

ÅRSRAPPORT

2004

Forord

2004 ble et svært hektisk år for Havarikommisjonen.

Innen luftfart og jernbane har det vært jobbet intensivt med undersøkelser av større og mindre ulykker og hendelser.

Samferdselsdepartementet tildelte i tillegg Kommisjonen et spesialoppdrag om vurdering av flysikkerheten påvirkes av de store omstillingene i norsk luftfart. Dette prosjektet ble påbegynt høsten 2004 og skal være ferdigstilt 1. juni 2005.

Årsrapporten gir et sammendrag av det faglige arbeidet, informasjon om utviklingen av etaten/organisasjonen, samt økonomiske og administrative forhold.

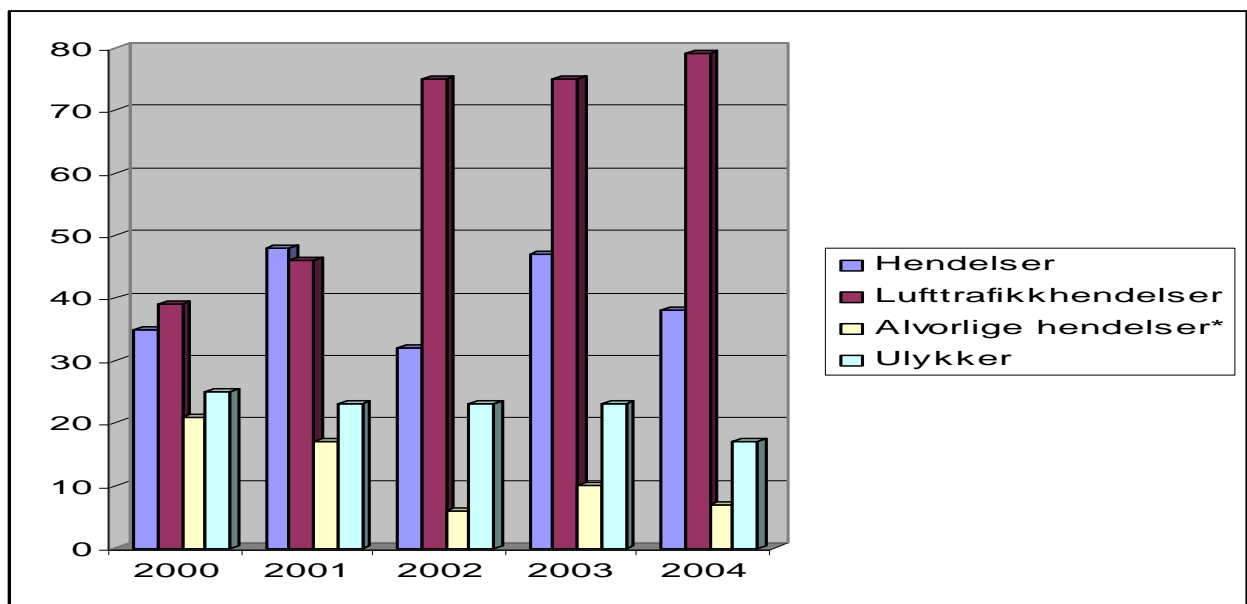
1. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet – luftfart

Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Det har i 2004 vært omtrent samme antall innrapporterte saker som i 2003, dermed har tallene for de 3 siste årene vært noenlunde stabile. Det har vært en nedgang i antall ulykker på 6, og kun en er omkommet.

	2000	2001	2002	2003	2004
Hendelser	35	48	32	47	38
Luftrafikkhendelser	39	46	75	75	79
Alvorlige hendelser*	21	17	6	10	7
Ulykker	25	23	23	23	17

* Antall alvorlige hendelser er en del av luftfartshendelser og luftrafikkhendelser, og tallet som framkommer skal ikke summeres inn i sluttsummen.



Tallene for 2004 kan bli endret ved at de innrapporterte sakene kan bli omklassifisert.

I tillegg til ovennevnte saker for 2004, er 16 saker omklassifisert til driftsforstyrrelser, og vi har fått innrapportert 32 saker i kategorien utenlandsk/diverse/ikke rapporteringspliktig slik at totalen var 182.

Undersøkelser/aktiviteter

Som det framkommer av tallene er det stor aktivitet i seksjonen, og det var i utgangen av 2004 102 pågående undersøkelser. Det tilsvarer et snitt på 14 saker pr. havariinspektør, hvilket må anses som høyt. Saksmengden varierer fra forholdsvis enkle undersøkelser til større tunge undersøkelser. Året har ellers vært preget av arbeidet med nytt styringssystem for HSLB. Alle

har vært involvert i dette arbeidet som i perioder har vært svært arbeidskrevende. Dette gjenspeiles følgelig i antall ferdigstilte rapporter som i 2004 ble 45, hvilket er lavere enn normalt. Nå er dette arbeidet i hovedsak ferdigstilt, slik at antall avgitte rapporter ventes å stige til normalt nivå i 2005.

Sikkerhetstilrådinger

Det er i perioden utgitt 45 rapporter med til sammen 52 sikkerhetstilrådinger, hvorav 44 er åpne og 8 er lukket.

Oversikt over innrapporterte luftfartssaker i 2004 finnes på våre hjemmesider
<http://www.aibn.no>.

2. Nøkkeltall fra den faglige virksomhet – jernbane

Varsling om ulykker og hendelser – statistikk

Det har i 2004 vært en liten nedgang i antall innrapporterte saker sammenlignet med 2003. Samtidig har det vært en kraftig økning i antall publiserte rapporter.

	2003	2004
Alvorlige jernbanehendelser	-	129
Jernbaneulykker	-	41
Total saksmengde	197	170
Avsluttet etter forundersøkelse	184	155
Publiserte rapporter	3	15

Undersøkelser/aktiviteter

Som det fremgår av tallene har det vært en økning i produksjonen i 2004 sammenlignet med 2003. Dette henger sammen med den tid som har vært nødvendig for å bygge opp nødvendig kompetanse og ressurser i jernbaneseksjonen. Det forventes at produksjonen i 2005 vil ligge på omtrent samme nivå som i 2004.

Sikkerhetstilrådinger

Det er i perioden fremmet 48 sikkerhetstilrådinge. I følge Staten jernbanetilsyn er 11 Av disse lukket (pr. 25.11.04), mens oppfølgingen av de resterende pågår.

Oversikt over innrapporterte jernbanesaker i 2004 finnes på våre hjemmesider <http://www.aibn.no>.

3. Opprettelse av vegseksjonen

Grunnlag for opprettelse

Arbeidet med å etablere en vegseksjon ved HSLB har vært planlagt siden 2002. Samferdselsdepartementet har utarbeidet to rapporter som omhandler denne etableringen, en datert i februar 2002 og en i april 2003. Disse har bl.a dannet grunnlag for denne regjeringens "Sem erklæring" som nedfelte et mål om å etablere en felles ulykkeskommisjon for alle transportformene i Norge.

