

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Åsa Markhus
Telefon direkte: 90726478
Vår dato: 27.06.2022
Vår referanse: 22/02458-4

Høringsnotat – Norges flysikkerhetsprogram

Høring av Norges flysikkerhetsprogram

Luftfartstilsynet har på høring utkast til revidert beskrivelse av Norges flysikkerhetsprogram (State Safety Program, SSP).

Hvorfor har Norge utarbeidet et flysikkerhetsprogram?

Luftfarten er global og preget av sterk konkurranse og kontinuerlige endringer. Pandemien har påvirket luftfarten mer enn noen tidligere kriser. Den store utfordringen for luftfarten er å opprettholde og fortsette forbedringen av sikkerheten med alle endringene som foregår.

Som et svar på denne utfordringen tok FNs sivile luftfartsorganisasjon, International Civil Aviation Organization (ICAO), for mange år siden initiativ til å innføre et statlig flysikkerhetsprogram. Norge er medlem i ICAO. ICAO har i Chicago-konvensjonens vedlegg (Annex) 19 spesifisert statenes ansvar og krav relatert til styring av flysikkerheten. Kravet om at statene skal fastsette et nasjonalt flysikkerhetsprogram i tråd med ICAO vedlegg 19, er tatt inn i det europeiske luftfartsregelverket.

Nærmere om Norges flysikkerhetsprogram

I 2017 ble Norges flysikkerhetsprogram formelt etablert. Luftfartstilsynet har nå oppdatert dokumentet som beskriver flysikkerhetsprogrammet, kjent som SSP-dokumentet. Det er dette dokumentet som er på høring.

Dokumentet beskriver ansvarsforholdene for flysikkerheten, og hvordan de forskjellige delene av flysikkerhetsarbeidet i Norge samvirker. Samtidig peker det på behovet for å utvikle mer

risikobaserte metoder og økt samarbeid mellom myndighetene og luftfartsaktørene. Hensikten med flysikkerhetsprogrammet er å forbedre flysikkerheten, og konkrete flysikkerhetsmål for norsk luftfart er angitt i dokumentet. Et vesentlig premis er at flysikkerhet omfatter både safety- og securityaspekter fordi begge aspektene handler om det samme: Å forhindre tap av eller skade på mennesker og materiell. Så langt det er relevant, omfattes derfor også security av flysikkerhetsprogrammet.

Målgruppen for SSP-dokumentet er alt personell og alle organisasjoner som jobber med flysikkerhet, inkludert Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon.

Endringer i SSP-dokumentet

Det er gjort en del vesentlige endringer i SSP-dokumentet, blant annet er andre utgave av ICAOs Annex 19 lagt til grunn. Det er ingen fundamentale ulikheter mellom første og andre utgave av Annex 19, men noen av elementene som skal inngå i et flysikkerhetsprogram har byttet plass i strukturen. ICAOs åtte «Critical Elements of a State Safety Oversight organisation» er plassert inn i SSP-strukturen nå.

Fire av de fem flysikkerhetsmålene som ble satt i 2017, gjaldt for perioden 2017-2021. Målene dreide seg om å redusere sannsynligheten for en luftfartsulykke innen fire deler av kommersiell luftfart. Det er foreslått nye mål til erstatning for disse, men med en justert inndeling for fly: ruteflyging og annen kommersiell flyging. Den nye inndelingen er lettere å forstå, og er praktisk fordi vi har rene ruteflyskap i Norge. Inndelingen i offshore- og innlands helikopter er beholdt.

Innen privatflyging ble det fastsatt flysikkerhetsmål i 2019 i dialog mellom Luftfartstilsynet, Samferdselsdepartementet og Norges Luftsportforbund. Disse målene er inkludert i utkast til revidert SSP-dokument. I tillegg er det i utkastet foreslått flysikkerhetsmål for droner.

Konsekvenser

Flysikkerhetsprogrammet dreier seg om sikkerheten i sivil luftfart. Programmet innebærer først og fremst en koordinering og forsterking av de allerede eksisterende prosessene, i tillegg til en risikobasert tilnærming for å skape en helhetlig ramme for styring av flysikkerheten i Norge.

