



Årsmelding

2002

L953



L997
26.9
800

Innhold

Luftfartsdirektørens beretning:	
Internasjonalt samarbeid – flysikkerhetens fundament	3
EASA – nytt EU-organ for sivil luftfart	6
Skjerpet kontroll skal avverge anslag mot sikkerheten	7
Ett europeisk luftrom	8
Internasjonalt tilsynsarbeid og kompetanseutveksling	10
Risikobasert tilsyn – mot en proaktiv arbeidsmåte	12
Unmeldte inspeksjoner av norske og utenlandske fly	21
Sikrere helikoptertransport i Nordsjøen	22
Økt satsing på arbeidsmiljø i sivil luftfart	24
Flypassasjerenes rettigheter bedres	25
Barnesikring i fly	26
Sikkerhet og miljø ved norske flyplasser	28
– Sikkerheten ved norske flyplasser – fra risikoanalyse til forskrift	28
– Glatte baner	28
– Mindre støy ved Gardermoen	29
Ordlister	30
Innstikk – Tall og fakta 2002	
Flysikkerhetsutviklingen i sivil luftfart	ii
Mål og resultater	v
Budsjett og regnskap	viii



Internasjonalt samarbeid – flysikkerhetens fundament

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å bidra til økt sikkerhet i norsk sivil luftfart. Flysikkerhetsarbeidet på overordnet nivå er forankret i internasjonale luftfartsorganisasjoner, som legger sterke føringer både på norsk luftfart og Luftfartstilsynets virksomhet. I 2002 opprettet EU et felles europeisk byrå for flysikkerhet, European Aviation Safety Agency (EASA), og tok initiativ til etablering av et felles europeisk luftrom. Disse eksemplene viser hvorfor internasjonalt samarbeid i luftfarten er et høyt prioritert og sentralt tema for Luftfartstilsynet.

Statistikken viser at det ikke har vært ulykker i norsk ruteflyging i 2002. Også internasjonalt var året det beste for ruteflyging siden 1946, til tross for at antallet passasjerer i 2002 var nitti ganger så stort som rett etter andre verdenskrig. Dette er positivt, og viser at sikkerhetssystemene i luftfarten fungerer som de skal. Resultatet skyldes systematisk flysikkerhetsarbeid over flere tiår.

Det finnes imidlertid utfordringer på andre områder enn ruteflyging, for eksempel innen helikoptertrafikk. Luftfartstilsynet skal gi arbeidsflyging med helikopter innenlands høy prioritet i årene fremover. Fra 2003 skal Luftfartstilsynet lede et nytt samarbeidsforum som skal bidra til økt sikkerhet for helikopterflyging på norsk kontinentalsokkel. Det er et viktig prinsipp i Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid at kunnskap og ressurser skal brukes der det gir best uttelling. Internasjonalt samarbeid og erfaringsutveksling er et viktig bidrag til dette arbeidet.

Opprettelsen av EASA

EUs mål er at alle fullverdige JAA-medlemmer (Joint Aviation Authorities) skal bli EASA-medlemmer. EASA vil etter hvert overta for JAA som ledende organ for sivil luftfart i Europa. Norge forventes å bli knyttet til det nye byrået gjennom EØS-avtalen. EASAs forslag til regelverk vedtas gjennom EU-systemet. Forordningen (*se ordliste, «EUs bindende regler»*) om etablering av EASA trådte i kraft 28. september 2002, og EASA skal være operativt fra 28. september 2003. Det er allerede utviklet prosedyrer for hvordan byrået skal jobbe. EASA vil få stor betydning for norsk luftfart. Luftfartstilsynet vil derfor aktivt bidra i utviklingen av byrået, og arbeide for å ivareta norske luftfartsinteresser.

Et felles europeisk luftrom

Et av EUs største satsingsområder innen luftfart er etableringen av et felles europeisk luftrom (Single European Sky). De siste ti årene har økt trafikk gitt forsinkelser i flytrafikken, og dermed økte kostnader for flyselskaper og passasjerer. EU har foreslått at luftrommet over Europa fra 31. desember 2004 skal kontrolleres som én enhet, uten at man tar hensyn til landegrensene. Fokuset er på organisering av luftrommet, samordning og standardisering av flysikringsutstyr og kontroll med flysikringstjenesten i EUs medlemsland.

Forordningene om Single European Sky forventes vedtatt høsten 2003, og vil deretter sannsynligvis inngå i EØS-avtalen. Et felles europeisk luftrom forutsetter et nært samarbeid mellom EU og Eurocontrol, organisasjonen som fremmer sikker flynavigasjon i Europa. Som Eurocontrol-medlem deltar Luftfartstilsynet i arbeidet med etableringen av Single European Sky.

Sikkerhetskontroll verden over

Etter terrorhandlingene i USA 11. september 2001 har det vært stor fokus på security (sikkerhetskontroll) i hele verden. EU vedtok i desember 2002 en forordning som innfører nye felles sikkerhetsbestemmelser innenfor sivil luftfart i Europa. Norge vil innføre de skjerpede EU-reglene gjennom EØS-avtalen.

I desember 2002 besluttet Luftfartstilsynet at lufthavner og flyselskaper må innføre de samme sikkerhetstiltakene for internasjonale flyginger som EU-landene, blant annet 100 prosent sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje, frakt og post til utlandet fra 1. januar 2003. For å sikre at reglene blir fulgt, skal



Per-Arne Skogstad
luftfartsdirektør

ROGER NARBEN

hvert land utarbeide et nasjonalt security-program. Flyselskaper og flyplasser skal dessuten utarbeide egne security-programmer som skal godkjennes av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynets internasjonale engasjement

Luftfartstilsynet deltar aktivt i internasjonal kompetanse- og erfaringsutveksling. Ett eksempel er ICAOs Aerodrome Safety Workshop i Kasakhstan, som ble gjennomført i november 2002 for å forberede ti tidligere Sovjet-stater på ICAOs nye krav om godkjenning av flyplasser. Norge ble bedt om bistand fordi vi ligger langt fremme på dette området. Høsten 2002 bisto Luftfartstilsynet ICAO også ved en uavhengig evaluering av Bosnia-Hercegovinas største flyselskap, Air Bosna. Samtidig deltok Luftfartstilsynet i et Maintenance Standardisation Team (MAST) som vurderte hvordan Irlands luftfartsmyndighet forvalter JAAs regelverk. Gjennom deltakelse i MAST bidrar Luftfartstilsynet til en felles europeisk flysikkerhetsstandard.

Luftfartstilsynet deltar også i ECACs SAFA-program (Safety Assessment of Foreign Aircraft) som skal forbedre flysikkerheten nasjonalt og internasjonalt. I 2002 utførte Luftfartstilsynets SAFA-gruppe 62 uanmeldte inspeksjoner av utenlandske rute- og charterfly fra 24 land. Inspeksjonene besto blant annet av en gjennomgang av flyets dokumentasjon, sikkerhetsutstyr, tekniske tilstand og besetningens sertifikater.

Internasjonale krav til Luftfartstilsynet

Luftfartens internasjonale karakter medfører utstrakt samarbeid på tvers av landegrensene. Dette samarbeidet er grunnlaget for stort sett alt regelverk og alle prosedyrer og standarder på luftfartsområdet. Innen internasjonal luftfart er gjensidig tillit og anerkjennelse av både luftfartsmyndigheter og operatører (flyselskaper, verksteder, flyteknisk personell, piloter, kabinpersonell, flygeledere og utdanningsinstitusjoner) en forutsetning for å kunne opprettholde et høyt flysikkerhetsnivå, like konkurransevilkår og dermed en sikker og effektiv luftfartsvirksomhet.

ICAO gjennomfører obligatoriske Safety Oversight Audits (revisjoner) av medlemslandenes myndigheter for å sikre at de har lovgivning, kompetanse og en organisering som tilfredsstillter ICAOs krav. I Europa sikres gjensidig godkjenning gjennom JAA. Når revisjoner viser at tilsynsmyndighetene i medlemslandene oppfyller kravene, godkjennes de som fullverdige JAA-medlemmer. Dermed kan de utstede gjensidig anerkjente godkjenninger. Slike godkjenninger er nødvendig for at norske flyselskaper, piloter, verksteder og utdanningsinstitusjoner kan operere fritt i det europeiske luftfartsmarkedet. I tillegg til ICAO og JAA foretar ECAC og den amerikanske luftfartsmyndigheten FAA inspeksjoner av europeiske luftfartsmyndigheter. Gjennom EASA vil kravene til tilsynsmyndighetene og landenes lovgivning forsterkes ytterligere. Det nye EU-byrået vil også gjennomføre inspeksjoner av de nasjonale tilsynsmyndighetene.

Det er helt nødvendig for Luftfartstilsynet å opprettholde sin internasjonalt gjensidige anerkjennelse. Hvis ikke, vil det svekke norske luftfartsmyndigheters troverdighet og føre til at rettigheter og godkjenninger utstedt av Luftfartstilsynet ikke aksepteres internasjonalt. Luftfartsnæringen mister i så fall muligheten til å operere på samme vilkår som flyselskaper i andre land, og det vil oppstå reell fare for utflaging av flyselskaper, verksteder og sertifikatinnhavere.

For å kunne opprettholde et høyt flysikkerhetsnivå, en kompetent og ressurssterk tilsynsmyndighet, et strukturert og velfungerende regelverk og en konkurransedyktig og effektiv luftfartsvirksomhet, er det Luftfartstilsynets første prioritet å sikre at både den flyfaglige og forvaltningsmessige kompetansen og kapasiteten til enhver tid tilfredsstillter internasjonale krav. ■



Per-Arne Skogstad, luftfartsdirektør



Luftfartstilsynet samarbeider med **internasjonale** luftfartsorganisasjoner.

EASA – nytt EU-organ for sivil luftfart

Høsten 2002 ble det nye EU-organet for sivil luftfart, European Aviation Safety Agency, opprettet. Målet er at EASA i løpet av noen år skal ta over de viktige funksjonene som i dag ligger til JAA (Joint Aviation Authorities).

EASA vil fra høsten 2003 gradvis overta ansvaret for typesertifisering, vedlikehold, personlige sertifikater og luftfartsoperasjoner. Opprettelsen medfører utfordringer for Norge når det gjelder å få en fullgod tilknytning til EASA gjennom EØS-avtalen.

EASA-forordningen¹⁾, om etablering av en egen europeisk luftfartsmyndighet, trådte i kraft 28. september 2002. Formålet med forordningen er blant annet å skape et effektivt system for etablering og gjennomføring av et harmonisert regelverk innenfor luftdyktighet for sivil luftfart i Europa.

Vil bli et paneuropeisk organ

Forordningen legger til grunn at EASA skal være operativt fra og med 28. september 2003, med en overgangsperiode som varer til mars 2007. I mellomtiden vil JAA fortsatt ha ansvar for enkelte oppgaver innenfor EASAs virkeområde, men disse vil gradvis tas over av EASA. På sikt vil JAA opphøre som organisasjon. EASA skal være et paneuropeisk organ innen luftfarten. EUs mål er at alle land, som i dag er fullverdige JAA-medlemmer, skal bli medlemmer av EASA. I dag er bare de femten EU-landene medlemmer. Etter hvert som de aktuelle kandidatlandene innlemmes i EU, vil også disse automatisk bli medlemmer av EASA. EASAs arbeidsområde vil i første omgang være innenfor området luftdyktighet.

EASA vil kun ha myndighet på det utøvende plan. Et eksempel på slik myndighet er at EASAs typesertifisering vil få direkte virkning overfor produsenter og de forskjellige medlemslandene, uten at det i tillegg foretas typeakseptering i medlemsstatene slik det er i dag. Byråets oppgaver på det lovgivende og dømmende området reguleres av alminnelige EU/EØS-rettslige prinsipper. Dette innebærer at eventuelle forslag til direktiver og forordninger som kommer fra EASA, må vedtas på vanlig måte innen EU. For Norges del må regelverket implementeres gjennom EØS-avtalen.

Norge forhandler om deltakelse

Norge vil bli knyttet til EASA gjennom EØS-avtalen. Siden Norge ikke er EU-medlem, må det forhandles med EU-kom-



BELL/AGUSTA

Verdens første sivile «tiltrotor», med hastigheten til et turbopropfly og fleksibiliteten til et helikopter, er trolig et av de første luftfartøylene som blir typegodkjent av EASA.

misjonen om hvordan dette skal gjennomføres. Sammen med luftfartsmyndighetene i de to andre EØS-landene, Island og Liechtenstein, deltar Luftfartstilsynet aktivt i denne forhandlingsprosessen.

Etableringen av EASA, og Norges inntreden i dette byrådet, vil få stor betydning for Luftfartstilsynet og norsk luftfart. Norge er fullverdig medlem av JAA, og deltar aktivt i regelverksutvikling på viktige områder. Når EASA overtar JAAs rolle, er det svært viktig for Norge og norsk luftfart at vi sikres deltakelse i dette byrådet.

Behov for overgangsfasen

Siden EASA-forordningen trådte i kraft høsten 2002, har det funnet sted en omfattende utvikling av regler og prosedyrer for hvordan EASA skal jobbe i tiden fremover. Dette gjelder både regelverket som byrådet skal forvalte og måten EASA faktisk skal bygges opp på – med hensyn til personell, prosedyrer mv. Det gjenstår imidlertid fortsatt mange spørsmål som krever nærmere avklaring. Overgangsperioden mellom JAA og EASA byr på store utfordringer, og det pågår også forhandlinger med de amerikanske luftfartsmyndighetene i dette arbeidet.

Luftfartstilsynet vil bidra i prosessen med å etablere og utvikle EASA, og vil til enhver tid arbeide for å ivareta norske luftfartsinteresser. Målet er i første omgang at Norge sikres en best mulig posisjon innenfor EASA. Da kan vi også i fremtiden delta i europeisk flysikkerhetssamarbeid, og dermed bidra til å sikre et høyt flysikkerhetsnivå i europeisk luftfart. ■

¹⁾ Regulation (EC) No. 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency. (Official Journal L 240, 07/09/2002, p. 1)



Skjerpet kontroll skal avverge anslag mot sikkerheten

Etter terrorhandlingene i USA 11. september 2001, har det vært økt fokus verden over på det som omfattes av betegnelsen security – sikkerhetskontroll for å forebygge anslag mot sikkerheten i sivil luftfart. Luftfartstilsynet har deltatt i arbeidet på dette området i internasjonale organisasjoner. Tilsynets security-seksjon gjennomførte 20 inspeksjoner på norske flyplasser i 2002.

Omfattende tiltak

EU tok i 2002 initiativ til å skjerpe reglene for security. Dette resulterte 16. desember 2002 i nye bestemmelser¹⁾, som trådte i kraft 19. januar 2003. Forskriften innfører felles regler for sikkerhet innen sivil luftfart i EU. Reglene gjelder både for innenlandsflyginger og for internasjonal trafikk, og omfatter de fleste større lufthavner.

Sikkerhetstiltakene som innføres er omfattende og kostnads-krevende. Blant de viktigste tiltakene er:

- Innføring av 100 prosent sikkerhetskontroll av innsjekket bagasje, frakt og post fra 1. januar 2003.
- 100 prosent sikkerhetskontroll av flyplassens ansatte og av flybesetningen innenfor bestemte frister.
- Alt personale som skal ha adgang til lukkede områder på flyplassen, skal ha gjennomgått en sikkerhetskontroll av sin bakgrunn minst fem år tilbake i tid.

For å sikre at reglene blir fulgt på mest mulig lik måte, skal det for hvert land utarbeides et eget nasjonalt security-program (NASP). Flyselskaper og flyplasser skal utarbeide og implementere egne security-programmer for å tilfredsstille kravene i det overordnede nasjonale programmet.

Norge og EU-reglene

Norge vil gjennomføre de nye og skjerpede reglene gjennom EØS-avtalen. Det betyr at vi skal forhandle med EU om nødvendige tilpasninger før bestemmelsene kan bli del av EØS-avtalen og deretter kan implementeres i norsk rett. Luftfartstilsynet forventer at forhandlingene kan være sluttført innen juni 2003, og at reglene trer i kraft i Norge i løpet av 2003.

Gjennom hele 2002 har Luftfartstilsynet deltatt i prosessen i EU. Her hjemme har vi etablert en egen arbeidsgruppe som skal gjennomgå og revidere gjeldende security-regelverk²⁾ for å implementere EU-bestemmelsene i Norge.

¹⁾ Regulation (EC) No. 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security. (Official Journal L 355, 30/12/2002, p. 1)

²⁾ BSL E 4-5 (FOR 1996-12-13 nr. 1146: Forskrift om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten.)



HEIMANN SYSTEMS

I påvente av gjennomføringen av EUs regler gjennom EØS-avtalen har det vært viktig å møte nye sikkerhetstiltak i EU med tilsvarende tiltak i Norge. Slik unngår man at flyginger fra Norge blir betraktet som mindre sikre, med de ekstra sikkerhetstiltak og påfølgende kostnader det ville medføre for flyselskaper, fraktspeditører og passasjerer.

Med utgangspunkt i dette vedtok Luftfartstilsynet i 2002 å iverksette sikkerhetskontroll på norske lufthavner for året 2003, noe som medfører at lufthavner og flyselskaper må innføre de samme sikkerhetstiltakene for internasjonale flyginger som EU-landene har gjort. De største endringene gjelder innføring av 100 prosent sikkerhetskontroll av all innsjekket bagasje, frakt og post til utlandet.

Videre arbeides det nå med en tilpasning av instruksjer og prosedyrer for å tilfredsstille EU-forordningens krav. Dette innebærer blant annet utarbeidelse av egne modellsecurityprogrammer for lufthavner, flyselskap, fraktagenter, post m.m. Disse kan danne utgangspunkt for utarbeidelsen av de enkelte aktørers security-programmer som skal godkjennes av Luftfartstilsynet.

ICAOs konferanse om security

På bakgrunn av terrorhandlingene i USA 11. september 2001 arrangerte ICAO i februar 2002 en konferanse på minister-nivå. Deltakerne på konferansen godkjente en global strategi for styrking av sikkerheten innen luftfarten. Et sentralt element i strategien er en handlingsplan som inkluderer obligatoriske og systematiske inspeksjoner for å være i stand til å evaluere sikkerheten i alle de 188 medlemslandene. Den første inspeksjonen ble gjennomført i november 2002. ■

Ett europeisk luftrom

Stadig tettere flytrafikk i Europa har skapt kapasitetsproblemer og forsinkelser. Flere tiltak har tvunget seg frem. I januar 2002 kom nye regler for redusert vertikal sikkerhetsavstand mellom flyene, som har gitt ekstra kapasitet i trange luftromkorridorer. I tillegg arbeider EU for å få på plass rammene for et enhetlig styrt luftrom, kalt Single European Sky.

Effektivisering av luftrommet gir gevinster

På grunn av trange flykorridorer og regler for sikkerhetsavstand mellom flyene er det begrenset hvor mange fly som til enhver tid kan befinne seg i luftrommet.

Kapasitetsproblemer og forsinkelser var bakgrunnen for at samtlige medlemsland i Eurocontrol gjennomførte programmet Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) 24. januar 2002. Programmet ble gjennomført uten nevneverdige problemer, og har gitt betydelige gevinster. Man fikk seks nye flygehøyder å fordele trafikken over, og det er oppnådd 15 prosent reduksjon av ventetid i luften.

Programmet har redusert avstanden mellom fly i høydesjiktet 29 000–41 000 fot fra 2000 til 1000 fot. For å kunne gjøre dette og samtidig opprettholde sikkerheten har alle fly som skal operere i dette luftrommet vært gjennom en godkjenningssprosess som skal sikre at de er i stand til å holde nøyaktig høyde. Luftfartstilsynet har vært representert i Eurocontrols styringsgruppe for RVSM-programmet.

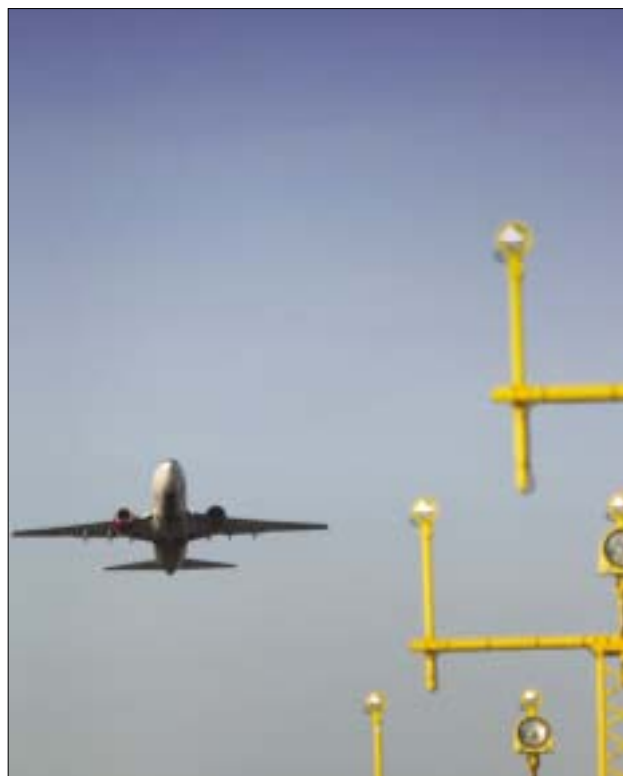
Single European Sky – ett europeisk luftrom

Single European Sky er et av EUs største satsingsområder innen luftfarten i 2002/2003. Bakgrunnen for Single European Sky er utviklingen innen luftfarten de siste ti årene. Store forsinkelser i flytrafikken har forårsaket økte kostnader for flyselskaper og passasjerer.

EU har som et ledd i dette arbeidet utformet forslag til fire forordninger. Forordningene legger rammene for håndteringen av luftrommet over Europa som en enhet, uten hensyn til landegrensene, fra 31. desember 2004. Det er lagt hovedvekt på organisering av luftrommet, samordning og standardisering av flysikringsutstyr og kontroll med flysikringstjenesten i EUs medlemsland. Prosjektet forventes vedtatt høsten 2003.

Norsk tilknytning

Forordningene om Single European Sky vil etter all sannsynlighet inngå i EØS-avtalen fordi dette er lovgivning som knyttes opp mot realiseringen av det indre marked innen sivil luftfart. Luftfartstilsynet deltar i arbeidet med å kartlegge hvordan forordningene skal fortolkes, og hva slags konsekvenser disse vil ha for Norge.



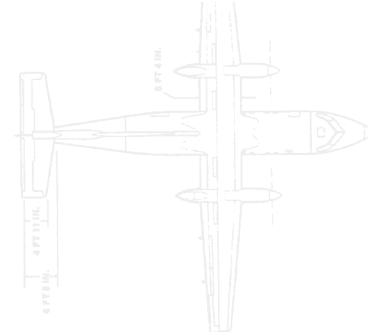
BARO GUDM

Ifølge forslaget skal Kommissjonen opprette en komité, kalt Single Sky Committee. Norges tilknytning til Single Sky Committee vil bli regulert gjennom EØS-samarbeidet. Etter Luftfartstilsynets vurdering vil dette bli en komité som får stor betydning. Det er derfor viktig å delta aktivt i den. Luftfartstilsynet har i denne forbindelse bidratt i arbeidet med å synliggjøre de argumentene som kan benyttes overfor EU i en eventuell forhandling om hvilken status Norge skal ha.

Opprettelsen av Single European Sky medfører store utfordringer. Det er derfor nødvendig å følge prosessen nøye. Luftfartstilsynet ønsker å engasjere seg i arbeidet gjennom fora der vi har mulighet til å påvirke den videre prosessen. Fordi Eurocontrol er en viktig premisseleverandør og regelprodusent for EU innenfor sitt ansvarsområde, vil Luftfartstilsynets engasjement i Eurocontrol være svært viktig i årene fremover.

Ett nordisk luftrom

Luftfartsverkene i Sverige, Danmark, Finland og Norge har satt i gang et prosjekt der målet er å opprette en felles nordisk kontrollsentral for det øvre luftrom. Avinor deltar i prosjektgruppen, mens Luftfartstilsynet har fulgt prosessen utenfra. Den nye kontrollsentralen er tenkt plassert i Malmø i Sverige. Nordic Upper Area Control Centre (NUAC) skal yte tjenester



til brukerne av luftrommet, og vil eventuelt bli etablert som et aksjeselskap med en statlig eierskapsstruktur der Sverige, Danmark, Finland og Norge har eierandeler. Det er enighet om at konseptet med ett luftrom, som inndeles i forhold til trafikkstrømmene og ikke i forhold til landegrensene, er i samsvar med det system det legges opp til gjennom Single European Sky-initiativet fra EU.

Norske myndigheter er positive til NUAC, men det er foreløpig ikke truffet noen endelig beslutning. Det er nedsatt en felles arbeidsgruppe for de nordiske luftfartsmyndighetene, som skal se nærmere på hvordan man kan regulere og føre tilsyn med NUAC ved hjelp av det regelverket som blir etablert gjennom Single European Sky. Luftfartstilsynet deltar i dette samarbeidet. I tillegg samarbeider vi med Samferdselsdepartementet og Avinor om en norsk tilknytning til NUAC.

EU medlem av Eurocontrol

Eurocontrol er avgjørende for realiseringen av EUs Single European Sky-initiativ. Dette er bakgrunnen for at EU 8. oktober 2002 undertegnet Eurocontrol-konvensjonen. Nå gjenstår ratifikasjonsprosessen blant EUs medlemsland før EU formelt blir medlem. Det er ventet at det vil skje en gang i løpet av 2003 eller 2004.

EUs inntreden i Eurocontrol betyr at EU på områder der de har lovgivningskompetanse, vil ta over for medlemsstatenes representasjon og stemmegivning. Dette innebærer at situasjonen for Norge nå blir annerledes: Vi får én stor viktig blokk å forholde oss til i Eurocontrol, i tillegg til en rekke mindre stater. EU vil samordne sine synspunkter internt, og Norge vil få mindre rom for påvirkning.

Eurocontrol representerer kompetansen på området for sikker flynavigasjon, mens EU skal ha den formelle regelverkskompetansen. Luftfartstilsynet er representert i en rekke fora i Eurocontrol, og vil bidra til å sikre at Eurocontrol bevarer sin



BARD GUDM

paneuropiske dimensjon, og at regelverksutvikling i de to organisasjonene i størst mulig grad harmonerer.

Harmonisering av reglene – ESARR

Regelverk som Eurocontrol anser nødvendig å gjennomføre for å opprettholde eller øke sikkerhetsnivået i europeisk luftrom, har fått betegnelsen ESARR¹⁾. Medlemslandene forplikter seg til å innføre vedtatte ESARR-er i sin nasjonale lovgivning i løpet av tre år etter at de er blitt vedtatt.

Det er for tiden fire ESARR-er som skal gjennomføres som norske forskrifter:

- ESARR 2 om rapportering av hendelser og ulykker.
- ESARR 3 som stiller krav til lufttrafikkjenesteorganisasjoner (f.eks. Avinor om sikkerhetsstyringssystemer).
- ESARR 4 om risikoanalyser og kompenserende tiltak.
- ESARR 5 om krav til sertifisering og utdanning av flygeledere.

Norge er i rute med alle forskriftene, unntatt ESARR 2, som vil kreve en lovendring og derfor tar noe lengre tid å innføre. ■

Eurocontrol

Eurocontrol er opprettet for å fremme sikker flynavigasjon i Europa. Norge har tatt del i denne organisasjonens arbeid siden opprettelsen i 1960. I 1994 ratifiserte Norge avtalen, og vi har siden da formelt vært medlem av Eurocontrol. Luftfartstilsynet representerer Norges interesser i Eurocontrol. Avinor er en viktig medspiller i denne sammenheng. Eurocontrol har i dag 31 medlemsland.

¹⁾ESARR – Eurocontrol Safety Regulatory Requirement

Internasjonalt tilsynsarbeid og kompetanseutveksling

Godkjenninger og tilsyn er en integrert del av sikkerhetsarbeidet i luftfarten, internasjonalt og nasjonalt. Luftfartstilsynet driver tilsyn med blant annet flyselskaper, flyskoler og flyverksteder i Norge. Samtidig fører internasjonale luftfartsorganisasjoner jevnlig tilsyn med sine medlemsland for å kontrollere at de nasjonale myndighetene til enhver tid fyller sine internasjonale forpliktelser.

Internasjonale inspeksjoner av Norge

Det internasjonale tilsynet føres etter helt bestemte regler. Hyppighet og omfang bestemmes av regelverket for den aktuelle tilsynstypen. I 2002 har Norge hatt flere tilsynsbesøk. Et team fra ICAO var i begynnelsen av oktober på en oppfølgingsinspeksjon etter forrige inspeksjon av Luftfartstilsynet i 2000. Ny ICAO-visitt – med full gjennomgang av Luftfartstilsynets virksomhet – vil bli gjennomført i 2005. Da vil inspeksjonen bli utvidet til også å gjelde flyplasser, lufttrafiktjenester og security.

Luftfartstilsynet har også hatt to JAA-inspeksjoner i 2002. En av inspeksjonene gjaldt gjennomgang av Luftfartstilsynets systemer og håndbøker, med sikte på godkjenning av Luftfartstilsynets myndighet til å kunne autorisere luftfartsrelaterte produksjonsbedrifter. Prosessen startet i begynnelsen av 2002, og Luftfartstilsynet ble godkjent 4. februar 2003. JAAs LIST-team (Licensing Sectorial Team), som vurderer Luftfartstilsynets systemer for håndtering av sertifikatutstedelser og godkjenning av flyskoler, inspiserer Luftfartstilsynet i februar 2002. Godkjenning ble gitt allerede i april.

Gjennom medlemskap i ulike internasjonale organisasjoner er Luftfartstilsynet også forpliktet til å stille med personell til inspeksjoner i andre land. I 2002 bisto Luftfartstilsynet med inspektører til flere JAA-tilsyn og et ICAO-tilsyn.

Luftfartstilsynet i JAAs standardiseringsteam

Luftfartstilsynet har i løpet av 2002 deltatt i flere standardiseringsteam på vegne av JAA, blant annet MAST (Maintenance Standardisation Team) i Irland og Storbritannia, OPST (Operations Standardisation Team) i Irland, samt LIST på Island. JAAs standardiseringsteam har som oppgave å evaluere de ulike JAA-medlemslandenes fortolkning og implementering av de felles-europeiske forskriftene (JAR). Det vil i praksis si at hvert enkelt medlemsland blir besøkt hvert annet år. Hvert team består av tre eller fire inspektører fra ulike medlemsland, ofte ledsaget av en observatør fra den amerikanske luftfartsmyndigheten (FAA).

I tillegg til at luftfartsmyndigheten i det besøkte landet blir inspisert, inngår det alltid en inspeksjon av to til fire luftfartsaktører som flyselskap, flyskole eller -verksted. Erfaringer fra



BARND GUDM

slike JAA-inspeksjoner viser at selv om ulikheter forekommer, er det totalt sett en stor grad av standardisering og lik praksis blant medlemslandene. Dette viser at effekten og nytten av slike inspeksjoner er god.

Luftfartstilsynet i Bosnia-Hercegovina

Luftfartstilsynet ble høsten 2002 kontaktet av ICAOs prosjekt for operativ assistanse (OPAS Project), med forespørsel om å utføre en inspeksjon av Bosnia-Hercegovinas største flyselskap – Air Bosna. OPAS har som formål å bidra med operativ luftfartsekspertise til luftfartsmyndigheter som ikke har den nødvendige fagkompetansen i henhold til ICAOs retningslinjer og krav. Inspeksjonen omfattet både operative, tekniske og administrative forhold ved selskapet.

Konferanse om flyplassikkerhet i Kasakhstan

Internasjonalt tilsynsarbeid er et ledd i det kontinuerlige sikkerhetsarbeidet i internasjonal luftfart. Dette gjelder også den erfaringsutveksling og kompetanseutvikling som skjer gjennom deltakelse i internasjonale konferanser. I 2002 bidro blant annet Luftfartstilsynet med sin kompetanse om flyplasser på en ICAO-konferanse i Kasakhstan.

Fra og med 2004 skal ICAO utvide sitt tilsynsprogram til blant annet også å omfatte lufttrafiktjenester og flyplasser. For å forberede statene som tidligere var del av Sovjetunionen på de nye kravene, arrangerte ICAOs Europa-kontor en fem dagers konferanse i Kasakhstan i november 2002. Luftfartstilsynene i Norge og Nederland ble bedt om å bidra til gjennomføringen av konferansen. Representanter fra Aserbajdsjan, Georgia, Hviterussland, Kasakhstan, Kirgisistan, Litauen, Moldova, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan deltok. Hensikten med konferansen var å gi ICAOs medlemsstater i den østlige delen av Europa en klar forståelse av kravene som ligger i ICAOs regelverk, og samtidig presentere ICAOs tilsynsprogram. ■



Luftfartstilsynet fører **teknisk** og **operativt** tilsyn.

Risikobasert tilsyn – mot en proaktiv arbeidsmåte

For alle som jobber med sikkerhet, er det viktig å ligge i forkant av utviklingen. Å drive brannslukking når uhellet først er ute har ingen forebyggende effekt. Å identifisere bakenforliggende årsaker som kan føre til en ulykke eller hendelse er av stor betydning. Dette er del av det systematiske, risiko-forebyggende arbeidet i luftfarten, og essensen i det som omfattes av betegnelsen risikobasert tilsyn.

Effektiv risikoreduksjon

Risikobasert tilsyn kan litt forenklet defineres som å føre systematisk tilsyn. Innsatsen blir konsentrert om de områdene der den potensielle risikoen er størst. Luftfartstilsynet arbeider aktivt med å innføre risikobasert tilsyn. Dette er i tråd med utviklingen i internasjonal luftfart, som viser en klar dreining mot en risikobasert tilnærming til sikkerhetsstyring (safety management). Erfaringer fra internasjonal luftfart har vist at risikobasert sikkerhetsstyring er både kostnadseffektivt og risikoreducerende.

Utviklingen i risikoforebygging

Å bidra til økt sikkerhet i luften er Luftfartstilsynets hovedoppgave, og reduksjon av risiko er derfor et kontinuerlig arbeid. Tradisjonelt har det risikoforebyggende arbeidet vært utført gjennom oppfølging av aktivitetene hos aktørene i norsk luftfart.

Aktivitetene er også i dag risikobasert, i den forstand at man under inspeksjonene ser etter det som erfaringsmessig oppfattes som viktig for sikkerheten. Denne metoden er først og fremst reaktiv. Det nye risikobaserte tilsynet skal være proaktivt. Målet er å identifisere risikoområder som kan føre til ulykker og hendelser, og sette inn tiltak før det faktisk skjer noe. Luftfartstilsynet ønsker å videreutvikle denne mer proaktive delen av virksomheten. Dette forutsetter blant annet utvidet bruk av informasjon fra aktørene.

Forprosjekt i 2002

I 2002 har Luftfartstilsynet – med bistand fra Det Norske Veritas – gjennomført et forprosjekt for å konkretisere innholdet i utviklingen av systematisk risikobasert virksomhet. Veritasrapporten konkluderer med at Luftfartstilsynet i startfasen bør utvikle mål og akseptkriterier, gjennomføre risikoanalyser, systematisere data og utvikle tilsynsmetoder og hjelpemidler.

Veileder for risikoanalyser

Grenser for akseptabel risiko bestemmes både av politiske mål, internasjonalt forpliktende avtaler og hva allmennheten kan akseptere av risiko. I risikobasert tilsyn kan aktørene velge alternative måter å oppfylle kravene til sikkerhet på. Dette krever at det gjennomføres risikoanalyser av ulike alternativer. Det må dokumenteres at en alternativ måte gir minst like



høy sikkerhet for personell, materiell og omgivelser som standardmetoden. For å hjelpe aktørene i luftfarten startet Luftfartstilsynet høsten 2002 arbeidet med en veileder i risikoanalyser som forventes å være ferdig første halvår 2003.

Systematisering av data

Luftfartstilsynet mottar informasjon om hendelser og ulykker fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB), gjennom avviksrapportering fra aktørene selv og via inspeksjonsfunn. I tillegg rapporterer aktørene i norsk luftfart flere typer produksjonsdata til forskjellige instanser. For å få en bedre systematikk i dette startet Luftfartstilsynet i 2002 et prosjekt for å gjennomgå eksisterende kilder og omfanget av slik informasjon. Målet er at den innsamlede informasjonen i en generalisert form etter hvert også skal gjøres tilgjengelig for alle aktørene, slik at luftfarts-Norge nyter godt av den læringen som ligger i dette.