Våren 2004 ble denne etableringen satt i gang ved HSLB, og det ble utlyst stilling som seksjonsleder for den nye vegseksjonen. To år tidligere var det etablert ny seksjon innen jernbanesektoren, og utvidelsen med vegseksjon følger organisatorisk i store trekk det samme mønsteret. Det er foreløpig planlagt i alt fire stillinger ved seksjonen, og i tillegg er det beregnet en økning av bemanningen i administrasjonen tilsvarende 1 stilling som en følge av utvidelsen.

Ny seksjonsleder ble tilsatt 1. september 2004, og i samme søkerrunde ble det også tilsatt en av tre havariinspektører fra 1. november 2004. Ved årets utløp ble det lyst ut ytterligere to stillinger og det tas sikte på tilsetning primo februar, med planlagt oppstart ca mai/juni 2005. Den faglige og organisatoriske utvidelsesprosessen internt ved HSLB er ivarettatt ved at en tidligere etablert utvidelsesgruppe behandler aktuelle saker og støtter seksjonsleder i arbeidet med etablering av ny virksomhet. Gruppens agenda er å ivareta de forhold og utfordringer som kommer, og utgjøre et forum som består av stab og ledelse sammen med leder for vegseksjonen. Utvidelsesgruppen har holdt i 6 møter i 2004 og 4 av disse etter at seksjonsleder tiltrådte. Saker som berører etablering av ny seksjon er behandlet fortløpende, og referater fra møtene foreligger.

Arbeid med lover og forskrifter

Samferdselsdepartementet har ansvaret for å utarbeide lover og forskrifter som hjemler og danner rammer for HSLB's arbeide. Hjemmel for å drive undersøkelser i forbindelse med vegtrafikkulykker er foreslått lagt til vegtrafikkloven, og dette arbeidet ble startet opp vinteren 2004.

Tilhørende forskrifter om varsling og rammer for arbeidet som skal utføres ble påbegynt sommeren 2004, og HSLB har deltatt aktivt i dette. Forslag til forskrifter var tilnærmet ferdig ved årets slutt, og sammen med nytt lovforslag danner dette grunnlag for en ny Odelstingsproposisjon som skal legges fram til våren 2005. HSLB har stort sett fått gehør for sine synspunkter i arbeidet, og det tegner til at de formelle rammene for oppstart av vegseksjonen vil være på plass etter planlagt tidsskjema.

Kontakter mot eksterne miljøer

Det er opprettet god kontakt med Samferdselsdepartementets embedsverk, og generelt er det avdekket stor interesse fra mange hold for HSLB's utvidelse til også å dekke vegsektoren. Seksjonsleder, sammen med en havariinspektør, som begge har bakgrunn fra Statens vegvesen har begge deltatt aktivt i vegvesenets fem regioner i forbindelse med oppstart av ulykkesanalysegrupper. Dette har vært en fin mulighet til å styrke og etablere bred kontakt med disse gruppene, noe som vil bli verdifullt når arbeidet med ulykker starter opp.

I tillegg har Norsk vegteknisk forbund sammen med Polyteknisk forening arrangert en egen temakveld om "Hva kan Havarikommisjonen bidra med" innenfor trafikksikkerhet. Seksjonsleder ved Vegseksjonen innledet på dette møtet sammen med Transportøkonomisk Institutt og Statens vegvesen, og det var deltakelse fra flere interessegrupper. Det er også etablert kontakt med andre organisasjoner av uformell karakter, og her kan nevnes Transportbedriftenes landsforening, Bilimportørenes forening, Volvos Havarikommisjon. I tillegg er det lagt til rette for god kontakt med flere eksterne fagmiljøer innenfor trafikksikkerhetsarbeide, som SINTEF, Transportøkonomisk Institutt m.fl.

Videre framdrift

Ved årets slutt er det viktigste arbeidet rettet mot tilsetting av nye havariinspektører. Det vil også bli satt fokus på opplæring av disse, samt innarbeiding og integrering med arbeidsmetoder og styringssystem ved HSLB.

Videre vil det bli satt fokus på å etablere ytterligere kontakt og avtaler med våre samarbeidspartnere. I tillegg en overbyggende avtale med Riksadvokaten berører dette avtaler om varsling og arbeid på ulykkessted med Politiet og Statens vegvesen. Vi avventer her den endelige Odelstingsproposisjonen med lovrammene, samt oppstart i arbeidet med avtale med Riksadvokaten som omhandler felles rammer for samarbeid for alle transportsektorene. Totalt sett synes etableringen av vegseksjonen ved HSLB å være i rute, og det er ingen tegn at vi ikke skal kunne være operative til planlagt tidspunkt sommeren 2005. Nøyaktig startdato vil bli fastsatt våren 2005.

4. Spesialprosjekt

Havarikommisjonen fikk 5.oktober i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å foreta en vurdering om hvordan flysikkerheten (safety) blir ivaretatt i den omstillingsfasen luftfartsnæringen og luftfartsmyndighetene er inne i. Dette oppdraget ble gitt i henhold til forskrift av 22.januar 2002 om offentlige undersøkelser av luftfart og luftfartshendelser som gir Havarikommisjonen anledning til å gjennomføre mer generelle analyser som kan ha en forebyggende verdi for sikkerheten i luftfarten. Dette oppdraget skal etter planen være gjennomført til 1.juni 2005 da Kommisjonen skal levere sin rapport til Samferdselsdepartementet.

Siden dette er et omfattende arbeid som skal gjennomføres på meget kort tid har Kommisjonen søkt faglig bistand fra:

- dsb (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap)
- SCANDPOWER
- SEROS (Rogalandsforskning, Universitetet i Stavanger)
- SINTEF
- TØI (Transportøkonomisk institutt)

Kommisjonen har valgt å se på endringer med utgangspunkt i 1.1.2000 bl.a. fordi:

- da ble LT utskilt fra LV
- LV hadde enda ikke blitt Avinor
- det var større "stabilitet" blant flyoperatørene før denne dato.

Kommisjonen har vært nødt til å foreta et valg blant de etater og organisasjoner som skal gjennomgås, og besluttet at man ser på flysikkerhetsfaglig:

- grunnlag for de politiske beslutninger som lå til grunn i forbindelse med utskilling av LT fra LV, dannelsen av AVINOR AS og flytting av LT fra Oslo til Bodø
- forhold hos SAS, Braathens, Norwegian, Widerøe, CHC – Astec og Norsk Helikopter i forbindelse med intern håndtering av eventuelle endringer.

For å løse oppdraget må Kommisjonen definere hva som ligger i begrepet endringer/omstillinger og den påvirkning endringene har hatt i denne sammenheng. Dette har vi valgt å gjøre ved å

- undersøke hva som har skjedd i andre land i relasjon til luftfart – og andre sikkerhetskritiske bransjer
- gjennomgå LT fra 1.1 2000 med tanke på mandat og satsingsområder
- gjennomgå dokumentasjon hos operatørene, med fokus på det teknisk området (også Avinor AS)
- intervju utvalgte personer i alle organisasjoner som undersøkes
- gjennomføre anonym spørreundersøkelse blant "alle" som er ansatt i de organisasjoner som undersøkes.

Vårt mål med undersøkelsen er å få en oversikt over risikopåvirkende forhold før, under og etter omstillingsprosessene og om mulig identifisere disse med hensyn på forskjellige

indikatorer. For eksempel: mål for ulykker/hendelser, type og antall myndighetstilsyn, nivå på teknisk vedlikehold, kompetanse og erfaringsnivå hos ansatte, for å nevne noe. Disse resultatene vil så bl.a. bli sammenliknet med tilsvarende prosesser i andre land som har gjennomgått liknende utvikling.

5. Økonomi

Regnskapstall i perioden 01.01.-31.12.2005.

Utgifter 2004		Budsjett 2004	Regnskap 2004
1314-1-11	Organiserte stillinger	10 292 000	9 729 580
1314-1-12	Ekstrahjelp	300 000	113 468
1314-1-18	Trygder, pensjon	1 500 000	1 348 094
1314-1-21	Maskiner, inventar og utstyr	1 220 000	1 849 489
1314-1-22	Forbruksmateriell	300 000	166 936
1314-1-23	Reiseutgifter m.m	2 000 000	1 580 709
1314-1-24	Kontortjenester m.m.	1 600 000	1 721 150
1314-1-25	Konsulenttjenester	1 450 000	1 103 562
1314-1-26	Havarier	2 000 000	1 784 127
1314-1-29	Bygn.drift, lokalleie	4 080 000	4 970 125
	Sum	24 742 000	24 367 240

Inntekter 2004	
Kap. 4314., post 16 Refusjon av fødselspenger	118 950
Kap. 4314., post 18 Refusjon av sykepenger	2 916
Sum inntekter	121 866

Bevilgning 2004	23 300 000
Overført fra 2003	1 150 000
Lønnsregulering	292 000
Sum	24 742 000
Inntekter	121 866
Sum	24 863 866
Utgifter 2004	24 367 240
Rest	496 626

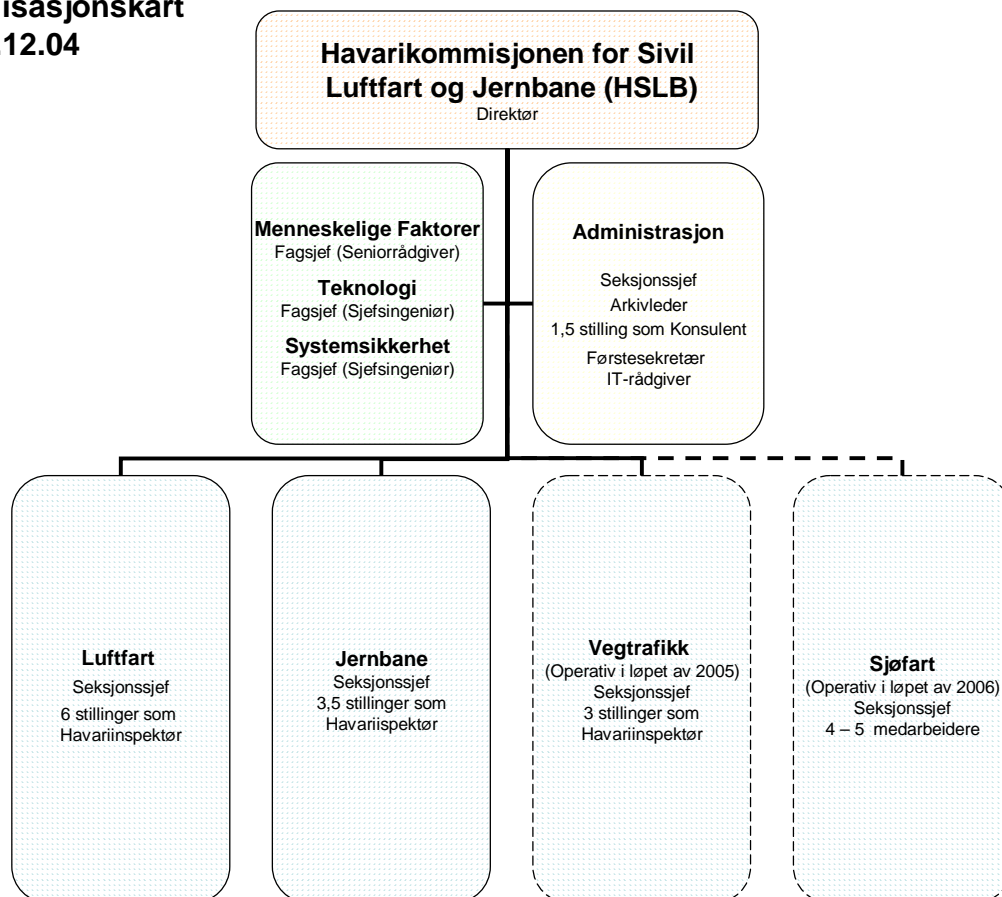
6. Organisasjon

Det har i 2004 blitt gjennomført en omorganisering. To seksjoner innen luftfart, teknisk- og operativ seksjon er slått sammen til en seksjon. Videre er det opprettet en stab med fagsjefer innen områdene menneskelige faktorer, teknologi og systemsikkerhet.

Veiseksjonen ble opprettet da det ble tilsatt seksjonssjef og en havariinspektør. Ytterligere 2 havariinspektører vil bli tilsatt våren 2005.

Arbeidet med å tilsette medarbeidere til sjøfartsseksjonen vil starte våren 2005.

Organisasjonskart pr. 31.12.04



Ovennevnte organisasjonskart inkluderer både faste og midlertidige stillinger.

6.1 Likestilling

Fagområdene som er representert i HSLB, luftfart, jernbane- og veisektoren er tradisjonelt sett relativt mannsdominert. Dette gjenspeiles i HSLB, hvor kvinner er lavt representert i faglige stillinger, som vist i tabellen under.

Kjønnsfordeling fast ansatte

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	0	0	1	100
Stab	3	1	33	2	67
Administrasjon	4	4	100	0	0
Luffartsseksjon	8	1	13	7	75
Jernbaneseksjon	4	0	0	4	100
Vegseksjon	2	0	0	2	100
Totalt antall fast ansatte	22	6	27	16	73

Kjønnsfordeling stillingsgrupper

	Alle	Kvinner		Menn	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Direktør	1	0	0	1	100
Seksjonsledere	4	1	25	3	75
Fagstab	3	1	33	2	67
Adm.stillinger	3	3	100	0	0
Havariinspektører	11	1	9	10	91
Totalt antall ansatte	22	6	27	16	73

Som det fremgår av ovennevnte ligger kvinneandelen fast ansatte på 27%. I ledelsen bestående av direktør, seksjonsledere og fagstab er kvinneandelen 25%. Det må nevnes at siden det er relativt få ansatte kan små endringer gi prosentmessige store utslag.

Arbeidstid fast ansatte

	Antall	Heltid		Deltid	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
Alle	22	19	86	3	14
Kvinner	6	5	83	1	17
Menn	16	14	88	2	13

Med hensyn til avlønning er det ingen forskjell lønnsmessig mellom kvinner og menn i de faglige stillinger.

Utfordringer fremover ligger først og fremst i å styrke kvinneandelen innen de faglige sektorer. Dette gjøres bl.a. ved å fokusere på dette ved rekruttering av nye medarbeidere.

7. utfordringer i 2005

I 2004 ble det gjennomført organisatoriske tilpasninger, blant annet for å forberede ytterligere utvidelse av kommisjonen.

Felles overgripende fagsjefstillinger for teknologi, systemsikkerhet og menneskelige faktorer ble etablert, i tillegg til at de fire transportgrenene ble organisert seksjonsvis med hver sin lederfunksjon.

Administrasjonsstaben, inklusive IT-funksjonen, står i 2005 foran store utfordringer relatert til innføring av nye systemer og rutiner.

Vegutvidelsen skal være fullført innen sommeren 2005, mens sjøfart er planlagt å være ”operativ” i løpet av 2006, med snarlig tilsetting av leder for seksjonen.

I 2005 blir det viktig å jobbe videre med samspillet i den ”nye” organisasjonen. I den sammenheng er det oppdaterte ”elektroniske” styringssystemet, som medarbeiderne selv utviklet i 2004, et viktig hjelpemiddel.

For å kunne huse både nåværende og fremtidige medarbeidere i permanente og moderne lokaliteter, er det planlagt innflytting i nytt kontortilbygg på forsommeren 2005.

Den store utfordringen i 2005 blir med andre ord å fortsette det gode faglige arbeidet med undersøkelser parallelt med ”alle” oppgaver og nytilsettinger som knytter seg til forestående utvidelse av HSLB, inklusive den forestående navneendring til Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).

OVERSIKT OVER TILRÅDINGER FREMSATT I 2004 - LUFFTFART

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>SL RAP 1/2004</u>	2004/01	HSLB tilrår at Avinor vurderer å utvide Torp kontrollsonen østover samt at det etableres transittreuter langs kystlinjen innenfor kontrollsonen.
<u>SL RAP 2/2004</u>	2004/02	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet på ny vurderer behovet for å stille strengere krav til NLF/NAKs grunnleggende opplæring i motorlære for førere av motorseilfly.
<u>SL RAP 2/2004</u>	2004/03	HSLB tilrår at luftfartstilsynet og NLF/NAK i samarbeid vurderer om det er behov for opplærings- og/eller informasjonstiltak når det gjelder drift og bruk av "private" drivstoffanlegg.
<u>SL RAP 3/2004</u>	2004/04	HSLB tilrår at selskapet vurderer om flygernes kunnskaper i generell helikopterteori og opplæring i "aerial work" kan forbedres.
<u>SL RAP 3/2004</u>	2004/05	HSLB tilrår at selskapet vurderer om prosedyrene for "aerial work" kan forbedres.
<u>SL RAP 5/2004</u>	2004/06	HSLB tilrår at ledelsen og ansatte ved Oslo kontrollsentral sammen gjør en vurdering av hvordan man best kan fange opp private forhold hos ansatte som kan gjøre det nødvendig å ta personell ut av aktiv tjeneste for en kortere eller lenger periode.
<u>SL RAP 8/2004</u>	2004/07	HSLB tilrår at Avinor vurderer å endre vaktordningen i kontrolltårnet ved Stavanger lufthavn Sola slik at vakthavende flygeleder ikke samtidig ivaretar ansvar og oppgaver som vakthavende supervisor.
<u>SL RAP 8/2004</u>	2004/08	HSLB tilrår at Avinor vurderer å utarbeide kriterier for samtidig innflyging til bane 29 og bane 18/36 ved Stavanger lufthavn Sola og ta dette inn i lokalt regelverk for lufttrafikk-tjenesten ved lufthavnen.
<u>SL RAP 11/2004</u>	2004/09	HSLB tilrår Avinor å vurdere å utarbeide rutiner for lufttrafikk-tjenesten for alternative måter å oppnå kontakt med luftfartøy i tilfeller der ordinært toveis radiosamband ikke er etablert
<u>SL RAP 19/2004</u>	2004/10	HSLB tilrår at Bardufoss flyklubb gjennomgår sine prosedyrer mht. bruk av forgasservarme i underveisfasen generelt, og bruk av forgasservarme på PA 18/19 spesielt
<u>SL RAP 19/2004</u>	2004/11	HSLB tilrår at NAK informerer flyklubbene og sine medlemmer om denne hendelsen, samt korrekt bruk av forgasservarme under normal flyging og ved motorproblemer
<u>SL RAP 20/2004</u>	2004/12	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer å ta initiativ overfor sertifiserende myndighet i USA for å sikre at symbolikk på datadisplayer gir meningsfylt informasjon til besetningen generelt, og informasjon om status på glidebane og autopilotfunksjon spesielt.
<u>SL RAP 20/2004</u>	2004/13	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det bør gjøres en generell henvendelse til relevante norske flyoperatører og presisere behovet for å legge inn i simulatortreningen av bortfall av/feil i glidebanesignal etter "glideslope Capture" under ILS-innflyginger.
<u>SL RAP 20/2004</u>	2004/14	HSLB tilrår at Oslo lufthavn AS gjør en vurdering av om den radarinformasjonen som er gjort tilgjengelig for flygeleder i kontrolltårnet er optimalt utnyttet i forhold til å bidra til å avdekke flyets eventuelle avvik fra definert innflygingsprofil.
<u>SL RAP 20/2004</u>	2004/15	HSLB tilrår at Norwegian Air Shuttle gjør en vurdering av om man gjennom å vektlegge CRM-aspekter i simulatortreningen kan gi besetningen et bedre grunnlag for "situational awareness".
<u>SL RAP 22/2004</u>	2004/16	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det er påkrevd med en orientering i form av en AIC med informasjon om faren forbundet med å fly for nært helikoptre
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/17	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det er mulig og realistisk å innføre Radar/ADS Advisory Service og ATS-luftrom klasse F over norsk sokkel der det ikke er realistisk å etablere kontrollert luftrom, og som et mellomsteg der det er planer om å etablere kontrollert luftrom.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/18	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det er behov for en presisering i regelverket om hvilken radar- og ADS-tjeneste som ytes i de forskjellige former for ATS-luftrom, samt innenfor og utenfor etablerte ADS-områder over norsk kontinentalsokkel.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/19	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om den operative bruken av radar- og ADS-tjenesten for offshorehelikoptre utenfor kontrollert luftrom kan forbedres.

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/20	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det er behov for egen opplæring av offshoreflygeledere, med bl.a. opplæring i håndtering av trafikkonflikter og nødsituasjoner, samt at de samme flygelederne gjennomgår periodisk oppdatering og standardisering.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/21	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det bør ses nærmere på prosedyrer, fraseologi og kommunikasjon ved lufttrafikkjenesteenheter som betjener offshoretrafikken, herunder om det er behov for å revidere eller klargjøre gjeldende regler, prosedyrer og fraseologi for flygeledere som arbeider med kontroll- og flygeinformasjonstjeneste for offshore helikoptre.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/22	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om det er behov for å klargjøre regler, prosedyrer og fraseologi for offshoreflygere.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/23	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om BSL D 1-15, Alminnelige driftsbestemmelser, Forskrift om medføring av "Modified Automatic Dependent Surveillance" (M-ADS)-Utstyr i sivile helikoptre i ervervsmessig luftfart mellom Norge og innretninger på norsk kontinentalsokkel, samt luftfart mellom slike innretninger", bør revideres, samt gjøres gjeldende for alle norske luftfartøyer (militære og sivile) som opererer over norsk kontinentalsokkel, herunder også revurdere adgangen til dispensasjoner.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/24	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om teksten i RFL 1, kap.8, pkt. 8.2.1, 8.2.2 og 8.2.3 bør revideres i tråd med ICAO Doc. 4444, pkt. 8.8.2.1, 8.8.2.2 og 8.8.2.3.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/25	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om de norske forskrifter for lufttrafikkjeneste er dekkende, og om Avinors ansvar for utgivelse av AIP Norge og Regelverk for lufttrafikkjeneste (RFL) er forankret i norsk luftfartslov.
<u>SL RAP 23/2004</u>	2004/26	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om dokument OK2, 2001-12-01 snarest bør gis ut som RFL 1, kap. 13. ADS-tjenester (Automatic Dependent Surveillance services), eller som en BSL.
<u>SL RAP 27/2004</u>	2004/27	HSLB tilrår NLF/NAK å vurdere påminnelse til flygere om ansvar for at luftfartstøyets sjekklister anvendes under flyging
<u>SL RAP 31/2004</u>	2004/28	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om helikopteroperatører som har tillatelse til denne typen operasjoner bør utarbeide, eventuelt evaluere eksisterende, spesifikke prosedyrer for denne type løfteoppdrag, der tilrådingene under punkt 1.18.3 i denne rapporten også vurderes.
<u>SL RAP 31/2004</u>	2004/29	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om helikopteroperatører som har tillatelse til denne typen operasjoner bør utarbeide, eventuelt evaluere eksisterende, spesifikke trenings- og utsjekksprogram, med krav til kontinuitet for denne type løfteoppdrag.
<u>SL RAP 31/2004</u>	2004/30	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om helikopteroperatører som har tillatelse til denne typen operasjoner bør inkludere en medhjelper i cockpit under denne og andre kompliserte løfteoppdrag.
<u>SL RAP 32/2004</u>	2004/31	HSLB tilrår at Kjeller Aero Senter vurderer å utvide pkt.11 i driftshåndboken, "Kartskisser", til også å omfatte grenser mellom ulike luftromsklasser og punkter på bakken som faller sammen med grensene.
<u>SL RAP 33/2004</u>	2004/32	Uklarheter i selskapets dokumentasjon kan etter HSLBs vurdering lede til at avganger med DHC-8 på kortbanenettet foretas med en masse som resulterer i landing med betydelig overvekt. HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om Widerøes Flyveselskaps prosedyrer for beregning av maksimal avgangs- og landingsmasse er akseptable med hensyn til operasjonelle begrensninger, eller om det bør stilles konkrete tilleggskrav slik myndigheten har anledning til i henhold til BSL JAR-OPS 1.515 (a)(4).
<u>SL RAP 33/2004</u>	2004/33	Bremserørenes utforming muliggjør feilkobling, og fabrikanten har valgt å ikke endre designet. Selskapets interne undersøkelseskommissjon har kommet med en rekke anbefalinger til teknisk avdeling med formål å forbedre rutiner for å forhindre gjentakelse av at fly settes i trafikk med feil som i dette tilfellet. HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer selskapets oppfølging av disse anbefalingene, samt om det er behov for ytterligere tiltak.

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
SL RAP 33/2004	2004/34	Landing etter bratt innflyging med DHC-8 på kortbanenettet krever høy presisjon på siste del av innflygingen for at landingspunktet skal gi tilstrekkelige marginer med tanke på stoppdistanse. Hjelpemiddelet for å oppnå nødvendig presisjon er en visuell glidebaneindikator (PLASI). Til tross for at PLASI er en forutsetning for kortbaneoperasjonene, har selskapet ingen obligatoriske "callouts" knyttet til identifikasjon av PLASI eller avvik i forhold til PLASI-vinkelen i sine normale prosedyrer/prosedyrer for bratte innflyginger. HSLB tilrår at Widerøes Flyveselskap vurderer om det er behov for spesiell tilrettelegging relatert til identifikasjon og overholdelse av PLASI-vinkel i forbindelse med bratte innflyginger.
SL RAP 33/2004	2004/35	HSLB mener det kan synes som om den generelle arbeidsbelastningen på finalen under bratte innflyginger er så stor at det er grunn til å stille spørsmål om hvorvidt "Stabilised Gate"-kravene er formålstjenlig utformet. På bakgrunn av dette tilrår HSLB at Widerøes Flyveselskap evaluerer konseptet for stabilisert innflyging med spesiell vekt på om det er hensiktsmessig utformet i relasjon til besetningenes arbeidsbelastning under ikke-presisjonsinnflyginger.
SL RAP 33/2004	2004/36	HSLB mener det kan tyde på at selskapets ledelse ikke har nådd helt frem med budskapet sitt om stabilisert innflyging når en "Supervisory Pilot" og en styrmann som nylig har gjennomgått "Approach and Landing Accident Reduction" (ALAR)-kurs vurderte at det ikke var behov for å avbryte den aktuelle innflygingen. Havarikommisjonen mener det er viktig at etterlevelsen av "Stabilised"-konseptet evalueres når det har vært i drift i en tilstrekkelig lang periode til at man kan forvente å se resultater. På bakgrunn av dette tilrår HSLB at Widerøes Flyveselskap vurderer om det er behov for ytterligere innsats for å øke flygerkorpset bevissthet knyttet til konseptet for stabilisert innflyging.
SL RAP 33/2004	2004/37	I påvente av presisjonsinnflyging vurderes omlegging fra tradisjonell "step down" til "Constant Angle Non-Precision Approach" (CANPA) å være et tiltak som ventelig vil kunne bedre sikkerheten på kortbanene. Det krever ressurser fra myndighetenes side hvis forholdene skal legges optimalt til rette for stabiliserte innflyginger med konstant gjennomsynking på kortbanenettet. HSLB tilrår at Luftfartstilsynet i samråd med Avinor og Widerøes Flyveselskap foretar en gjennomgang av AIP-innflygingsprosedyrene på kortbanenettet og legger til rette for at innflygingen kan utføres som en stabilisert innflyging med konstant gjennomsynking og påkrevd terrengklarering til et punkt der minima samsvarer med visuelt glidebaneanlegg (PLASI).
SL RAP 33/2004	2004/38	Usikkerhet knyttet til friksjonsmålinger har vært en gjenganger i landingsulykkene under vinterforhold de senere år. HSLB mener usikkerhet knyttet til retardasjon av luftfartøy ved landing på kontaminerte rullebaner er en kompleks og sammensatt problemstilling, og at det fortsatt er behov for mer forskning og utvikling både når det gjelder friksjonsmålinger og fagfelt som for eksempel mikrometeorologi, banestruktur og bremsesystemer. HSLB tilrår at Luftfartstilsynet og Avinor intensiverer innsatsen for å øke og spre kunnskaper innenfor alle relevante fagfelt på dette området.
SL RAP 33/2004	2004/39	HSLB mener det kan være mulig å øke sikkerhetsmarginene noe gjennom styrket opplæring av flygerkorpset når det gjelder usikkerhet ved friksjonsmålinger og bruk av flygerskjønn i den forbindelse. Blant annet har det i forbindelse med denne undersøkelsen kommet frem nye momenter, og nye resultater fra pågående prosjekter i næringen må videreformidles. Havarikommisjonen tilrår derfor Widerøes Flyveselskap å vurdere om opplæringen innenfor dette emnet både for selskapets nyansatte og erfarne flygere bør forsterkes.
SL RAP 33/2004	2004/40	I påvente av implementering av langsiktige tiltak som for eksempel presisjonsinnflyging, "Constant Angle Non-Precision Approach" (CANPA) og mer forutsigbar bremsevirkning ved landing, mener havarikommisjonen at det er behov for å vurdere strakstiltak for å øke sikkerhetsmarginene ved DHC-8-operasjoner på kortbanenettet i vintersesongen. HSLB tilrår derfor Luftfartstilsynet å vurdere pålegg om temporære restriksjoner for å sikre et akseptabelt sikkerhetsnivå slik BSL JAR-OPS 1.515 (a)(4) åpner for. Sidevindsbegrensning er ett mulig virkemiddel.
SL RAP 35/2004	2004/41	HSLB tilrår at Luftforsvaret vurderer hvordan det best kan bidra til at militære flygere får en forståelse for TCAS/ACAS' virkemåte, og hvordan sivile flygere forholder seg til de varsler systemet gir.

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>SL RAP 36/2004</u>	2004/42	Med utgangspunkt i denne aktuelle hendelsen, og med henvisning til fire tilsvarende hendelser i løpet av et år, tilrår HSLB Luftfartstilsynet å vurdere selskapets sjekklister, spesielt med fokus på logisk oppbygging og brukervennlighet
<u>SL RAP 36/2004</u>	2004/43	Selskapet bør ha skjerpet fokus på besetningene i forbindelse med omstilling/nedbemanning. Dette er ofte en belastende situasjon som kan virke inn på årvåkenheten til det enkelte besetningsmedlem og gi seg forskjellig utslag. HSLB tilrår selskapet å legge til rette for at psykososial støtte er lett tilgjengelig ved behov
<u>SL RAP 38/2004</u>	2004/44	HSLB tilrår at Kjeller Aero Senter tar kontakt med Avinor for å oppdatere informasjon om Kjeller flyplass og inkludere alle prosedyrer og stedsnavn knyttet til flyging til, fra og ved flyplassen i AIP Norge
<u>SL RAP 39/2004</u>	2004/45	HSLB tilrår Luftfartstilsynet å vurdere om det bør innføres krav til norske operatører om å innføre rutiner i cockpit som kan bidra til å forhindre at avganger foretas uten klarering.
<u>SL RAP 40/2004</u>	2004/46	SAS' interne undersøkelseskommissjon har gitt anbefalinger til både trafikkavviklingsavdelingen og selskapets flyoperative avdeling for å forhindre at feilaktige avgangskalkulasjoner oppstår i fremtiden. Tilrådingene omfatter opplæring av personell i støttefunksjoner, vurdering av den enkeltes kvalifikasjoner, tydeliggjøring av støtteavdelingens ansvarsområde samt avklaring når det gjelder alternative fremgangsmåter for avgangskalkulasjoner. HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer selskapets oppfølging av disse anbefalingene
<u>SL RAP 41/2004</u>	2004/47	HSLB tilrår at Avinor vurderer om gjeldende rutiner for koordinering, kommunikasjon og informasjon ifm trafikkinformasjon til/om VFR-trafikk i ikke-kontrollert luftrom kan forbedres innenfor tilgjengelig kapasitet og gjeldende regelverk.
<u>SL RAP 42/2004</u>	2004/48	HSLB tilrår at Avinor AS vurderer om flygeledere på overtid skal kunne utføre tjeneste i arbeidsposisjoner hvor det erfaringsmessig er stor trafikkbelastning.
<u>SL RAP 42/2004</u>	2004/49	HSLB tilrår at Avinor AS vurderer om den operative tjenesten for flygeledere plassert i særlig krevende arbeidsposisjoner bør begrenses til maksimum 1 time av gangen.
<u>SL RAP 42/2004</u>	2004/50	HSLB tilrår at Luftfartstilsynet vurderer om BSL G 2-1 skal spesifisere kriterier for maksimumstid i arbeidsposisjon og pauser i en flygeleders arbeidsdag.
<u>SL RAP 43/2004</u>	2004/51	AIB-N recommends that the aerodrome operator of Bergen airport Flesland, Avinor AS, reconsiders holding position location of painted markings and signs on taxiway A and the need for additional signs on taxiway Y.
<u>SL RAP 43/2004</u>	2004/52	AIB-N recommends that the Aeronautical Information Service of Norway, operated by Avinor AS, revises aerodrome and landing charts of aerodromes with military installations so that taxiways and intersections available to civil aircraft are depicted as clearly as possible.