Samferdselsdepartementet er Norges øverste luftfartsmyndighet og derfor ansvarlig for flysikkerhetsprogrammet på overordnet nivå, mens Luftfartstilsynet er gitt ansvar for å utvikle og drifte flysikkerhetsprogrammet. Per i dag mener Luftfartstilsynet at oppgaven vil kunne håndteres innenfor gjeldende budsjett, men på sikt kan det bli behov for mer personell og driftsmidler. Programmet innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for Samferdselsdepartementet, Statens havarikommisjon eller andre myndigheter. Det er heller ikke identifisert økonomiske eller administrative konsekvenser for aktører i markedet.

Særlig om flysikkerhetsmålene

For første gang introduseres flysikkerhetsmål for droner. Ubemannet luftfart er relativt nytt, og myndighetene har lite data som belyser flysikkerhetstilstanden på feltet. Dermed er det ennå ikke mulig å fastsette kvantitative flysikkerhetsmål for droner. De foreslåtte flysikkerhetsmålene for droner er derfor kvalitative, i motsetning til de kvantitative målene som er foreslått for kommersiell luftfart og privatflyging.

Kortbanetrafikken er en viktig del av transportsystemet her i landet, samtidig som flyging til og fra norske kortbaneflyplasser innebærer spesielle utfordringer knyttet til vær og topografi. I arbeidet med revisjonen er det derfor vurdert å fastsette et eget flysikkerhetsmål for kortbaneoperasjoner. Dette ble forkastet, blant annet fordi det ikke er noen klar definisjon på kortbaneoperasjon. Det synes mer hensiktsmessig over tid å konkretisere sentrale utfordringer innen kortbaneoperasjoner, og eventuelt knytte flysikkerhetsmål til disse.

Det er krevende å fastsette flysikkerhetsmål for utenlandsk luftfart i Norge all den tid slik virksomhet ligger utenfor norsk myndighetsområde. Vi har dermed begrenset informasjonsgrunnlag og har derfor ikke fastsatt noe flysikkerhetsmål for disse.

Et overbyggende flysikkerhetsmål for norsk, kommersiell luftfart er å redusere sannsynligheten for å omkomme i en luftfartsulykke. I SSP-dokumentet er parameteren omkomne per 100 millioner personflytimer brukt for å uttrykke målet, som gjelder for perioden 2017-2026. Vi har i denne omgangen valgt å beholde flysikkerhetsmålet, men vi er kjent med at andre parameter er mer utbredt i luftfarten. Når perioden er omme, vil vi vurdere alternative parametere.

De kvantitative flysikkerhetsmålene er basert på nasjonale, historiske data. Hvis forutsetningene hadde vært til stede, hadde det vært hensiktsmessig og ønskelig å se hen til oppnådde flysikkerhetsresultater i andre land som vi ønsker å sammenlikne oss med. Problemet er at andre land og regioner i liten grad bruker de samme parameterne som oss, og fortsatt er det liten vilje til å dele informasjon. Sammenligningen med flysikkerhetsnivået i andre land er derfor utfordrende.

Høring

Høringsfristen er 27. september 2022.

Luftfartstilsynet ber spesielt om kommentarer til de overordnede flysikkerhetsmålene, men alle kommentarer er velkomne.

Send høringssvar på e-post til postmottak@caa.no, alternativt per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Merk høringssvaret med saksnummer 22/02458, gjerne i tittelen.

Høringen er også publisert på Luftfartstilsynets nettside.

Fastsettelse av Norges flysikkerhetsprogram

Etter høringsfristens utløp vil Luftfartstilsynet vurdere de kommentarene vi har mottatt og gjøre eventuelle endringer i dokumentet basert på innspillene. Det er Samferdselsdepartementet som fastsetter ny versjon av SSP-dokumentet. Dokumentet blir publisert på Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet sine nettsider.