Sektorvis kartlegging av risiko

Luftfartstilsynet ønsker på sikt å utarbeide mer presise risikooversikter og modeller for de forskjellige sektorer i norsk luftfart. En risikobasert tilnærming har blant annet vært benyttet i senere års utredninger innen helikopter- og flyplassikkerhet. Helikoptersikkerhetsutvalget anbefalte en risikobasert tilnærming til tilsynet med helikoptertrafikken i Nordsjøen. På oppdrag fra Luftfartstilsynet utarbeidet det engelske konsulentfirmaet AEA i 2001 en risikoanalyse som del av arbeidet med ny forskrift for store flyplasser.

Norge deltar internasjonalt, og spesielt i europeisk sammenheng, i arbeidet med å etablere internasjonale standarder og felles metoder for risikoreduksjon. Gjennom samarbeid og erfaringsutveksling oppnår vi lettere godt tallmateriale for videre bedring av sikkerheten i luftfarten. ■



Uanmeldte inspeksjoner av norske og utenlandske fly

Ved siden av sitt ordinære tilsynsarbeid utfører Luftfartstilsynet også uanmeldte inspeksjoner. Med bakgrunn i utviklingen innen internasjonalt sikkerhetsarbeid startet Luftfartstilsynet sine uanmeldte inspeksjoner av utenlandske fly for to år siden. I 2002 ble det også satt i gang tilsvarende inspeksjoner av norske fly. Tilbakemeldingene fra aktørene har så langt vært positive.

Den FN-tilknyttede internasjonale organisasjonen ICAO (International Civil Aviation Organization) startet i 1996 et program for å vurdere standarden på tilsyn utført av nasjonale myndigheter. Samtidig startet ECAC (European Civil Aviation Conference, *se ordliste*) sitt eget program, kalt SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) som et supplement til ICAOs tilsyn. Mens ICAOs program er tilsyn med nasjonale tilsynsmyndigheter – for eksempel Luftfartstilsynet – på et overordnet nivå, innebærer ECACs SAFA-program tilsyn direkte med de enkelte tilsynsobjektene som luftfartøy og personell i luftfarten.

SAFA-inspeksjoner i 2002

Målet med SAFA-programmet er å ivareta og forbedre flysikkerheten nasjonalt og internasjonalt. Innhentet informasjon legges i en sentral database. Hensikten er å skape et datagrunnlag for å finne kritiske områder der flysikkerhetsarbeidet bør intensiveres. ECAC utgir årlig en rapport som viser statistikk og trender basert på data fra SAFA-inspeksjonene.

Luftfartstilsynets SAFA-gruppe består av to operative og to tekniske inspektører. Gruppen utførte i alt 62 SAFA-inspeksjoner i 2002. Dette var tolv flere enn planlagt. SAFA-inspeksjonene ble utført på ni av Norges største flyplasser, og målgruppen er utenlandske rute- og charteroperatører. Inspeksjonene består blant annet av en gjennomgang av flyets dokumentasjon, sikkerhetsutstyr, tekniske tilstand og besetningens sertifikater. I 2002 ble det utført SAFA-inspeksjoner på 33 flytyper fra 36 forskjellige flyselskaper fra 24 land. Det ble i alt gjort 59 anmerkninger i ulike kategorier.

SAFA-inspeksjoner blir utført etter en prosedyre og sjekklister som er identisk for alle de 41 medlemslandene i ECAC. Som referanse benyttes standarden i ICAO om sertifikatbestemmelser, flyoperativ virksomhet og luftdyktighet (ICAO Annex 1, 6 og 8).

Dersom det blir gjort alvorlige anmerkninger, blir operatøren og eventuelt den ansvarlige, nasjonale myndighet kontaktet. I Norge er slike alvorlige anmerkninger gitt i enkelte tilfeller. Inspeksjonsgruppen har også myndighet til å sette fly på bakken i de tilfeller der kravene til luftdyktighet ikke er oppfylt.



BÅRD GUJOM

JAA og ECAC har uttrykt ønske om at medlemslandene intensiverer SAFA-arbeidet ved å øke antall inspeksjoner. Det finnes nemlig klare indikasjoner på at dette arbeidet har preventiv virkning og medvirker til økt flysikkerhet i internasjonal luftfart.

Inspeksjon av norske fly og operatører

I 2002 besluttet Luftfartstilsynet – som en prøveordning – å igangsette inspeksjoner av norske fly og operatører på lik linje med SAFA-inspeksjonene av utenlandske fly. SANA-gruppen, som er identisk med SAFA-gruppen, utførte 31 uanmeldte inspeksjoner av norske fly og operatører, inkludert syv av de største operatørene i Norge. Samlet ble det gjort 23 anmerkninger av ulike kategorier. SANA-inspeksjoner vil i fremtiden bli etablert som en permanent ordning. ■

Sikrere helikoptertransport i Nordsjøen

Fordi helikoptertrafikk har et lavere sikkerhetsnivå enn annen passasjertransport i luften, nedsatte Samferdselsdepartementet to utvalg for å utrede sikkerheten på kontinentalsokkelen. Utvalgenes arbeid ble avsluttet da den andre og siste delutredningen ble lagt frem høsten 2002. Som første del av oppfølgingen av dette arbeidet vil Luftfartstilsynet i 2003 opprette et samarbeidsforum for helikoptersikkerhet.

Den første delutredningen som ble overlevert Samferdselsdepartementet i 2001, hadde som utgangspunkt å vurdere organiseringen av det offentlige engasjement på sokkelen. Utvalget anbefalte i utredningen at Luftfartstilsynet som myndighetsorgan skal ha hovedansvaret for helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen. For delutredning 2 var målsettingen å finne frem til konkrete tiltak, som over tid vil bidra til å redusere ulykkesfrekvensen for helikopterflyging på norsk sokkel.

Risikoreduserende tiltak

Selv om helikoptersikkerheten er blitt betydelig forbedret de siste årene, er sikkerheten fremdeles under nivået for annen lufttransport av passasjerer.

I delutredning 2 er det vurdert et stort antall risikopåvirkende faktorer for helikoptertrafikken (Risk Influencing Factors, RIF). 13 risikopåvirkende faktorer ble prioritert, og disse faktorene dannet grunnlaget for tilsvarende forbedringstiltak. Ved gjennomføring av disse utvalgte anbefalingene skal den totale sannsynligheten for å omkomme ved helikoptertransport på norsk sokkel minst halveres for neste tiårsperiode.

Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet

Luftfartstilsynet er i gang med oppfølgingen av anbefalingene fra delutredningene. I første omgang har Luftfartstilsynet på-



SCANPIX

tatt seg ansvaret for å oppnevne og lede et samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Samarbeidsforumet skal være bredt sammensatt, og blant annet bestå av representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører og arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner. Forumet skal være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter og aktører, slik at anbefalingene i delutredningene blir gjennomført.

En annen anbefaling gjelder prosjektet risikobasert tilsyn, som er en viktig satsing i sikkerhetsarbeidet for helikoptertrafikk på sokkelen. Formalisering av et FoU-samarbeid med Storbritannia vil også være en prioritert oppgave for Luftfartstilsynet fremover. ■

Anbefalinger og tiltak i helikoptersikkerhetsutvalgets delutredning 2:

Utvalget anbefaler opprettelse av et samarbeidsforum med representanter fra relevante myndigheter, helikopteroperatører og arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner. Utvalget tilrår at:

- Aktørene satser på et mer strukturert og formalisert samarbeid mellom Norge, Danmark, Nederland og Storbritannia.
- FoU-samarbeid med Storbritannia bør gis prioritet.

Øvrige tiltak omfatter bedring/innføring av:

- Retningslinjer og normer for konstruksjon/plasering av helidekk
- Støtabsorpsjon mv. ved harde landinger og nødlanding på sjø (ditching)
- Helikopterets stabilitet i sjøen
- FOQA analyseprogram (Flight Operational Quality Assurance)
- Innflyging til installasjonene (navigasjons- og innflygingshjelpemidler, prosedyrer)
- Antikollisjonsvarslingssystem (ACAS)

- Health and Usage Monitoring System (myndighetskrav til HUMS)
- Flysikringstjeneste
- Simulatortrening
- Vedlikehold (utforming, erfaringsoverføring, opplæring)
- Flyværtjeneste
- Motorytelse

NOU 2002:17
Helikoptersikkerheten på
norsk kontinentalsokkel



Luftfartstilsynet
sertifiserer
luftfartspersonell
og sikrer
flypassasjerenes
rettigheter.

Økt satsing på arbeidsmiljø i sivil luftfart

Det har vært en betydelig oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt for å bedre arbeidsmiljøet for flygende personell de siste årene. I Norge er tilsynsansvaret for arbeidsmiljø innen sivil luftfart delt mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet.

Luftfartstilsynet er ansvarlig for å sikre at arbeidsgiverne oppfyller kravene i arbeidsmiljølovgivningen for flygende personell. Formålet er å bidra til å skape et godt arbeidsmiljø for alle som har sitt virke om bord i luftfartøy.