OVERSIKT OVER TILRÅDINGER FREMSATT I 2004 - JERNBANE

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>JB RAP 1/2004</u>	2004/01	HSLB tilrår at NSB AS og andre operatører av togtypene 73, 73B og 71 modifierer elektrisk krets til oppvarming av frontrute med hensyn på bedre sikring av lastrelé.
<u>JB RAP 1/2004</u>	2004/02	HSLB tilrår at NSB AS og andre operatører av togtypene 73, 73B og 71 vurderer om eksisterende brannvarslingsopplegg er egnet til å varsle relevante/mulige brantilløp effektivt/raskt nok.
<u>JB RAP 1/2004</u>	2004/03	HSLB tilrår at NSB AS og andre operatører av togtypene 73, 73B og 71 modifierer ventilasjonsanlegget slik at kjøleluft som blir eksponert for avgassing/røyk fra en eventuell brann i elektriske komponenter ikke blandes med den samme luften som skal utgjøre friskluffforsyningen til lokomotivfører.
<u>JB RAP 1/2004</u>	2004/04	HSLB tilrår at NSB AS og andre operatører av togtypene 73, 73B og 71 kontrollerer hvorvidt eventuelle tekniske modifikasjoner/endringer er blitt forskriftsmessig varslet Statens jernbanetilsyn og underlagt påkrevde sikkerhetsanalyser.
<u>JB RAP 2/2004</u>	2004/05	HSLB tilrår Oslo Sporveier AS å sikre områder med brannfarlige isolasjonsmaterialer slik at gnister fra elektriske komponenter ikke kan antenne isolasjonsmateriellet og å gjennomgå vedlikeholdsrutiner for togmateriell med tanke på renhold i områder med elektriske komponenter.
<u>JB RAP 3/2004</u>	2004/06	HSLB tilrår NSB AS og Flytoget å kontrollere alle wirer for mekanisk døråpning for dør 3 og 4 på alle togsett som har denne konstruksjon.
<u>JB RAP 3/2004</u>	2004/07	HSLB tilrår NSB AS og Flytoget å vurdere en annen løsning på felles festepunkt med tilhørende fjærmekanisme for nødåpning/utvendig personalåpning.
<u>JB RAP 3/2004</u>	2004/08	HSLB tilrår NSB AS og Flytoget å vurdere følsomheten på signalgiving fra mikrobryter for utvendig personalåpning.
<u>JB RAP 3/2004</u>	2004/09	NSB AS og Flytoget bør gjennomføre/oppdatere sikkerhetsanalyse av dør/nødåpningskonseptet med henblikk på utforming/konstruksjon, kontrollrutiner og merking, for så eventuelt å iverksette ytterligere risikoreduserende tiltak.
<u>JB RAP 4/2004</u>	2004/10	Havarikommisjonen tilrår Oslo Sporveier AS å vurdere endringer i det eksisterende dørlukkesystemet, alternativ plassering av bryter for forbikobling av traksjonssperre og speiltype på vogner av type T1 og andre vogntyper med samme konstruksjon.
<u>JB RAP 4/2004</u>	2004/11	Havarikommisjonen tilrår Oslo Sporveier AS å vurdere endringer i avgangsprosedyren for å bedre togførers kontroll med vognsiden før toget settes i bevegelse.
<u>JB RAP 4/2004</u>	2004/12	Havarikommisjonen tilrår Oslo Sporveier AS å vurdere å innføre minstestopptid ved stasjoner.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/13	Havarikommisjonen tilrår at CargoNet for EL 14 lokomotivene vurderer om spenningsregulatoren bør ha sikkerhetsinnretninger som tilfredsstiller kravene til en trykkjele.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/14	Havarikommisjonen tilrår at CargoNet for EL 14 lokomotivene kontrollerer vanninnholdet i oljen regelmessig.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/15	Havarikommisjonen tilrår at CargoNet for EL 14 lokomotivene vurderer å plassere inspeksjonsglasset for oljenivået i spenningsregulatoren mer hensiktsmessig.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/16	Havarikommisjonen tilrår at CargoNet for EL 14 lokomotivene vurderer varsling i oljeoppsamlere for spenningsregulatoren.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/17	Havarikommisjonen tilrår at CargoNet for EL 14 lokomotivene identifiserer/definerer det høyenergisystemet som spenningsregulatoren representerer som sikkerhetskritisk.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/18	Havarikommisjonen tilrår at ledelsen i CargoNet ved hjelp av uavhengig kompetent bistand bør foreta en grundig og dokumentert gjennomgang av om sikkerhetsstyringssystemet og organisasjonen slik den fremstår i dag, er egnet til å avdekke og kontrollere de risikoforhold som deres trekkmateriell representerer.
<u>JB RAP 5/2004</u>	2004/19	Havarikommisjonen tilrår at Statens jernbanetilsyn vurderer om de "gamle" driftstillatelsene til eldre trekkmateriell og motorvognsett som ikke snarlig skal utfases, bør fornyes/dokumenteres med basis i dagens myndighets- og lovregime.

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>JB RAP 6/2004</u>	2004/20	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår alle jernbaneoperatører som trafikkerer det norske jernbanenettet å vurdere videoovervåking av infrastrukturen plassert i førerrom i front på alle tog. Dette vil gi en sikker informasjon på hvilket signalbilde som har blitt vist i signalet. Videoovervåking gir samtidig en nyttig gevinst i form av informasjon ved påkjørselsulykker. Opptaksutstyrets lagringsenhet bør plasseres på en sikker plass i toget.
<u>JB RAP 6/2004</u>	2004/21	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår alle jernbaneoperatører som trafikkerer det norske jernbanenettet å vurdere ATC overvåking (lagring) på alle tog. Dette er systemer som finnes på tog i både Sverige og Danmark. Dette gir verdifull informasjon på hvilken status ATC systemet har hatt.
<u>JB RAP 6/2004</u>	2004/22	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår Jernbaneverket å vurdere å kunne hente ut logg med replayfunksjon av sikringsanleggets tilstand lokalt, og i sann tid med tidsmerking.
<u>JB RAP 6/2004</u>	2004/23	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår Jernbaneverket å vurdere om sikringsanleggets logg også bør omfatte lokal logging av signalbildene på alle forsignaler.
<u>JB RAP 6/2004</u>	2004/24	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår Jernbaneverket å vurdere å foreta en sikkerhetsanalyse for sikring av koblingsskap på hovedsignaler og forsignaler.
<u>JB RAP 7/2004</u>	2004/25	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at Oslo Sporveier /Oslo T-banedrift bør vurdere en gjennomgang av opplæringen med tanke på håndtering av avvikshendelser.
<u>JB RAP 7/2004</u>	2004/26	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at Oslo Sporveier /Oslo T-banedrift bør etablere nye prosedyrer slik at det er klart hvem som skal utføre korrigerende tiltak og hvordan kommunikasjon skal foregå.
<u>JB RAP 7/2004</u>	2004/27	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at Oslo Sporveier /Oslo T-banedrift anbefales å vurdere tekniske løsninger for varsel ved brann/røykutvikling på materiellet.
<u>JB RAP 8/2004</u>	2004/28	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at CargoNet bør vurdere om det er hensiktsmessig å benytte 2-akslede vogner i tog som kjøres med faste togstammer, og som må fremføres med hjelpelokomotiv på deler av strekningen.
<u>JB RAP 8/2004</u>	2004/29	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at CargoNet bør vurdere om det bør innføres mer detaljerte bestemmelser om kjøring og bruk av hjelpelokomotiv.
<u>JB RAP 8/2004</u>	2004/30	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at CargoNet bør vurdere at lokomotivførere får regelmessig øvelse i slik kjøring.
<u>JB RAP 8/2004</u>	2004/31	Havarikommisjonen (HSLB) tilrår at CargoNet bør vurdere om det er hensiktsmessig å benytte åpen kommunikasjon mellom lokomotivførerne under kjøring med hjelpelokomotiv, særlig ut fra stasjoner hvor sporgeometrien er ugunstig eller hvor det på strekningen kan forekomme ugunstige kjøreforhold.
<u>JB RAP 9/2004</u>	2004/32a	CargoNet AS foretar de nødvendige kontroller og inngår nødvendige skriftlige avtaler ved bruk av kontraktører/entreprenører i transportoppdrag .
<u>JB RAP 9/2004</u>	2004/33b	Jernbaneverket innarbeider rutiner slik at det ikke ved feiltagelser utføres transportoppdrag Jernbaneverket ikke er godkjent for.
<u>JB RAP 9/2004</u>	2004/34b	CargoNet AS og Jernbaneverket utarbeider prosedyrer som sikrer at lokomotivførere og togleder får nødvendige data om toget slik at et korrekt vognopptak kan utarbeides.
<u>JB RAP 9/2004</u>	2004/35d	Jernbaneverket utarbeider bedre barrierer for sikring av plattformen mellom sporene og stasjonsbygningen ved på Bodø stasjon.
<u>JB RAP 10/2004</u>	2004/32	Oslo kommune Havnevesenet bør i samråd med berørte parter på sikt vurdere å endre trafikkanlegget som skiftestasjonen og rundkjøringen representerer på Sjursøya med det formål å skille jernbaneoperasjonene med fremføring av skift og tog med farlig last fra biltrafikk med farlig gods i rundkjøringsanlegget.
<u>JB RAP 10/2004</u>	2004/33	Oslo kommune Havnevesenet bør vurdere å iverksette en sikkerhetsmessig gjennomgang av signalanleggets sikkerhetsmessige egenskaper og sikkerhetsstandard for å forsikre at dette står i forhold til det risikopotensialet det skal betjene og den sikkerhetsstandard som sikrede planoverganger har på det øvrige jernbanenettet.

Rapport nr.	Tilråding nr.	Tekst
<u>JB RAP 10/2004</u>	2004/34	Oslo kommune Havnevesenet bør vurdere å iverksette en sikkerhetsmessig gjennomgang av den delen av veiskiltingen som inngår i sikringskonseptet av planovergangen i rundskjøringen for å forsikre at denne er i henhold til det som Oslo kommune Havnevesenet måtte identifisere som sikkerhetsmessig nødvendig.
<u>JB RAP 10/2004</u>	2004/35	Statens jernbanetilsyn bør utføre en sikkerhetsmessig gjennomgang av Signalforskriften kap II, pkt 2.5 signalgivning, og trafikkutøveres praktisering av skiftebevegelser over planoverganger som er anlagt i form av rundkjøring på et skifteområde med et sikringsanlegg uten bommer. Dette sett i forhold til: a) hvilke sikkerhetsmessige forpliktelser som må være ivaretatt før signalet "kom bak" gis b) om nåværende praktisering av dette forskriftskravet er sikkerhetsmessig tilfredstillende for fremføring av skift under slike omstendigheter.
<u>JB RAP 11/2004</u>	2004/36	Jernbaneverket oppgraderer Dombås stasjonens og eventuelt andre tilsvarende stasjoners stilverk med dvergsignaler.
<u>JB RAP 11/2004</u>	2004/37	Jernbaneverket forvisser seg om at tilsvarende koblinger av middelkontrollamper ikke eksisterer i andre, tilsvarende sikringsanlegg.
<u>JB RAP 13/2004</u>	2004/42	Operatørene av flytoget type 71, type 73 (Signatur) og type 73B (Agenda) som har denne aksellager- og sleperingsinnfestning på sitt materiell bør vurdere å endre konstruksjonsløsningen slik at de innehar toleranse mot enkeltfeil.
<u>JB RAP 13/2004</u>	2004/43	Statens jernbanetilsyn (SJT) bør vurdere om det skal pålegges å installere system for overvåking og varsling av varmeutvikling/ vibrasjon fra hjul/ aksellager ved godkjenning av materiell og/eller banestrekninger.
<u>JB RAP 14/2004</u>	2004/44	HSLB tilrår at Jernbaneverket ved utarbeidelse av endringsanalyse tar utgangspunkt i togekspeditørens reelle arbeidssituasjon, og ikke i antall ønsket fremførte tog.
<u>JB RAP 14/2004</u>	2004/45	HSLB tilrår at Jernbaneverket tilstreber å ikke endre driftsform på fjernstyrt dobbeltsporet strekning ved anleggsarbeide.
<u>JB RAP 14/2004</u>	2004/46	HSLB tilrår at Jernbaneverket anordner midlertidig signaler med automatisk tilbakestilling til "Stopp".
<u>JB RAP 14/2004</u>	2004/47	HSLB tilrår at Jernbaneverket vurderer å forbedre oppbygging, innhold og kvalitetssikring ved utarbeidelse av sirkulærer og ordne.
<u>JB RAP 15/2004</u>	2004/48	Statens jernbanetilsyn bør vurdere å gjennomføre en sikkerhetsvurdering av nødåpningsfunksjonene for skinnegående materiell på generell på generell basis, med det formål å revidere kravforskriftens krav og prinsipper, og eventuelt utarbeide en veiledning for trafikkutøvere slik at passasjerer ka nvære sikret evakuering ut av dører i de nødsituasjoner som det rullende materiell kan komme i.