

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

| | |
|--------------------------|------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | |
| AVD./SLK.: LS | S.BEH.: MF |
| 18 AUG. 2006 | |
| S.NR.: 05/101-34 | |
| ARKIVKODE: 701.7 | AVSKREVET: |

Vår saksbehandler
Tarald Johansen -

Vår dato
2006-08-15
Deres dato

Vår referanse
2005/00364-7/400
Deres ref
05/101

Høring av utkast til ny forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser m.v. - BSL A 1-3

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 19. mai 2006 hvor ovennevnte forskrift blir sendt på høring.

Avinor vil i det følgende knytte noen generelle kommentarer til forskriftsutkastet, samt kommenterer til noen enkeltbestemmelser. Fremstillingen følger forskriftsutkastets systematikk.

Generelle kommentarer til høringsnotatet

I høringsnotatets pkt 1.2 refereres det til begrepet "occurrences", som benyttes både i ESARR 2 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement – Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM) og i Rådskonklusjon 2003/42/EF om rapportering av hendelser i sivil luftfart (Rapporteringsdirektivet). Definisjonene i de to dokumentene er imidlertid ikke identiske. Dette forhold bør kommenteres og klargjøres før man fastsetter forskriften slik at man unngår usikkerhet og tvil omkring dette forhold.

Avinor slutter seg til de vurderinger og konklusjoner som fremkommer i høringsnotatets pkt 3 om beskyttelse av de rapporteringspliktige. I tilknytning til dette skal bemerkes at i rapporter fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) fremkommer i tillegg til navn på enhet informasjon om involvert flygeleders kjønn og alder, sertifikat, autorisasjon og rettigheter. På mange av Avinors TWR enheter, vil det ikke være noe problem å identifisere denne personen. Vi mener en slik praksis er uheldig.

På høringsnotatets side 10 flg. diskuteres forskriftsutkastets forskjellige nivåer. Det "midterste" nivået består av vedleggene til forskriften. Iflg. høringsnotatet er formålet med vedleggene å "slå fast hva slags hendelser de enkelte rapporteringspliktige persongrupperne på det øverste nivået har plikt til å rapportere om". Det er nærliggende å forstå dette slik at vi da taler om en uttømmende opplisting. I overskriften på vedleggene står det imidlertid at opplistingen er eksempler på luftfartshendelser som de forskjellige aktørene er pliktige til å rapportere. De rettslige konsekvenser er svært forskjellige alt etter hvilken forståelse som er riktig.

Avinor heller til at hvis opplistingen er ment å være eksempler er den tilstrekkelig, selv om det er få eksempler fra for eksempel bakketjenesten. Hvis opplistingen derimot er ment å være

uttømmende, foreslår vi at det innkalles til et møte om saken. Avinor har i så tilfelle mange kommentarer, og vi tror det vil være mer hensiktsmessig å gjennomgå disse i et møte enn å gjennomgå alle i dette brevet.

Kapittel A – Generelle bestemmelser

Til § 4

Begrepet "trafikkrelatert luftfartshendelse" er brukt i utkastets § 4 pkt 5. For å forklare dette begrepet bør definisjonen på "lufttrafikkhendelse" fra dagens BSL A 1-3 inkluderes i det foreliggende utkast for å klargjøre dette.

Videre kan nevnes at det i dokumentet er brukt en rekke spesielle ord, uttrykk og forkortelser som ikke er forklart/definert i § 4. Det bør vurderes om ikke begreper som "GPW, IMC, ACAS RA, ATM, GPWS/TAWS, SSR, CRM, ETOPS, MEL, etc bør forklares nærmere.

Til § 7

Det antas at § 7 hovedsakelig gjelder innarbeiding i håndbøker i flyselskapers og andre foretak med lisens eller tillatelse fra Luftfartstilsynet. Dette bør presiseres i overskriften.

Kapittel B – Varsling

Til §10

Bestemmelsen gjelder varslig av alvorlige luftfartshendelser, og lister opp det personell som har varslingsplikt vedrørende dette. Avinor mener at også ansatte i bakketjenesten må rapportere alvorlige luftfartshendelser.

Til §11

Det bør presiseres i overskriften at denne varslingsplikten bare gjelder tekniske feil på luftfartøy.

Kapittel C – Rapportering

Luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser vil ofte lett kunne observeres av ansatte i lufthavnens bakketjeneste. Avinor mener derfor at personell i bakketjenesten også bør ha rapporteringsplikt iht kapittel C pkt 1.

Til § 15 (3)

Denne bestemmelsen sier at rapportering til SHT og LT skal foretas på forskjellige skjema. Vi tror det ville lette registreringsarbeidet hvis det kunne rapporteres elektronisk til ett sted, men slik at det genereres rapporter med de relevante felter til hver av instansene.

