

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 03.04.2013
Deres dato 11. januar 2013
Vår referanse CR
Deres referanse 12/1967

Høring - ny forskrift om offentlig undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart

1. Innledning

Det vises til høringsbrev datert 11. januar 2013 vedrørende ny forskrift om offentlig undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart. Forskriften gjennomfører *forordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelser og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og oppheving av direktiv 94/56/EF* (heretter "undersøkelsesforordningen") i norsk rett.

NHO Luftfart har gjennomgått det oversendte forskriftsutkastet samt selve undersøkelsesforordningen. Generelt bemerkes det at det anses som positivt at den nye forordningen tar opp i seg de store institusjonelle og regulatoriske endringene som har blitt gjennomført de senere årene i kjølevannet av opprettelsen av EASA. Videre anses det som positivt at man gjennom forordningen etablerer mer detaljerte regler enn tidligere når det gjelder hvordan informasjon fra undersøkelser, rapporterte opplysninger, sikkerhetstilrådninger mv. skal deles mellom andre undersøkelses- og luftfartsmyndigheter, EASA og andre berørte parter. Det siste punktet om informasjonsutveksling anses som viktig for å sikre at man på en systematisk og best mulig måte, og på et felleseuropeisk nivå, kan trekke ut viktig lærdom av eventuelt inntrufne ulykker/hendelser.

2. Merknader til de bestemmelsene i forordningen som er spesielt rettet mot flyselskapene

Artikkel 20(1)

I henhold til artikkel 20(1) i undersøkelsesforordningen fremgår det at flyselskapene raskt skal være i stand til å fremlegge passasjerlister samt lister over farlig gods. Departementet skriver i sitt høringsbrev at de antar at flyselskapene langt på vei har slike lister. NHO Luftfart kan bekrefte at dette er tilfellet, og at det heller ikke vil kreves spesielle tilpasninger for flyselskapene for å etterleve forordningens krav på dette punktet.

Artikkel 20(3)

Av artikkel 20(3) fremgår det at flypassasjerer skal gis mulighet til å registrere pårørendes kontaktdetaljer hos flyselskapene. Denne informasjonen skal kunne benyttes ved en eventuell ulykke for å kunne gi pårørende rask informasjon. Tilbakemeldingen fra selskapene er at det er mulig å legge denne type informasjon i dagens reservasjonssystem (Amadeus). Når det gjelder charterpassasjerer som ikke finnes i flyselskapenes eget

reservasjonssystem, eller i de tilfellene der Amadeus ikke benyttes som reservasjonssystem, kan det i stedet benyttes et eget skjema som passasjerene kan fylle ut manuelt for å oppfylle dette forordningskravet.

Artikkel 21(2)

Artikkel 21(2) i samme forordning stiller krav til at flyselskapene skal ha en plan for å ta seg av offere og deres etterlatte og som også skal dekke psykologisk bistand. Departementet skriver i sitt høringsbrev at man er usikker på om flyselskapenes beredskapsplaner i dag er i samsvar med artikkel 21(2). Til dette punktet har de av selskapene som driver rutefart gitt som tilbakemelding at dette allerede ligger i eksisterende kriseplanverk, også når det gjelder psykologisk bistand. Det kan i den forbindelse opplyses om at amerikanske myndigheter har hatt tilsvarende krav i lang tid.

Når det gjelder helikopterselskap som transporterer passasjerer, antas det ut fra formålet med forordningen at også at disse faller inn under forordningens virkeområde. Noen av disse helikopteroperatørene har avtaler med sine oppdragsgivere/kontrahenter som regulerer ansvarsfordelingen ved en eventuell ulykke og der ansvaret for å yte bistand til offere og etterlatte i stedet i en stor grad tillegges oppdragsgiver. Det legges til grunn at det juridiske ansvaret etter denne bestemmelsen vil måtte ligge hos helikopterselskapene, men at det samtidig vil være mulig å opprettholde denne type avtaler i fremtiden mellom operatør og kontrahent. Det viktige i den sammenheng må her være at eventuelle offere og etterlatte samlet ivaretas i samsvar med formålet med artikkel 21(2).

Luftfartstilsynet skal kontrollere flyselskapenes kriseplanverk. Det forutsettes at Luftfartstilsynet i så henseende vil veilede bransjen om hvordan selskapene kan sikre at deres planverk er i samsvar med forordningen og om hvordan dette praktisk kan gjøres for de forskjellige typene av flyselskap. Dette er viktig da forordningsteksten på dette området er svært overordnet og at denne således gir lite veiledning til selskapene. Generelt bemerkes det at kostnadene forbundet med å gjøre endringer i eksisterende kriseplaner normalt sett vil være lave. De store kostnadene vil naturlig nok først materialisere seg der en kriseplan må aktiviseres.

3. Konklusjon

Etter en gjennomgang av de krav som er rettet eksplisitt mot flyselskapene, samholdt med eksisterende system og planverk, og med forbehold om at dagens "ansvarsavtaler" som nevnt over kan opprettholdes, antas det at forordningen kun vil medføre begrensede konsekvenser av økonomisk og/eller administrativ art for flyselskapene.

Vennlig hilsen
NHO luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver