at Avinor AS (ikke Avinor Flysikring AS) fremdeles yter AFIS-tjenester på lufthavnene i Avinor-konsernet. Departementet tar som utgangspunkt at utpekingsvedtaket må sikre klarhet. Det innebærer at begge ikke kan være utpekt samtidig/parallelt – i alle fall ikke på samme lufthavn. Dernest er vi enige med Avinor i at utpekingsvedtaket ikke bør stå i veien for dagens praksis dersom Avinor selv ser seg tjent med det, og lufthavnselskapet har de nødvendige sikkerhetstillatelser fra Luftfartstilsynet. På den annen side må ikke utpekingsvedtaket stå i veien for at utpekingen overføres fra Avinor AS til Avinor Flysikring AS dersom Avinor selv ønsker det innenfor den treårsrammen som er angitt for lokal flygekontrolltjeneste.

Departementet foreslår en ordning der Avinor når som helst kan gi beskjed til departementet om at det ønsker å få overført utpekingen til flysikringsselskapet innenfor treårsrammen. Gitt at Luftfartstilsynet går god for alle sikkerhetsmessige sider av omorganiseringen, vil departementet raskt sørge for å endre utpekingsvedtaket.

4.6 AIS-tjenester

Aeronautical Information Services (AIS-tjenester) er ikke omfattet av det gjeldende eller det nye utpekingsvedtaket. Vi knytter likevel noen kommentarer til Avinors anførsler.

Departementet er på prinsipielt grunnlag enig med Avinor Flysikring AS i at selskapet vil ha en konkurranseulempe dersom det må bære kostnader forbundet med oppgaver som det er pålagt å utføre og som konkurrentene ikke har. Fordi yting av AIS-tjenester ikke er omfattet av utpekingsvedtaket, er det i stedet en forpliktelse Avinor er pålagt som en del av sitt generelle samfunnsoppdrag. Departementet har med andre ord gitt oppdraget som eier.

Så lenge den konkurranseutsettingen som er omtalt i punkt 4.1 ennå ikke er gjennomført, vil Avinor Flysikring AS fremdeles ha ansvar for å yte det aller meste av det samlede volumet av lufttrafikk-tjenester i Norge. *På kort sikt* vil spørsmålet først og fremst være hvordan selskapet skal få dekket de AIS-kostnadene som kan sies å være knyttet til driften av lufthavnene på Torp og Rygge ved en eventuell anbudskonkurranse om flysikringstjenester ved disse lufthavnene. Departementet legger til grunn at den forskriftsløsningen som er nevnt i punkt 4.3 siste avsnitt, også vil kunne omfatte krav om dekning av AIS-kostnader Avinor Flysikring AS fortsatt måtte ha, etter en anbudskonkurranse om flysikringstjenester på Rygge eller Torp, og som ikke omfattes av anbudskontrakten.

På lengre sikt – ved en bredere konkurranseutsetting av den typen som er nevnt i punkt 4.1 – må det finnes en mer generell løsning på hvordan denne typen kostnader – som man kan se på som en type ”nasjonale kostnader” – bør dekkes. Departementet har ideer om hvordan dette kan gjøres, men oppfatter det som for tidlig å gå ut med disse før den utredningen som er forutsatt i punkt 4.1, er gjennomført.

4.7 Meteorologitjenester

Avinor AS har i dag en avtale med Meteorologisk institutt om at sistnevnte skal yte meteorologisk tjenester som både Avinor, flyselskapene og Forsvaret er bruker av eller på annen måte har nytte av. Etter det departementet forstår, skiller avtalen ikke mellom meteorologitjenester som ”gjelder” de lufthavnene og de delene av luftrommet der Avinor yter øvrige flysikringstjenester, og de der tjenestene måtte ytes av andre. Departementet kjenner ikke innholdet i avtalen og vet derfor ikke om Avinor er kontraktsrettslig berettiget til å si opp de delene av avtalen med Meteorologisk institutt, som eventuelt kan sies å gjelde for lufthavnene på Torp og Rygge dersom disse skulle velge å avholde anbudskonkurranse om flysikringstjenester. I tillegg er det uklart om det er faglig og økonomisk hensiktsmessig å foreta et slikt leveransemessig skille. Det vil den kartleggingsprosessen som må gjennomføres som ledd i forberedelsen av en slik anbudsprosess, ha som formål å vise. Uansett kan ikke departementet – i et myndighetsvedtak som dette utpekingsvedtaket – gripe inn i kontrakten mellom Meteorologisk institutt og Avinor. Samtidig vil lufthavnene på Torp og Rygge være forpliktet til å kjøpe eventuelle meteorologiske tjenester fra Meteorologisk institutt så lenge instituttet er utpekt som nasjonal yter (noe det er frem til utløpet av 2017).

4.8 CNS-tjenester

Utpekingsvedtaket omfatter lufttrafikkjentestene. Communication-, Navigation- og Surveillance-tjenestene (CNS-tjenestene) er ikke lufttrafikkjentester og derfor heller ikke tema for dette utpekingsvedtaket. I dette ligger det også at departementet er enig med Avinor Flysikring AS i at den eksisterende ordningen videreføres.

For ordens skyld presiserer departementet at Avinor som sådan har plikt til å sørge for at det nasjonale behovet for CNS-tjenester dekkes, men denne plikten må utledes av den rollen Avinor er tildelt av Samferdselsdepartementet som eier ("samfunnsoppdraget"). Det nøyaktige innholdet av denne forpliktelsen må derfor avklares innenfor den rammen.

5 Vedtak

Avinor Flysikring AS utpekes som nasjonal yter av lokal flygekontrolltjeneste ved den enkelte lufthavn frem til 31. desember 2017. Videre utpekes Avinor Flysikring AS som nasjonal yter av underveis- og innflygningstjenester frem til 31. desember 2024.

Avinor AS utpekes som yter av AFIS-tjenester på selskapets egne lufthavner frem til 31. desember 2017. Utpekingen kan overføres til Avinor Flysikring AS på et tidligere tidspunkt dersom Avinor AS og Avinor Flysikring AS er enige om det.

Utpekingene skjer med de saklige avgrensingene og på de vilkårene som fremgår av det vedlagte utpekingsdokumentet (forside og vilkår). For å unngå mye gjentakelse er forsiden og vilkårene skrevet som en felles tekst som retter seg mot både Avinor AS og Avinor Flysikring AS.

6 Parallele vedtak

Departementet gjør for ordens skyld oppmerksom på at de gjeldende unntakene fra vedtakets virkeområde for luftrommet i tilknytning til lufthavnene Skien, Notodden og Stord, i tillegg til luftrommene Tampen HTZ og Ekofisk HTZ, gjelder frem til 3. september 2017 i tråd med samtidige vedtak om forlenget utpeking av 22. oktober 2012.

Med hilsen


Per Kolstad (e.f.)
avdelingsdirektør


Morten Foss
fagdirektør

Vedlegg: Utpekingsvilkår – forside og utfyllende vilkår

Kopi med vedlegg til:

Board of Airlines Representatives in Norway – BARIN

Forsvarsdepartementet

Luftfartstilsynet

Notodden Lufthavn AS

NHO Luftfart

Rygge sivile lufthavn AS

Sandefjord Lufthavn AS

Skien Lufthavn AS

Sunnhordland Lufthavn AS

VILKÅR

I det følgende brukes ”Avinor” som en fellesbetegnelse for Avinor AS og Avinor Flysikring AS når ikke annet er uttrykkelig angitt. Når vilkårene leses med utgangspunkt i departementets drøftelse i begrunnelsesbrevet og forsiden til vedtaket, fremgår det hvilke deler av vilkårene som retter seg mot de respektive selskapene ved å knytte seg til bestemte tjenestetyper. For å unngå tungt språk, med henvisning til begge selskaper, brukes i det følgende entallsformen selv om vilkårene retter seg til begge Avinor-selskaper.

