



Statens
Havarikommisjon
for Transport

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: LS	S.BEH.: MF
21 AUG. 2006	
S. NR.: 05/101-38	
ARKIVKODE: 701.7	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Saksbehandler/Innvalgtelefon:
Edith Irgens, 63 89 63 23
Vår Dato:
15.08.2006
Vår ref.:
06/257- 2
Deres Dato:
19.05.2006
Deres ref.:

BEMERKNINGER TIL UTKAST TIL NY FORSKRIFT OM VARSLINGS- OG RAPPORTERINGSPLIKT I FORBINDELSE MED LUFTFARTSULYKKER OG LUFTFARTSHENDELSER M.V. (BSL A 1 - 3)

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har gjennomgått ovennevnte forskriftsutkast. Vi vil berømme Samferdselsdepartementet for å ha gjort et grundig forarbeid. Ved gjennomgangen av forskriftsteksten har vi fokusert spesielt på forhold som omhandler aktørenes plikter i forbindelse med varsling og rapportering av luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser. Det er viktig for havarikommisjonens arbeid at disse kravene er lettfattelige, og at de ikke kommer i skyggen av de nye og omfattende kravene til rapportering av øvrige, mindre alvorlige hendelser.

SHT har følgende bemerkninger:

§ 4: SHT mener ICAO-definisjonen på alvorlig personskade bør tas inn som eget underpunkt i § 4 for å komplettere ulykkesdefinisjonen i § 4 (3) a), slik at aktørene lettere skal kunne vurdere om det inntrufne er å betrakte som en luftfartsulykke eller ei.

Vi foreslår at definisjonen plasseres i § 4 (7). Vårt forslag til oversettelse er følgende:

(7) Med *alvorlig skade* menes en skade en person har pådratt seg i forbindelse med en ulykke og som:

- krever innleggelse på sykehus innen 7 dager etter at skaden ble pådratt og har varighet mer enn 48 timer, eller
- resulterer i brudd i et hvilket som helst ben (unntatt enkle benbrudd i fingre, tær eller nese), eller
- omfatter sår som medfører alvorlig blødning, nerve-, muskel- eller seneskaade, eller
- omfatter skade på et hvilket som helst indre organ, eller
- omfatter andre- eller tredjegrads forbrenning, eller hvilken som helst forbrenning som dekker mer enn 5 prosent av kroppens overflate, eller
- omfatter bekreftet kontakt med smittefarlige stoffer eller stoffer som avgir skadelig stråling.

§ 4 (7): Følgende definisjon på flysikringstjeneste foreligger i ICAO Doc 9161, 3rd edition, 1997:

“Air navigation services. This term includes air traffic management (ATM), communication, navigation and surveillance systems (CNS), meteorological services for air navigation (MET), search and rescue (SAR) and aeronautical information services (AIS). These services are provided to air traffic during all phases of operations (approach, aerodrome and en route).”

§ 6 (1): Luftfartstilsynet har alene fått ansvaret for innhold og web-publisering av rapporterings-skjema. Når det gjelder innhold i skjema for rapportering til SHT, i henhold til forskriftens vedlegg 1, ønsker vi å ha rett til å bestemme innholdet i disse. I praksis vil relevante skjema også bli lagt ut på SHT sine websider, uten at dette etter vårt syn nødvendigvis må fremkomme i forskriften.

§ 6 (3): Det må tydelig fremgå at dette leddet omtaler elektroniske rapporteringssystemer som myndighetene etablerer, og ikke operatørenes egne systemer. Slik teksten nå er formulert, kan dette misforstås.

§ 8 (1): Henvisningen bør være kun til kapittel C. Det kan ikke forventes at rapportering i henhold til kapittel D (varsling til politi ang. mikro/fallskjermulykker etc.) lagres i databasen.

§ 12 (2): SHT mener dette leddet synes å bryte med systematikken, og stiller spørsmål om annet ledd er en overflødig bestemmelse. For eksempel skal også ulykker som inntreffer i utlandet i mange land varsles til vedkommende lands luftfartsmyndighet, uten at det er regulert i denne norske forskriften.

§ 13: Listen over potensielle farer som er varslingspliktige til lufttrafikk-tjenesten er noe lengre for aktører som opererer i henhold til JAR-OPS, og en samleparagraf for slike forhold bør muligens inngå i BSL A 1-3. (Ref. JAR-OPS 1.420 (d) 3, 4, 5, 6).

§ 14 (3): Som beskrevet i høringsnotatet, kan behovet for opplysninger variere mellom etatene. Vi bør imidlertid unngå å stille krav om unødvendig dobbeltarbeid. SHT og LT har i all hovedsak behov for de samme faktiske opplysningene, og bør kunne enes om ett rapporteringsskjema som i dag. Dagens skjema NF-382 spesifiserer enkelte vedlegg som kun skal sendes til havari-kommisjonen. Dette fungerer etter vårt syn tilfredsstillende, og bør kunne være løsningen også i fremtiden. Det er imidlertid ikke ønskelig å begrense seg til kun ett skjema for rapportering av alle typer ulykker og alvorlige hendelser. I dag har vi skjema NE-148 for lufttrafikkhendelser og NF-382 som etterspør helt andre opplysninger for øvrige hendelser og ulykker. I tillegg har vi engelsk utgave av NF-382 (NF-382E). Skjema NF-148 er basert på et ICAO-formular som benyttes for lufttrafikkhendelser internasjonalt, og i et papirbasert system bør disse etter vårt syn ikke slås sammen eller kombineres. Vårt forslag er at teksten i tredje ledd endres som følger:

(3) Rapportering etter denne paragrafen skal skje på skjema [] eller på skjema []

§ 15 (2): SHT anser at de foretak som er omfattet av dette ledd bør ha plikt til å oversende resultatet av sine undersøkelser og analyser også til SHT, ikke bare til Luftfartstilsynet. Paragrafen omhandler saker som utredes av SHT, og det virker ikke logisk at Luftfartstilsynet rutinemessig skal motta denne vesentlige informasjonen, mens SHT skal være nødt til å etterspørre den i hver sak.

§ 15 (3): Som i § 14 (3): Vi bør ha ett felles skjema der det fremkommer hvilke vedlegg/øvrige opplysninger som skal sendes kun til SHT. (Radardata, lydopptak etc.). Etter vårt syn bør det ikke være krav om at rapportering i henhold til annet ledd skal foregå på noe bestemt skjema. SHT

ønsker å motta resultatene av flysikringstjenestens undersøkelser og analyser i det format de foreligger.

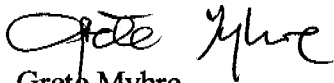
§§ 16-23 omhandler forhold som ikke faller inn under SHT sitt ansvarsområde. Det er til dels betydelig overlapp mellom alvorlige hendelser som listes opp i vedlegg 1, og øvrige hendelser i vedlegg 2, 3 og 4. SHT er kjent med at dette kommer som følge av overlapp mellom de internasjonale bestemmelsene (EU-direktiv og Annex 13). Kravet om at rapporteringspliktige som er i tvil om kategoriseringen av det inntrufne skal rapportere i henhold til alvorligste kategori, bør kunne forhindre at dette blir et problem.

Vedlegg 1 er en svært sentral rettleiding når det gjelder hvilke hendelser som skal varsles og rapporteres til SHT. Som følge av de nye utvidede rapporteringsbestemmelsene og for å samsvare bedre med ICAO Annex 13, går SHT nå inn for at pkt. 15, 16 og 17 strykes. Det er også behov for visse justeringer til teksten i punkt 2, 3, 4 og 8 for at de norske bestemmelsene skal harmonisere med de internasjonale. I tillegg er det behov for en utdypning av punktene 19, 20 og 21 for å lette aktørenes vurdering av hvilke saker som er rapporteringspliktige til SHT. Vi foreslår følgende justeringer/presiseringer/strykninger:

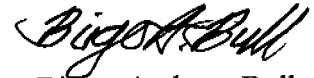
2. *Kollisjon med terreng/hindringer ved kontrollert flyging som så vidt unngås eller avverges (Controlled Flight Into Terrain, CFIT).*
 3. *Avbrutt avgang på stengt eller opptatt rullebane, eller avgang fra en slik rullebane med marginal klarering fra hindring(er).*
 4. *Landing eller forsøk på landing på en stengt eller opptatt rullebane.*
 8. *Strukturell svikt ved luftfartøyet eller motorhavari/sammenbrudd som ikke klassifiseres som luftfartsulykke.*
- ~~15. Alvorlig ising som har ført til tap av høyde.~~
- ~~16. Forhold som medfører at det har vært utført nødevakuering.~~
- ~~17. Motorproblemer (motorsvikt eller motorskade) på enmotors luftfartøy, og på flermotors luftfartøy der dette har ført til en faretruende situasjon.~~
19. *ATM-relatert hendelse der svikt i prosedyrer og/eller koordinering har ført til en faretruende situasjon som er beskrevet som eller vurdert til å være en Klasse 3 større hendelse iht. BSL A 1-10 Vedlegg 1 eller "Major Incident" med Severity Class B eller alvorligere i ESARR 2, skal rapporteres.*
 20. *ATM-relatert hendelse der svikt i kommunikasjonsutstyr, radarutstyr, system for behandling av reiseplandata eller andre hjelpemidler for lufttrafikkjenesten har ført til en faretruende situasjon som er beskrevet som eller vurdert til å være en Klasse 3 større hendelse iht. BSL A 1-10 Vedlegg 1 eller "Major Incident" med Severity Class B eller alvorligere i ESARR 2, skal rapporteres.*
 21. *Underskridelse av atskilleelsesminima som er beskrevet som eller vurdert til å være en Klasse 3 større hendelse iht. BSL A 1-10 Vedlegg 1 eller "Major Incident" med Severity Class B eller alvorligere i ESARR 2, skal rapporteres.*

Når det gjelder vedlegg 2, 3 og 4, nøyer SHT seg med å bidra med enkelte forslag til redaksjonelle forbedringer, ref. vedlegg.

Vennlig hilsen



Grete Myhre
Fung. direktør



Birger Andreas Bull
Fung. seksjonssjef

Vedlegg

Mottakere:

Samferdselsdepartementet

Kopi til:

Avinor AS Flysikringsdivisjonen
Luftfartstilsynet