Konsekvenser av HMS-arbeid internasjonalt

Gjennom EØS-avtalen må Norge forholde seg til EUs regler på området. Dette gjelder blant annet rådsdirektiv om arbeidstid for mobile arbeidstakere innen sivil luftfart¹⁾. Dette direktivet danner grunnlaget for innføring av en ny forskrift (BSL-D 2-4) som trådte i kraft 1. januar 2003. Denne forskriften regulerer blant annet forhold omkring langtidshvile, og hvilepauser i forhold til total arbeidstid. Forskrift om internkontroll, som omhandler krav til selskapenes operasjonalisering av HMS, ble iverksatt fra samme dato. I 2002 har EU også arbeidet med direktiver som omhandler støy og vibrasjoner. På sikt vil disse direktivene bidra til å bedre arbeidsmiljøet for dem som har sitt virke om bord på sivile fly og helikoptre, også i Norge.

Nasjonalt er det særlig utfordringene knyttet til støy, kosmisk stråling, vibrasjoner og arbeidstidregulering som har fått økt oppmerksomhet i den senere tid. Dette er arbeidsmiljøpåvirkninger som kan gi fysiske og psykiske utslag etter lengre tids arbeid i luftfartøy, og som kommer i tillegg til eventuelle skader som skyldes enkelthendelser eller uhell. Tilbakemeldinger gitt i form av skademeldinger til myndighetene, tyder på at



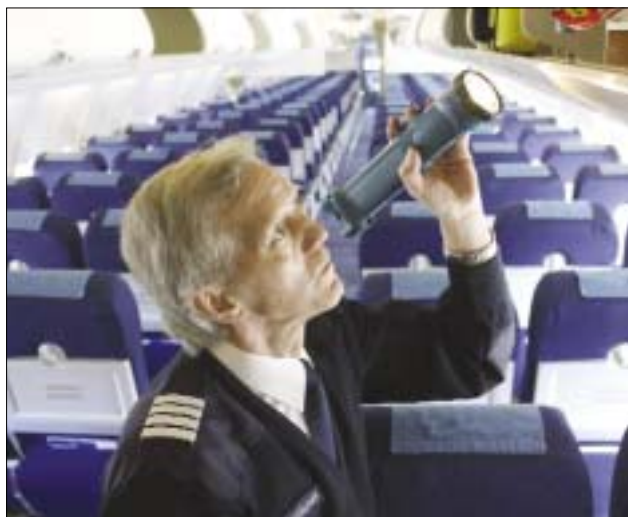
BARO GUDM

det har vært en økning i hørselsskader blant flygende personell de siste årene. Fra desember 2002 skal alle skademeldinger ved yrkessykdom eller -skade som angår luftpersonell, sendes direkte til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet satser på HMS

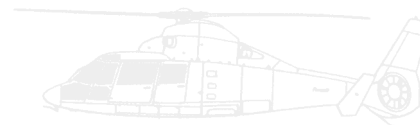
Luftfartstilsynet har i 2002 styrket sin kompetanse på området arbeidsmiljø, blant annet ved å ansette en inspektør som har arbeidsmiljø for sivil luftfart som sitt fagområde. Luftfartstilsynet har dermed fått bedre muligheter til å føre tilsyn med operatører også på dette området.

For 2003 vil Luftfartstilsynet fokusere på arbeidet med å tilfredsstille kravene som blir fastsatt av EU. Dette innebærer utarbeiding av regelverk og formidling av informasjon om arbeidsmiljøutfordringer for sivil luftfart. Det nordiske samarbeidet vil også bli videreført. Erfaringsutveksling er et viktig aspekt av samarbeidet, og i løpet av våren 2003 vil det inngås en formell avtale om samarbeid mellom Norge og Danmark. ■



BARO GUDM

¹⁾ Council Directive 2007/9/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA). (Official Journal L 302, 01/12/2000, p. 57)



Flypassasjerenes rettigheter bedres

Økende internasjonal fokus på passasjerrettigheter henger sammen med økende reisevolum, og forsinkelser og kanselleringer av flyginger. Markeds-situasjonen har åpnet for nye aktører og hardere konkurranse mellom flyselskapene. Samtidig er det store forskjeller i kvaliteten på den service flyselskapene tilbyr passasjerene.

Rettigheter som er sikret gjennom lovgivning, har hittil vært lite kjent blant flypassasjerene. For å sette fokus på – og øke kunnskapen om – passasjerrettigheter, har EU utarbeidet informasjonsplakater som er hengt opp på større europeiske lufthavner. Plakatene gir de reisende en oversikt over hvilke rettigheter som er sikret dem gjennom EUs lovgivning.

Frivillige løsninger

Samtidig har det vært fokus på å styrke passasjerrettigheter gjennom frivillige løsninger i samarbeid med operatørene. I USA innebærer det såkalte Customer First-initiativet at amerikanske flyselskaper påtar seg flere omfattende forpliktelser overfor passasjerene istedenfor å gå veien om lovverket på området.

I Europa har EU også satset på frivillige løsninger gjennom et samarbeid med European Civil Aviation Conference (ECAC).

Det er utformet to serviceforpliktelser som har oppnådd stor oppslutning i ECAC-området siden lanseringen 14. februar 2002 (*se rammer*). Den ene, Airline Passenger Service Commitment retter seg mot flyselskapene. Den andre, Airport Voluntary Commitment, retter seg mot flyplassene. Felles for erklæringene er at de begge inneholder nærmere informasjon om hvilket servicenivå passasjerer kan forvente seg av flyselskaper og flyplasser som har tiltrådt erklæringene.

Fremtidige utfordringer

Fra Luftfartstilsynets side arbeides det med en tilpasning av EUs informasjonsplakater, som sammenfatter passasjerenes rettigheter på bakgrunn av fellesskapslovgivningen innenfor EØS-området. Å gjøre disse rettighetene kjent blant flypassasjerene er del av den frivillige forpliktelsen flyplassene har påtatt seg.

EU jobber videre med en styrking av passasjerrettighetene. Det forslaget som ligger nærmest en avklaring, knytter seg til en utvidelse av reglene om nektet boarding, som etter planen også skal omfatte kanselleringer og forsinkelser. Samtidig skal erstatningsbeløpene justeres opp. ■

Flyselskaper

Serviceforpliktelsene er ment å skulle tilsluttes av flyselskaper som har internasjonal rutetrafikk. I Norge er serviceforpliktelsene innført av Arctic Air AS, Braathens ASA, SAS ASA og Widerøes Flyveselskap ASA. Flyselskapene forplikter seg til å:

1. Tilby den lavest mulige prisen gjennom eget dirketesalg.
2. Sørge for gjennomføring av reisen til den prisen den er solgt for. Ingen prisøkning skal være mulig.
3. Gjøre forsinkelser, kanselleringer og endret ruteopplegg kjent for passasjerene.
4. Assistere passasjerer som opplever en forsinkelse.
5. Levere bagasjen så hurtig som mulig.
6. Tillate passasjerene å reservere en reise over telefon til selskapet uten betaling i 24 timer, alternativt gi adgang til avbestilling innen 24 timer uten noe gebyr.
7. Sørge for raske tilbakebetalinger.
8. Sørge for hjelp til passasjerer med redusert bevegelighet.
9. Sørge for oppfyllelse av passasjerenes behov når de blir sittende lenge om bord i et forsinket fly.
10. Sørge for raskere innsjekking.
11. Redusere antallet passasjerer som ufrivillig blir nektet boarding.
12. Sørge for informasjon til passasjerene om kommersielle og operasjonelle betingelser.
13. Sørge for informasjon om hvilket flyselskap som gjennomfører turen.

Airline Passenger Service Commitment

Flyplasser

De frivillige serviceforpliktelsene er ment å skulle tilsluttes av flyplasser med minst tre millioner passasjerer årlig. I Norge er serviceforpliktelsene innført av Bergen lufthavn, Flesland og Oslo lufthavn, Gardermoen. Flyplassene forplikter seg til følgende:

1. Flyplassene vil ha en service for passasjerer med redusert bevegelighet eller andre behov.
2. Passasjerene skal få informasjon om sine rettigheter.
3. Flyplassene skal bidra i forbindelse med betydelige forsinkelser i trafikken.
4. Flyplassene skal arbeide for god tilgjengelighet og transportmuligheter.
5. Flyplassene skal sørge for at flyselskaper og andre får nødvendige lokaler til disposisjon for god betjening av passasjerene.
6. Flyplassene vil sørge for godt vedlikehold av alt utstyr som står til passasjerenes disposisjon.
7. Det skal finnes nok bagasjetraller.
8. Det skal være god informasjonsmerking på flyplassene og det skal være en betjent informasjonskranke.
9. Flyplassene skal holdes rene.
10. Passasjerene skal ha anledning til å klage på eller kommentere forhold på flyplassene.
11. Flyplassene vil minst en gang i året rapportere om passasjerenes synspunkter på driften.

Airport Voluntary Commitment

Barnesikring i fly

Også de minste flypassasjerene skal sikres en god og trygg flyreise. Internasjonalt er det imidlertid uenighet om hvordan dette skal gjøres, og praksisen varierer. Arbeidet med felles retningslinjer er i gang: Luftfartstilsynet leder en europeisk arbeidsgruppe som har utarbeidet forslag til retningslinjer for sikring av barn under to år om bord i fly.

