

LS MF

05 101-47  
701.7



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010, Dep.  
0030 Oslo

Deres referanse  
05/101-MF

Deres dato  
19.05.2006

Vår referanse  
024/MJ/06

Vår dato  
16. august 2006

## Høringsvar til utkast til forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser m.v. (BSL A 1-3)

Norsk Flygelederforening oversender med dette våre kommentarer til utkast til forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker og luftfartshendelser m.v. (BSL A 1-3).

### **Generelle kommentarer**

NFF er enig i at det bør være en samlet forskrift som omhandler både varsling og rapportering. Etter NFFs oppfatning er forskriftsutkastet lettfattelig og godt oppbygget, med et unntak for vedleggene. NFF mener det er viktig at brukerveiledningen som omtales i høringsnotatet blir utarbeidet i så god tid at den rekker å bli kjent i luftfartsmiljøet før forskriften trer i kraft. Etter vårt syn er dette så viktig at dersom dette ikke er mulig innen 1. januar 2007 bør heller innføringen av forskriften utsettes noen måneder slik at dette er på plass.

### **Rapporteringssystem**

NFF forstår det slik i forskriftsutkastet at det i fremtiden kan bli to eller flere elektroniske rapporteringssystemer å forholde seg til for ansatte i Avinor. NFF mener at det gunstigste vil være å utvikle ett rapporteringssystem med et brukergrensesnitt som gjør at det kan brukes både i henhold til BSL A 1-9 og den nye forskriften slik at den enkelte som skal rapportere har bare ett elektronisk rapporteringssystem å forholde seg til. Det bør foregå en dialog mellom de forskjellige aktørene her slik at dette kan bli resultatet.

Det fremkommer ikke av høringsnotatet om Samferdselsdepartementet har forhørt seg med andre land vedrørende hvordan de har implementert EU-direktivet i sine forskrifter. NFF mener Danmark er sammenlignbart land som dessuten er et foregangsland når det gjelder utvikling og implementering av et straff-fritt rapporteringssystem. Etter det NFF kjenner til, benyttes det i Danmark kun ett elektronisk rapporteringssystem.

### **Kommentarer til de enkelte paragrafer**

#### **§ 2 Virkeområde**

I (4) brukes uttrykket *flysikringstjenester*. Her bør ordet skrives *flysikringstjeneste*. Det samme bør gjøres § 4 (7) og i vedleggene for å få konsekvent begrepsbruk i forskriften.

#### **§ 4 Definisjoner**

Generelt ønsker NFF at det engelske uttrykket står i parentes bak det ordet som defineres, slik det er vanlig i andre forskrifter i BSL-serien og slik det er i den nåværende BSL A 1-3.

##### **(4) Luftfartshendelse:**

I Luftfartslovens § 12-3 er det definert slik:

*"Med luftfartshendelse menes et driftsavbrudd, en feil, eller annen uregelmessig omstendighet, som har eller kan ha påvirket flysikkerheten, og som ikke har medført en luftfartsulykke."*

I forskriftsutkastet er det definert slik (forskjellen er understreket):

*"Med luftfartshendelse menes et driftsavbrudd, en feil, eller annen uregelmessig omstendighet, som har eller kunne ha påvirket flysikkerheten, og som ikke har medført en luftfartsulykke."*

NFF mener prinsipielt at definisjoner ikke bør eksistere i forskjellige versjoner. Imidlertid ser vi at den foreslåtte endring er en endring til det positive, og at den nye definisjonen bedre samsvarer med ICAOs definisjon. Konsekvensen bør være at departementet bør foreslå å endre definisjonen i Luftfartsloven.

##### **(7) Flysikringstjenesten:**

I forskriftsutkastet er det definert slik:

*"Med Flysikringstjenesten mens en fellesbetegnelse for lufttrafikkstjenesten, flynavigasjonstjenesten og flyværtjenesten"*

I forskrift om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10) er flysikringstjeneste definert slik:

*Flysikringstjeneste: En felles betegnelse for lufttrafikkstyring, flynavigasjonstjeneste og flyværtjeneste*

NFF mener prinsipielt at definisjoner ikke bør eksistere i forskjellige versjoner. I Luftfartstilsynets veiledning til BSL A 1-10 poengteres at begrepet lufttrafikkstyring bør brukes som norsk betegnelse på Air Traffic Management (ATM). NFF mener altså at begrepet lufttrafikkstyring bør brukes også her i BSL A 1-3. I BSL A 1-10 er lufttrafikkstyring definert som en felles betegnelse for lufttrafikkstjeneste (ATS), trafikkflytledelse (ATFM) og luftromsorganisering (ASM).

#### **§ 6 Rapporteringsmåte – bruk av skjema – elektronisk rapportering**

Se under Generelle kommentarer over.

#### **§ 7 Innarbeiding i håndbøker og tilrettelegging for rapportering**

I (1) nevnes bare utøvere som driver ervervsmessig luftfart som skal innarbeide dette i sitt håndboksystem. Hvorfor ikke selskaper som yter flysikringstjeneste er med her, går ikke fram av høringsnotatet. Det er mulig dette for lufttrafikkstjenestens vedkommende er dekket av BSL G 2-1, men for flynavigasjonstjenestens vedkommende kan vi ikke se at dette er med i BSL G 6-1. Vi anmoder SD å vurdere om det bør tilføyes noe i denne paragrafen.

#### **§ 9 Varsling av luftfartsulykker**

Forskriftsutkastets liste med personellgrupper er den samme som fremkommer av Luftfartslovens § 12-5. I Luftfartslovens § 12-4 omtales generell varslingsplikt for alle og NFF ber derfor SD å vurdere å inkludere begrepet fra forskriftsutkastets § 18, nemlig

administrator av landingsplass eller eventuelt eier av landingsplass. Dette for sikre varsling ved en eventuell ulykke utenfor bakketjenestens og flysikringstjenestens åpningstider.

#### **§ 12 Varsling av hendelser med farlig gods i luftfartøy**

Her foreslås å videreføre begrepet *irregulær hendelse* fra den nåværende forskriften. Hva er en irregulær hendelse? Her bør man bruke det definerte begrepet luftfartshendelse for å få konsekvens i begrepsbruken. Det samme gjelder i § 21.

#### **§ 13 Varsling av kollisjon mv. mellom luftfartøy og fugl**

NFF vil her se på forskriftsutkastets § 13 og § 22 under ett. I § 22 fremkommer det at "annet besetningsmedlem" er rapporteringspliktig etter en kollisjon med fugl. NFF finner det merkelig at "annet besetningsmedlem" ikke skal være en del av varslingskjeden i § 13.

#### **§ 17 Ansatte i flysikringstjenesten mv.**

Med fare for å bli for detaljert: I (1), andre linje er vel det første kommaet overflødig, da leddsetningen vel er nødvendig?

#### **§ 21 Rapportering av hendelse med farlig gods i luftfartøy**

Samme kommentar som til § 12.

### ***Kommentarer til Vedleggene***

Intensjonen om å gruppere eksemplene på rapporteringspliktige hendelser etter hvem som rapporterer er god, men gir et uryddig inntrykk. Vi vil foreslå at man i stedet bruker listen fra vedleggene til direktivet og lager en matrise med de ulike personellgrupper.

#### **Vedlegg 1 pkt 18**

Å alltid regne en ACAS RA som en alvorlig luftfartshendelse virker på oss å være feil. En preventiv RA oppfatter vi ikke som en alvorlig luftfartshendelse.

#### **Vedlegg 4**

Vedlegg 4 virker uryddig, både når det gjelder nummerering og innhold. Det henvises under overskriften til § 17 første ledd, altså luftfartshendelser som ikke er alvorlige. Likevel listes også opp eksempler på alvorlige luftfartshendelser som ansatte i flysikringstjenesten skal rapporteres etter § 15. Her bør det foretas en opprydding.

Punktene 3.1.1. d og 3.1.2 a, samt 7.1.4 og 7.2.1 bør samordnes slik at samme benevnelse brukes, rullebaneinntrenging i alle. En rullebaneinntrenging kan være autorisert, men likevel ukorrekt, jfr. ICAOs definisjon på Runway Incursion som ennå ikke har fått en korrekt norsk oversettelse:

*"Any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take off of aircraft".*

#### **7.2.4 a**

SD bør vurdere å endre *ATM-rutiner* til *ATM-prosedyrer*.

#### **Pkt. 7.3.1**

Her bør begrepene fra BSL A 1-10 brukes: lufttrafikkjeneste (ATS), trafikkflytledelse (ATFM) og lufttrossorganisering (ASM).

#### **Pkt. 7.3.6**

For oss er det nokså uklart hva som ligger i punktet 7.3.6 ATM-systemsikkerhet. Selv om dette er en direkte oversettelse av direktivet (engelsk *ATM system security*) virker dette litt ute av kontekst med punktene foran, og kan med fordel omskrives. Det passer etter vårt skjønn heller ikke med overskriften, ATM-systemsikkerhet er vel ikke en hendelse.

**Pkt. 7.3.11**

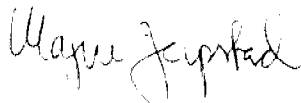
Innholdet i pkt. 7.3.11 er allerede tatt under 7.2.4 b) og er således overflødig.

**Andre kommentarer til vedleggene**

Fire steder i vedleggene forekommer uttrykket *flygekontroll*. Vi foreslår at dette endres til *flygekontrolltjenesten*. Dette for å få en mer enhetlig begrepsbruk.

Med vennlig hilsen

NORSK FLYGELEDERFORENING



Magne Jerpstad

2. viseformann og leder av NFFs Faglige Utvalg



"Magne Jerpstad "  
<magne.jerpstad@broadpark.no>

15.11.2006 13:39

Til <morten.foss@sd.dep.no>

cc

bcc

Emne BSL A 1-3

Jeg ser at høringssvaret fra Norsk Flygelederforening på høringen av utkast til ny BSL A 1-3 ikke ligger på Samferdselsdepartementets webside.

Kan du bekrefte at NFFs høringssvar er mottatt. Det vedlegges.

Vennlig hilsen

NORSK FLYGELEDERFORENING

Magne Jerpstad

2. viseformann og leder av NFFs Faglige Utvalg

Tlf. 920 30 081



NFFs høringssvar BSL A 1-3 2006-08-16.pdf