1. Generelle forpliktelser og myndighet

- 1.1 Avinor plikter å ivareta Norges forpliktelser etter ICAO-konvensjonen og dens vedlegg for så vidt gjelder de tjenestene som er omfattet av utpekingene. Avinor kan fritas fra sine forpliktelser etter første punktum dersom Avinor anmoder Luftfartstilsynet om det skriftlig, og tilsynet finner det forsvarlig. Ved vurderingen skal det blant annet legges vekt på om avbøtende tiltak er satt i verk og om det i det konkrete tilfellet vil virke urimelig å holde fast på forpliknelsen.
- 1.2 Avinor skal sørge for at både sivile og militære behov for flysikringstjenester dekkes. Avinor kan pålegges å ivareta forsvars- og beredskapsmessige oppgaver ut over de som eventuelt hjemles direkte i luftfartsloven § 13-9. Eventuell økonomisk kompensasjon fastsettes i det enkelte tilfellet.
- 1.3 Avinor plikter til enhver tid å ha tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å møte etterspørselen etter de tjenestene som er omfattet av utpekingene. Kravene i første punktum skal omfatte etterspørselen fra både sivile og militære brukere.
- 1.4 Avinor skal ikke nekte noen brukere tilgang til luftrommet eller lufthavner uten at selskapet har saklig grunn. Herunder skal selskapet unngå å forskjellsbehandle enkeltbrukere av luftrommet eller grupper av luftromsbrukere, samtidig som det tas hensyn til kravet om effektiv utnyttelse av luftrommet etter bestemmelsene i punkt 1.4. Diskrimineringsforbudet omfatter også de vilkårene Avinor knytter til tjenesteytelsen, men likevel slik at det som er sagt foran, ikke skal være til hinder for forskjellsbehandling som er tillatt etter avgiftsreglene.
- 1.5 Avinor skal sørge for at luftrommet utnyttes på en mest mulig effektiv måte innenfor de til enhver tid gjeldende rammer og krav, herunder ICAO-konvensjonen med vedlegg, europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 (rammeforordningen) og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 (tjenesteyterforordningen) av 10. mars 2004 om organisering og bruk av luftrommet i det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen), de nasjonale gjennomføringsreglene for EØS-reglene om ytelsesstyring og om beregning av flysikringsavgifter, forskrift 20. april 2012 nr. 344 om trafikkflytstyring og forskrift 13. mars 2007 nr. 266 om fleksibel bruk av luftrommet.
- 1.6 Avinors rett til å utøve myndighet over brukere av luftrommet mv. er fastsatt i delegasjonsvedtak med hjemmel i luftfartsloven §§ 9-1, 9-3, 13-2, 13-4 og 15-3.

2. Bemanningsplan

2.1 Avinor skal ha en plan for hvordan selskapet sikrer tilstrekkelig bemanning for de tjenestene som er omfattet av utpekingene. Planen skal redegjøre for følgende:

- a) Den faktiske flygelederbemanningen de foregående fem årene og den planlagte flygelederbemanningen de kommende fem årene. En redegjørelse for det antatte flygelederbehovet de kommende fem årene. En tilsvarende redegjørelse for AFIS- og HFIS-fullmektig/operatør på selskapets egne lufthavner. Det skal redegjøres for hvordan eventuelle utlån eller utleie av personell som nevnt foran, påvirker bemanningsbehovet.
- b) Hvordan selskapet sikrer robust beredskap ved å være i stand til å overføre sektorer/ tjenesteyting mellom tjenesteenheter ved bortfall av eller ved redusert kapasitet.
- c) Hvordan selskapet sikrer en tilstrekkelig robust bemanning brutt ned på måned, uke dag og time/vakt.
- d) En generell redegjørelse for hvilke forpliktelser de ansatte har etter sine individuelle arbeidsavtaler og de kollektive arbeidsavtalene som gjelder for ansettelsesforholdene. Herunder skal det redegjøres for hvilken plikt de har til å arbeide dersom andre ansatte ikke kan møte på grunn av sykdom eller annen tjenesteudyktighet.
- e) Dokumentasjon for at partene har en omforent forståelse av de avtalene som sikrer en tilstrekkelig robust kapasitet.

2.2 Luftfartstilsynet kan når som helst kreve å få seg forelagt bemanningsplanen og eventuell annen informasjon som er nødvendig for å ta stilling til om bemanningen er tilstrekkelig.

3. Bistand til Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet

3.1 Avinor plikter å gi Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet alle opplysninger som disse trenger for å løse sine regulatoriske oppgaver innenfor de saksområdene som er omfattet av utpekingene.

3.2 Avinor plikter å gi Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet slike råd og opplysninger som er nødvendige for at Norge skal kunne ivareta sine forpliktelser til å yte lufttrafikkjenester i henhold til internasjonale avtaler eller medlemskap i internasjonale organisasjoner. På samme måte har Avinor plikt til å gi nødvendige råd og opplysninger når Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet gjennomfører konsultasjoner med luftromsbrukerne eller andre ytere av flysikringstjenester.

4. Kontroll og pålegg fra Luftfartstilsynet

4.1 Med grunnlag i luftfartsloven § 13-4 kan Luftfartstilsynet kreve at Avinor fremlegger dokumentasjon som underbygger fremstillingen i de dokumentene selskapet skal utarbeide i medhold av bestemmelsene ovenfor.

- 4.2** Med grunnlag i luftfartsloven §§ 7-2 og 7-4 og forskrift 26. januar 2007 nr. 99 om etablering av et felles europeisk luftrom § 6 tredje ledd kan Luftfartstilsynet gi Avinor pålegg om tiltak som er nødvendige for å ivareta Avinors forpliktelser etter dette vedtaket.
- 4.3** Med grunnlag i luftfartsloven §§ 7-2 og 7-4 og forskrift 26. januar 2007 nr. 99 om etablering av et felles europeisk luftrom § 6 tredje ledd kan Luftfartstilsynet gi Avinor pålegg om å yte informasjonstjenester i et avgrenset ukontrollert luftrom.

5. Bortfall, endring og tilbakekall

- 5.1** Samferdselsdepartementet kan endre eller supplere disse vilkårene dersom internasjonale forpliktelser, politiske eller sikkerhetsfaglige vurderinger eller nye nasjonale rettsregler som strider mot innholdet i utpekingen, gjør det nødvendig. Det samme gjelder dersom Avinor anmoder om det, og Samferdselsdepartementet samtykker til det etter at Luftfartstilsynet har uttalt seg om eventuelle sikkerhetsmessige problemstillinger.
- 6.2** Utpekingen av Avinor AS som yter av AFIS-tjenester kan overføres til Avinor Flysikring AS før 31. desember 2017 dersom Avinor AS og Avinor Flysikring AS er enige om det. Det kan også bestemmes at overføringen av ansvaret for å yte AFIS-tjenester skal overføres for noen av de Avinor-lufthavnene der Avinor AS selv yter disse tjenestene i dag.
- 6.3** Utpekingene er bare gyldig så lenge Avinor har gyldig sertifikat til å yte de tjenestene utpekingene omfatter.
- 6.4** Utpekingene kan kalles tilbake dersom Avinor anmoder om det, og Samferdselsdepartementet samtykker. Det samme gjelder dersom Avinor og departementet på annen måte blir enige om det.
- 6.5** Utpekingen kan kalles tilbake dersom Avinor misligholder disse vilkårene, eller på annet vis opptrer på en måte som ikke er forenlig med den eneretten selskapet er tildelt. Det samme gjelder dersom selskapet, innenfor området for enerettene, ikke etterlever luftfartsloven med tilhørende forskrifter og pålegg gitt med hjemmel i nevnte regelverk eller denne utpekingen.
- 6.6** Utpekingen kan kalles tilbake dersom andre forhold enn de som er nevnt i punkt 6.4 og 6.5 endrer de forutsetningene som ligger til grunn for vedtaket.