Forskjellig praksis

I Norge, som i resten av Europa, er det vanlig å bruke et såkalt «loop belt» som festes rundt magen på barnet og kobles til den voksnes setebelte. Denne løsningen er omstridt, men er påkrevd i henhold til europeisk regelverk (JAR OPS).

Tyskland er unntatt fra denne regelen, og forbyr bruken av slike belter på tyskregistrerte luftfartøy. Loop belt er også forbudt i USA. Alternativet er at barnet sitter løst på fanget til den voksne eller bruker en godkjent bilbarnestol.

Amerikanske Federal Aviation Authority (FAA) godkjenner enkelte bilbarnestoler for bruk i luftfartøy, men forskjellige utforminger av passasjer seter og setebelter gjør at FAA-godkjente bilbarnestoler ikke nødvendigvis kan installeres i et hvert passasjer sete.

Nytt midlertidig regelverk

På bakgrunn av et variabelt regelverk og en variabel praksis for bruk og godkjenning av barnesikring i luftfartøy, både i Europa og på verdensbasis, ble det allerede i 1998 nedsatt en arbeidsgruppe i regi av Joint Aviation Authority (JAA).

Arbeidsgruppen har siden 2001 jobbet med å lage veiledende regler (JAA Guidance Material) for barnesikring. Disse ble ferdigbehandlet i arbeidsgruppen og sendt til behandling i JAA i 2002. Bruk av loop belt er ikke med i forslaget. Retningslinjene omfatter veiledning om bruk av allerede eksisterende barnesikring, blant annet bilbarnestoler. De spesifiserer for eksempel hvordan bilbarnestoler på en best mulig måte skal festet til flysetet. Retningslinjene sier også noe om hvordan kabinpersonalet skal assistere passasjerer med mindre barn. Til en viss grad åpner retningslinjene også for bruk av nyutviklet utstyr.

Det er foreslått at de veiledende reglene skal gjelde inntil JAA har godkjent en permanent teknisk standard, eller til det kommer et enhetlig internasjonalt regelverk på området – for eksempel gjennom ICAO eller EU.

Luftfartsmyndighetene i USA, Canada og Storbritannia har utarbeidet egne retningslinjer for bruk av barnesikring i fly,



men disse skiller seg ikke vesentlig fra det JAA Guidance Material som er foreslått.

Fremtidige løsninger

I det siste tiåret har bilindustrien videreutviklet barnesikringsutstyr som muligens også kan brukes til sikring av barn i luftfartøy. Et alternativ er å feste bilbarnestolen direkte i setestrukturen ved hjelp av standardiserte festeordninger som monteres i passasjer sete og bilbarnestolen. En annen mulighet er fullt integrerte barneseter. Begge løsningene kunne i utgangspunktet egne seg til bruk i både bil og luftfartøy, men krever ny sertifisering av passasjer seter i fly. Utviklingen av disse løsningene er tidkrevende og dyr. På kort sikt blir derfor den nye veiledningen om bruk av eksisterende barnesikring av stor betydning. ■



Luftfartstilsynet
godkjenner flyplasser
og luftfartsanlegg.

Sikkerhet og miljø ved norske flyplasser

1. Sikkerheten ved norske flyplasser – fra risikoanalyse til forskrift

Luftfartstilsynet kunne i 2001 presentere en analyse av sikkerheten ved norske flyplasser som vakte internasjonal oppsikt. Analysen la spesielt vekt på forholdene langs og ved endene av rullebanene.

Norge i forkant

Norge har en geografi som gir spesielle flyoperative utfordringer på både større og mindre flyplasser. På oppdrag fra Luftfartstilsynet utførte det engelske selskapet AEA Technology plc. i 2001 en omfattende risikoanalyse. Analysen identifiserer blant annet nødvendige dimensjoner for sikkerhetsområdene ved siden av og ved endene av rullebanene. Områdene er viktige dersom fly havner utenfor rullebanen ved landing eller avgang. Risikoanalysen ble utført som et ledd i arbeidet med utviklingen av forskrift om utforming av store flyplasser, og er et ledd i Luftfartstilsynets generelle strategi med risiko-basert tilsyn.

Norge er første land som har gjennomført en risikoanalyse av et slikt omfang på dette området, og analysen har derfor vakt stor interesse internasjonalt. Konklusjonene fra analysen vil blant annet påvirke utviklingen av et felles europeisk regelverk om flyplasser (JAR-AGA), som for tiden er under utarbeidelse av Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR, *se ramme*).

Alle flyplasser skal evalueres

Luftfartstilsynet har i hele 2002 arbeidet med oppfølgingen av risikoanalysen, og har i den forbindelse ledet en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Avinor AS, SAS, Braathens, Widerøe og Lufttransport. Arbeidsgruppen har diskutert hvordan anbefalingene om sikkerhetsområder konkret

GASR

GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) ble opprettet i 1995 som et uformelt forum for harmonisering av spørsmål om regelverksutvikling og tilsynsmetodikk rettet mot flyplasser. Bakgrunnen var at de formelle organisasjonene – som JAA og Eurocontrol (og i fremtiden EASA) – ikke i tilstrekkelig grad ivaretar flyplassspørsmål. Norge har deltatt aktivt fra starten, og den norske luftfartsdirektøren har nå formannsvervet i organisasjonen som teller 13 land. Landene er enten fullverdige medlemmer eller kandidatmedlemmer i den europeiske luftfartsorganisasjonen JAA.



skal innarbeides i forskriften. Anbefalingene fra AEA Technology vil være vanskelige å leve opp til på grunn av terrenget ved mange av rullebanene. De viser imidlertid hvilke fysiske dimensjoner som er nødvendige for at sikkerheten ved norske flyplasser skal holde et internasjonalt akseptabelt nivå, og Luftfartstilsynet mener derfor det er nødvendig at anbefalingene innarbeides i det reviderte regelverket.

Luftfartstilsynet tar sikte på å evaluere hver enkelt flyplass i forhold til den reviderte forskriften. Dette vil bli gjort i forbindelse med fornyelse av godkjenningene etter hvert som disse forfaller etter forskriftens ikrafttredelse 1. januar 2004. De første flyplassene er Sandnessjøen og Haugesund, som begge har godkjenninger som forfaller 1. juni 2004. Luftfartstilsynet mener at man vil høste nyttig erfaring etter hvert som det gjennomgås stadig flere flyplasser.

Luftfartstilsynet vil i løpet av våren 2003 sende et revidert utkast til forskrift på høring. Utkastet er basert på diskusjonene i arbeidsgruppen. Det vil bli etablert overgangsordninger inntil den reviderte forskriften trer i kraft.

2. Glatte baner

Flyging om vinteren er blant de mest krevende oppgavene for norsk luftfart. Om vinteren er det mørkest og dårligst vær, og i tillegg er det ofte is og snø på rullebanene. Prosjektet «Glatte baner» ble etablert på grunn av flere utforkjøringer. Nye krav til rullebaner og friksjon ble innført i 2002.

Luftfartstilsynet har alltid hatt spesiell fokus på flyoperasjoner om vinteren, men har intensivert arbeidet etter at det



vinteren 1999/2000 skjedde flere utforkjøringer på glatte rullebaner i Norge.

Endrede krav

Etter at en DC-10 kjørte utfor rullebanen på Gardermoen i stor hastighet, etablerte Luftfartstilsynet et eget prosjekt kalt Glatte baner. Målet var å gjennomgå de ulike sidene ved vinteroperasjoner, med sikte på tiltak som kunne redusere risikoen for utforkjøring på glatte rullebaner. Prosjektet har fokusert spesielt på brøyting og preparering av rullebanene, og på den informasjonen som blir gitt til flygeren, blant annet om type snø eller is, tykkelsen på snølaget og friksjonsnivået. Arbeidet har ført til endrede myndighetskrav, særlig når det gjelder banerapportering og friksjonsmåling. Kravene ble innført høsten 2002.

Svarte baner

En nøkkelfaktor for trygge vinteroperasjoner er å holde rullebanene og øvrige flyoperative områder fri for snø og is. Målet er såkalte svarte baner. Ved valg av virkemidler har Luftfartstilsynet lagt vekt på at korrekt og utfyllende informasjon til flygeren aldri må komme istedenfor – eller i veien for – det som må være det egentlige siktemålet: å fjerne all is og snø fra rullebanene og øvrige deler av de flyoperative områdene.

Resultatet av de endrede myndighetskravene blir nå evaluert, blant annet ved at Luftfartstilsynets inspeksjoner fokuserer på de ulike sidene ved flyging under vinterforhold. Det planlegges å gjennomføre en systematisk risikoanalyse av hele rapporteringskjeden av baneinformasjon, fra målinger og registreringer, via lufttrafikkjenestens informasjonssystemer frem til flygeren og flygerens bruk av denne informasjonen.

På grunnlag av risikoanalysen og resultatet av inspeksjonene, vil Luftfartstilsynet vurdere hvilke tiltak som er nødvendig for ytterligere forbedring av flysikkerheten under vinterforhold.

3. Mindre støy ved Gardermoen

Første fase i Luftfartstilsynets evaluering av traséforskriften for Gardermoen ble formelt avsluttet 31. mai 2002. Da ble rapporten lagt frem for Samferdselsdepartementet.