Til § 17 (1)

I annet punktum i bestemmelsen snakkes det om "overhaling" og "flight-checking", begreper som vanligvis ikke benyttes innenfor flysikrings-(eller flynavigasjons-)tjenesten. Vi foreslår at begrepene strykes.

Til § 19

Det bør presiseres i overskriften at bestemmelsen gjelder konstruktører, produsenter og personer som foretas modifikasjoner på luftfartøy.

Til § 20

Det bør presiseres i overskriften at denne bestemmelsen gjelder personer som signerer attester for utført vedlikehold på luftfartøy.

Til § 21

Departementet ber om høringsinstansenes syn på forskriftssystematikken vedrørende rapportering av hendelser med farlig gods i luftfartøy. Avinor mener at en irregulær hendelse med farlig gods faller inn under begrepet "luftfartshendelse" og rapporteringsplikten vil være omfattet av underkapittel 2.

Til § 22

"Birdstrikes" blir ofte observert av ansatte i lufttrafikk- og bakketjenesten. Disse personellgruppene bør også listes opp i § 22.

Generelt om vedleggene

Det vises til hva som er skrevet om vedleggene innledningsvis i dette brevet, og spesielt hensiktsmessigheten av å arrangere et møte for å avklare det nærmere innholdet. I tillegg ønsker å presisere følgende:

Det er ikke konsistens i nummereringen av innholdet i vedleggene. I vedlegg 1 – 3 går nummerering av innholdet fortløpende (frem til og med pkt. 6.1.2 i Vedlegg 3), mens i vedlegg 4 starter nummereringen på nytt med pkt. 1 og ender opp med pkt. 15.1.2 i vedlegg 7.

Til Vedlegg 1

Eksemplene som nevnes i dette vedlegget må være presise. Alvorlige luftfartshendelser skal varsles og rapporteres til SHT. Det er viktig at alle aktører har samme forståelse for hva en alvorlig luftfartshendelse er.

Hvis bakketjenesten skal omfattes av rapporteringsplikten av alvorlige hendelser, bør det være nevnt noen eksempler på dette (for eksempel kollisjon med dyr).

Til pkt. 16. Det bør presiseres at punktet gjelder nødevakuering fra luftfartøy.

Til pkt 19 og 20. uttrykket "har ført til en faretruende situasjon" er upresist. Dette bør reformuleres. Det bør vurderes om punkt 19 og 20 dekkes opp av punkt 1, 2, 3, 4, 12 og 21.

Til Vedlegg 2

Opplistingen er svært omfavnsrik og omfattende til å være ment som eksempler.

Til pkt 1.5.4 Det bør spesifiseres ytterligere hva som i denne sammenheng legges i begrepet vindskjær. Et eksempel kan være vindskjær som fører til problemer med å håndtere luftfartøyet, i tråd med tilsvarende presisering i punktet nedenfor (1.5.5). I pkt. 1.7.3 (vingevirvler) savnes også en presisering av konsekvenser for luftfartøyet.

Til pkt 1.1.21 Dersom kollisjonen er en ulykke skal slike hendelser rapporteres iht. § 14 og ikke § 16 som dette vedlegget refererer seg til.

Til pkt 3.1.3 d) Vi er noe usikre på hva som menes her. Vi foreslår at begrepet "flysikringstjenestens" strykes, slik at bestemmelsen blir nøytral ift eierskap til utstyret.

Til pkt. 3.2 Det bør tas inn forhold som går på farlige situasjoner som kan oppstå for luftfartøy og dets besetning/passasjerer som følge av utøvelse eller manglende utøvelse av brann- og redningstjeneste, vintervedlikehold og mangelfull utstedelse av informasjon om forhold på flyplassen som avviker fra vedtatt standard.

Til Vedlegg 4

Vedlegget inneholder en rekke større og mindre feil. Avinor antar at det er mest hensiktsmessig og effektivt å behandle disse kommentarene i et møte mellom SD, LT og Avinor, jfr også kommentarene ovenfor.

Til Vedlegg 5

Det vises til kommentarene ovenfor mht. om vedleggene er ment å skulle være uttømmende eller om de bare skal være eksempler. Uansett antar vi at det ville vært hensiktsmessig med flere kategorier for bakketjenesten.

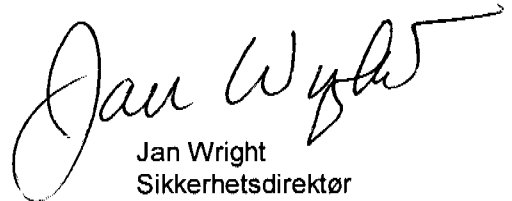
Til Vedlegg 7

Det må presiseres i overskriften at disse eksemplene er relatert til luftfartøy.

Med vennlig hilsen



Sverre Quale
Administrerende direktør



Jan Wright
Sikkerhetsdirektør

Kopi: Luftfartstilsynet