



per.helge.robekk@wideroe.no

18.08.2006 15:04

Til morten.foss@sd.dep.no

cc

bcc

Emne Høringsutkast til ny forskrift om varsling- og rapporteringsplikt
(BSL A 1-3)

| | |
|--------------------------|------------|
| SAMFERDSELSDEPARTEMENTET | |
| AVD./SEK.: LS | S.BEH.: MF |
| 23 AUG. 2006 | |
| S.NR.: 05, 101-41 | |
| ARKIVKODE: 701.7 | AVSKREVET: |

Ref. 05/101-MF av 19.05.06

Dette er faktisk noe av det bedre jeg har lest som høringsnotat med gode drøftinger. Det virker betryggende gjennomtenkt.

Utfordringen blir den elektroniske løsningen og praktiske gjennomføring.

Vi har gjort noen generelle vurderinger som kan gå igjen i høringsutkastet flere steder, men som kan oppfattes som grunnleggende prinsipper.

Vurderingen er gjort ut fra to hensyn:

1. Hva som skal rapporteres.

Når det gjelder hva som skal rapporteres så ser utkast til forskrift ut til møte EU Directive 2003/42EC av 13 june 2003 og som ble gjort effektivt i juni i 2005 for EASA medlemmene. Det ser veldig omfattende ut, men i praksis er lite endret for flyselskaperens rapporteringsomfang slik det allerede praktiseres i dag.

2. Hvordan det skal rapporteres.

En merker seg at det fokuseres my på personlig ansvar på rapportering og det er vel å bra, men vår erfaring er at det gjelder å ha enkle og klare rapporteringsveier. Det idielle er å ha et skjema og en adresse. Enkelte ansatte kan fly i mange år uten å ha behov for å skrive rapport. Når behovet dukker opp er det viktig at det er enkelt. Dette innebærer at dersom en åpner for direkte rapportering fra hvert individ til myndighetene så blir arbeidsgiver liggende i et vakuum og den som faktisk kan gjøre tiltak for å hindre gjentakelser ikke er kjent med problemet. Prinsipielt mener vi at all rapportering bør gå til egen organisasjon som sørger for å videresende rapportene. Det er allerede etablert anonym rapportering om dette er et problem. Eventuelt kan en pålegge operatørene å innføre anonym rapporterings mulighet. Den utmerkede lovendring som kom i juni 2005 gir Norge alle muligheter til å komme med gode åpne løsninger som beskytter rapportskriverne. At organisasjonen tar ansvar for å videresende rapporter gjør at en slipper eventuelt dobbeltarbeid med flere rapporteringsveier. Ikke rent skjelden er det arbeidsgiver som er pådriver for å få inn rapporteringspliktige rapporter fra de enkelte. Ikke rent skjelden iverksetter arbeidsgiver interne undersøkelseskommissjoner som følge av interne rapporter. Om en allikevel ønsker at individene skal rapportere direkte til myndighetene må det være en tilbakemelding til aktuell operatør om det som er rapportert for å kunne gjennomføre korrektive tiltak.

Vurderingen om at det kun lages en forskrift støttes.

Vi håper det er mulig å kunne bruke samme skjema til tilsynsmuligheten som til Statens Havarikommisjon for Transport.

Det støttes også at teksten holdes til et minimum ved å unngå gjentakelser.

Et tilleggsmoment for å forenkle rapporteringen kan være at foretaket rapporterer til egen tilsynsmyndighet selv om hendelsen etter dagens regler skal rapporteres til et annet lands myndigheter.

Innen for EASA området burde dette være mulig.

Best regards/Vennlig hilsen
Per-Helge Røbekk

Director Quality & Safety/Sjef Kvalitet og sikkerhetsseksjonen

Widerøe's Flyveselskap AS

Tlf: +47 75 51 36 24/Mob: +47 908 70 259/Fax: +47 75 51 35 81