På bakgrunn av departementets tilbakemelding startet Luftfartstilsynet høsten 2002 for fullt oppfølgingen av de forbedringstiltakene som foreslås i rapporten. Blant annet ble det satt i gang et prosjekt med testflyginger og bruk av simulator. Hensikten var å måle støyen ved bruk av ulike inn- og utflygingsprosedyrer ved Gardermoen. Resultatene av testene forventes å være klare i første kvartal 2003.



EUROPA EU MEDIA/THC/QUE

Evaluering

Ved opprettelsen av Gardermoen ble det vedtatt en egen forskrift som skulle «regulere flyvirksomheten ved lufthavnen slik at støyulemper minimaliseres, samtidig som flyoperative hensyn ivaretas». Luftfartstilsynet har ansvaret for å forvalte forskriften, og utførte i løpet av 2001 en grundig evaluering av reglene i samarbeid med berørte parter og andre myndighetsorganer.

Arbeidet pågikk under betegnelsen Traséprosjektet. Hensikten var å vurdere i hvilken grad formålet med reglene var blitt oppnådd. Videre var spørsmålet hvilke rettslige og praktiske endringer som eventuelt kan bidra til mindre støy for lokalbefolkningen, uten at sikkerheten blir svekket eller trafikkavviklingen blir skadelidende.

Ytterligere støyreduisering

Sluttrapporten fra arbeidet ble lagt frem for Samferdselsdepartementet i mai 2002. Luftfartstilsynet mener at traséforskriften har bidratt til å sette søkelys på at interessene knyttet til lufttrafikken ved Gardermoen må balanseres på en rimelig og hensiktsmessig måte. Samtidig har forskriften vært grunnlag for dialog mellom de sentrale aktørene. Denne kontakten er blitt styrket gjennom arbeidet med evalueringen.

Luftfartstilsynet mener at det er grunnlag for å redusere støyen ytterligere, uten at det går ut over sikkerheten eller trafikkavviklingen. Dette kan blant annet skje ved innføring av et system med toleransekorridorer som flyene skal holdes innenfor under inn- og utflyging.

Luftfartstilsynet tar sikte på å gjennomføre offentlig høring på utkastet til ny forskrift våren 2003. En ny forskrift for Gardermoen ventes å tre i kraft i 2004. ■

Ordliste

Adgangskontroll Luftfartstilsynets bedømmelse – på grunnlag av foreliggende dokumenter og opplysninger – av om et system eller deler av et system oppfyller bestemmelser for adgang til sivil luftfart.

Allmennflyging (General Aviation) Privatflyging som i hovedsak skjer uten godtgjørelse (ikke-ervervsmessig). Grensene er ikke klart definert, men dette dreier seg i store trekk om forretningsflyging, privatflyging og luftsport med fly og helikoptre.

Besiktelse Luftfartstilsynets fysiske tilsyn med luftdyktighet til flymateriell.

BSL Bestemmelser for Sivil Luftfart (inndelt i en serie B–H) er forskrifter gitt med hjemmel i luftfartsloven og øvrige lover/forskrifter/bestemmelser av særlig betydning for luftfarten.

Driftstillatelse Tillatelse til å drive annen ervervsmessig virksomhet enn lufttransport (rundflyging, aerial work, skoleflyging).

EASA (European Aviation Safety Agency) EUs organ for sivil luftfart, opprettet høsten 2002. Vil i første omgang ha ansvar for typesertifisering, vedlikehold, personlige sertifikater og luftfartsoperasjoner.

ECAC (European Civil Aviation Conference) De europeiske luftfartsdirektørers samarbeidsorgan for å fremme et sikkert, effektivt og bæredyktig europeisk sivil luftfartssystem.

Ervervsmessig lufttransport (Commercial Aerial Transport) Lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og i henhold til lisens utstedt av Luftfartstilsynet.

Eurocontrol Europeisk organ for å fremme sikker flynavigasjon i Europa. Norge har deltatt siden opprettelsen på 1960-tallet og ratifiserte avtalen i 1994.

EUs bindende regler En *forordning* er allmenngyldig, er bindende i alle enkeltheter og gjelder umiddelbart i hver medlemsstat. Et *direktiv* er bindende for enhver medlemsstat det rettes til, men overlater til de nasjonale myndigheter å bestemme i hvilken form og med hvilke midler direktivets mål skal oppnås. En *beslutning* er bindende i alle enkeltheter for dem den rettes til.

Flysikringstjeneste Fellesbetegnelse for lufttrafikkledelse (ATM), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flygeværtjeneste.

Gransking I betydningen dokumentgransking. Luftfartstilsynet kan utstede og fornye luftdyktighetsbevis på grunnlag av innsendte rapporter og dokumentasjon.

Hendelser Begivenheter, som ikke karakteriseres som en ulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstige innvirkninger på sikkerheten i luftfarten.

HUMS (Health & Usage Monitoring System) Teknisk tilstandsovervåknings-system for helikopter.

ICAO (International Civil Aviation Organization) En sammenslutning av stater som er tilsluttet konvensjonen for internasjonal sivil luftfart, Chicago-konvensjonen. Organisasjonen er et spesialorgan under FN.

JAA (Joint Aviation Authorities) Sammenslutning av europeiske luftfartsmyndigheter som samarbeider om utvikling av forskrifter og sikkerhetstilsyn innen sivil luftfart.

JAR (Joint Aviation Requirements) Felleseuropeiske luftfartsbestemmelser fastsatt av JAA.

Lisens Tillatelse til å utføre ervervsmessig lufttransport med passasjerer, post og frakt.

Luftdyktighetsbevis Bekreftelse som utstedes når Luftfartstilsynet ved besiktelse eller på annen måte har godkjent et luftfartøy som luftdyktig, jf. luftfartsloven § 4-3.

Luftfartssertifikat (Aviation Personnel Licence) Dokument med eventuelt rettighetsbevis, utstedt av Luftfartstilsynet, som gir innehaveren rett til å tjenestegjøre om bord i norske luftfartøy eller på bakken iht. gitte betingelser.

Luftsport Privatflyging uten godtgjørelse, som flyging med motorseilfly, seilfly, varmluftballong, hangglider, paraglider, gyroplan, fallskjerm og ubemannede fly.

SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) En sikkerhetsvurdering av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge, basert på uanmeldte inspeksjoner. Inspeksjonene skjer iht. de standarder som er bestemt i ICAOs annekser 1, 6 og 8. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikater, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikater.

Safety Sikkerhet i forhold til utilsiktede avvik. Typiske områder er å sikre luftdyktigheten for det enkelte luftfartøy og å sørge for sikker avvikling av lufttrafikken.

SANA (Safety Assessment of National Aircraft) En sikkerhetsvurdering av norske fly, basert på uanmeldte inspeksjoner. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikater, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikater.

Security Sikkerhet i forhold til tilsiktede avvik, som voldelige anslag mot lufttrafikken. Terrorhandlinger er et typisk security-tema.

Ulykke En luftfartsulykke er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor det oppstår dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

Virksomhetstilsyn Luftfartstilsynets tilsyn med at et system eller deler av systemet fortsatt fungerer i samsvar med de bestemmelser som er fastsatt som vilkår for virksomheten.

De som setter rammer

- Stortinget
- Regjeringen
- Samferdselsdepartementet
- Andre departementer, bl.a. FIN og JD
- Internasjonale organisasjoner:
 - EU/EØS
 - ICAO, JAA/EASA, ECAC, Eurocontrol

De etaten er til for

- Passasjerer
- Tilsynsobjekter, bl.a. fly- og helikopterselskaper, flyplasser, flysikringstjenester, verksteder, flyskoler, flyklubber og personell i luftfarten
- Berørte, bl.a. beboere ved flyplasser



Luftfartstilsynet
Civil Aviation Authority - Norway

De som har faglig kunnskap

- Forsknings- og utdanningsinstitusjoner
- Samferdselsdepartementet med underliggende etater, bl.a. Avinor og Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
- Produsenter
- Operatører i luftfarten, bl.a. fly- og helikopterselskaper

De som har ad hoc-interesser

- Mediene
- Myndigheter (nasjonale og internasjonale)
- Interesseorganisasjoner
- Produsenter
- Enkeltpersoner

Kommunikasjonskart for Luftfartstilsynet.

Tilsynets hovedansvarsområder er å tilpasse regelverket, utøve adgangskontroll, føre virksomhetstilsyn, yte service og ha aktiv kommunikasjon med brukerne og publikum for øvrig. Det er mange aktører involvert i norsk sivil luftfart, og ansvaret for flysikkerheten gjelder dem alle. Figuren viser noen av de mest sentrale aktører og deres relasjoner til Luftfartstilsynet.

Luftfartsdirektør

Informasjon &
Samfunnskontakt

Kvalitet &
Sikkerhet

STK
SAFA
Flymedisinsk
seksjon

Juridisk avdeling

Teknisk-operativ
avdeling

Lufthavn- og utdannings-
avdelingen

Administrasjons-
avdelingen

Organisasjonskart for Luftfartstilsynet.

Utgitt av Luftfartstilsynet

Postadresse	Postboks 8050 Dep, NO-0031 Oslo
Besøksadresse	Rådhusgata 2, Oslo
Telefon	23 31 78 00
Telefaks	23 31 79 95
E-post	postmottak@caa.no
Internett	www.luffartstilsynet.no
ISBN	82-8046-003-9

Design og produksjon: Gazette

Forsidefoto: © Boeing/gettyimages.com

Opplag: 1500

April 2003