

ENR 1.14 Luftfartsulykker og luftfartshendelser

ENR 1.14 Air Traffic Incidents

1 Varsling og rapportering av luftfartsulykker og luftfartshendelser

Luftfartslovens kapittel XII Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m. ble endret ved lov 17. juni 2016 nr. 75 med ikrafttredelse 1. juli 2016. I tillegg trådte det 1. juli 2016 i kraft ny forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser.

Det vesentligste innholdet i bestemmelsene som angår varsling og rapportering av luftfartsulykker og luftfartshendelser er oppsummert nedenfor:

1.1 Definisjoner:

- a) "Hendelse" er en hendelse i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010. I en uoffisiell norsk oversettelse av (EU) nr. 996/2010 er definisjonen følgende: "Hendelse: En annen hendelse enn en ulykke i tilknytning til driften av et luftfartøy, som påvirker eller kan påvirke driftssikkerheten".
- b) "Alvorlig hendelse" er en hendelse i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010. I en uoffisiell norsk oversettelse av (EU) nr. 996/2010 er definisjonen følgende: "Alvorlig hendelse: En hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke, som er knyttet til driften av et luftfartøy, og som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet, eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av".
- c) "Ulykke" er en ulykke i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010. I en uoffisiell norsk oversettelse av (EU) nr. 996/2010 er definisjonen følgende: "Ulykke: En hendelse knyttet til driften av et luftfartøy, som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet, eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av, og der

1 Notification and reporting of occurrences in civil aviation

The Norwegian Aviation Act chapter XII was amended by law of 17 of June 2016 no. 75 with commencement 1 of July 2016. In addition, on 1 July 2016, a new Norwegian regulation on reporting and notification regarding accidents and incidents came into force.

The material aspects of the provisions concerning notifications and reporting of aviation accidents and incidents are summarized below:

1.1 Definitions:

- a) "Incident" means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.
- b) "Serious incident" means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and is associated with the operation of an aircraft, which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.
- c) "Accident" means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:

a) en person blir dødelig eller alvorlig skadet som følge av at vedkommende

- befinner seg om bord i luftfartøyet, eller
- er i direkte berøring med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller
- er direkte utsatt for eksosstrøm fra jetmotorer,

unntatt når skadene har naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som vanligvis ikke er tilgjengelig for passasjerer og besetning, eller

b) luftfartøyet utsettes for skade eller strukturelle feil som har ugunstig innvirkning på strukturens styrke eller på luftfartøyets yteevne eller flyegegenskaper og som vanligvis nødvendiggjør en større reparasjon eller utskiftning av den skadede delen, med unntak av motorsvikt eller motorskade når skaden er begrenset til en enkelt motor (herunder dens deksler eller tilbehør), propeller, vingespisser, antenner, sonder, ledeskovler, dekk, bremses, hjul, glattkledning, paneler, understellsluker, frontruter, luftfartøyets hud (små bulker eller hull) eller mindre skader på hovedrotor, halerotor, landingsunderstell, og skader som skyldes sammenstøt med hagl eller fugl (herunder hull i radomen), eller

c) luftfartøyet er savnet eller er fullstendig utilgjengelig.”

1.2 Ulykker og alvorlige hendelser skal både varsles og rapporteres. Inntreer en ulykke skal fartøysjefen straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjentesten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Inntreer en alvorlig hendelse skal fartøysjefen straks varsle kun Statens havarikommisjon for transport (SHT). Luftfartshendelser, alvorlige luftfartshendelser og luftfartsulykker skal rapporteres til Luftfartstilsynet. Ulykker og alvorlige hendelser skal i tillegg rapporteres til SHT. Frist for rapportering er 72 timer etter at ulykken eller hendelsen fant sted. Rapporteringsplikten er et personlig ansvar, og hvem som skal rapportere ulike typer av hendelser fremgår av luftfartslovens kapittel XII.

1.3 Varsler etter punkt 1.2 skal gis per telefon eller annet egnet middel, og skal, så langt det er praktisk mulig, inneholde opplysninger om:

- a) luftfartøyets registrering (og radiokallesignal, hvis forskjellig) og type
- b) tidspunkt for ulykken eller den alvorlige hendelsen

a) a person is fatally or seriously injured as a result of:

- being in the aircraft, or
- direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
- direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or

b) the aircraft sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes) or minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike, (including holes in the radome); or

c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.

1.2 Accidents and serious incidents are subject to both notification and mandatory reporting. In case of an accident, the pilot-in-command shall immediately notify the closest ATS unit, the closest police department or the Joint Rescue Coordination Centre. In case of a serious incident, the pilot-in-command is required to notify the Accident Investigation Board Norway (AIBN) only. Incidents, serious incidents and accidents shall be reported to the Civil Aviation Authority - Norway (CAA-N). Accidents and serious incidents shall in addition be reported to AIBN. The report shall be submitted within 72 hours of the time of occurrence. Occurrence reporting is a personal responsibility, and the Norwegian Aviation act chapter XII describes who is obligated to report different types of occurrences.

1.3 Notifications according to paragraph 1.2 shall be given by telephone or other suitable means of communication. As far as practical, the notification shall contain the following information:

- a) aircraft registration (and call-sign if different from registration) and type
- b) time of occurrence

NORSK

ENGLISH

- c) posisjon/sted hvor ulykken eller den alvorlige hendelsen har inntruffet angitt i bredde- og lengdegrad eller i forhold til et kjent geografisk punkt, samt opplysninger om terrengforholdene
- d) eier og/eller brukers navn
- e) fartøysjefens navn, hvordan han/hun kan kontaktes og om vedkommendes skadetilstand i den grad undersøkelsesmyndighetene bør vite om det
- f) antall personer om bord, antall omkomne, antall skadede og lettere skadede
- g) omfanget av skader på luftfartøyet
- h) skade på tredjemanns eiendom
- i) kort beskrivelse av hendelsesforløpet
- j) kort beskrivelse av lokalt vær

Varslingen må ikke forsinkes på grunn av at enkelte opplysninger mangler.

Skjema NF-2007 benyttes for rapportering av både luftfartsulykker og luftfartshendelser og er tilgjengelig på www.altinn.no

- c) position of occurrence in latitude and longitude and information about the terrain. If exact position is unknown, an estimate of distance from a named geographical area shall be given
- d) name of the aircraft owner and/or user
- e) name of the pilot-in-command, any injuries and how she or he may be contacted
- f) number of persons on board, number of fatalities, numbers of serious and minor injuries
- g) aircraft damage
- h) third party damage
- i) short description of the sequence of events
- j) short description of local weather

The notification must not be delayed if some information is unavailable.

Form NF-2007 is used for all occurrence reporting in Norway and is available at www.altinn.no

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK