

## Notat

Saksbehandler

Tom Egil Herredsvela, tlf. +47 98261848

Dato  
06.12.2019

Referanse  
18/16031-6

Til  
Jf. adresseliste

Kopi til

## Høringsnotat - utkast til forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko

### Høring:

Eventuelle svar på høringen må være Luftfartstilsynet i hende innen 10. mars 2020.

Høringssvar bes sendt per e-post til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: 18/16031.

### 1. Hovedinnholdet

Forskriften skal fastsette tilleggsregler for luftfartsoperasjoner som utføres i områder hvor geografiske og klimatiske forhold utgjør en særegen og særskilt risiko, og som ikke er tilfredsstillende ivaretatt i de ellers gjeldende felleseuropeiske reglene.

### 2. Om bakgrunnen for forslaget og behovet for ny forskrift

Ved vurderingen av behovet for ny forskrift har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i Utredningsinstruksen – instruks om utredning av statlige tiltak for å få et best mulig grunnlag for revisjonen. Et minimumskrav er å besvare følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

## 2.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Geografiske og klimatiske forhold i Norge og på Svalbard medfører enkelte særskilte utfordringer for flysikkerheten. Landets beliggenhet med mørketid i deler av landet, mye dårlig vær og vinterklima samt store ubebodde områder og topografi med mye fjellandskap, kan skape spesielle og særlig krevende operasjonelle forhold. Disse geografiske og klimatiske forholdene utgjør i tillegg en særlig risiko dersom det inntreffer en luftfartsulykke. Blant annet kan øde områder og krevende vær gjøre søk- og redningsarbeidet vanskelig, og lave temperaturer på land og i sjøen kan redusere sjansen for overlevelse betydelig. Luftfartslovgivningen inneholder derfor flere forskrifter som skal motvirke slike risikofaktorer, heriblant særlig:

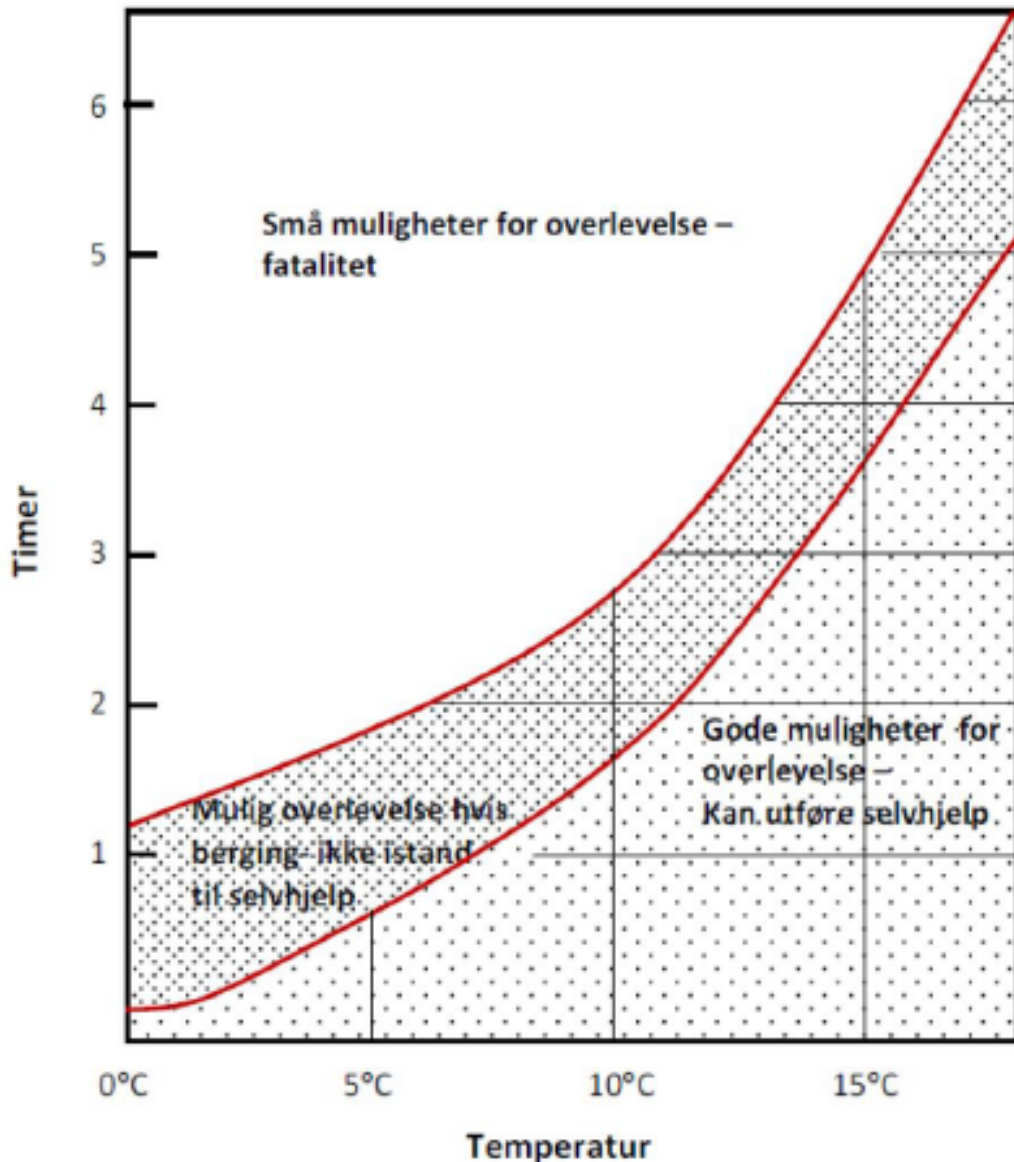
- forskrift 11. januar 2003 om flyging med en-motors luftfartøy i fjell og øde områder i Norge og på Svalbard (BSL D 1-8),
- forskrift 20. desember 2013 om operasjonelt direktiv om krav til kompass-systemer nord for 65 breddegrad,
- forskrift 24. mai 2016 om operasjonelt direktiv med krav om bruk av fly med trykkabin,
- forskrift 20. juni 2018 om offshore helikopteroperasjoner (BSL D 2-3),
- forskrift 17. september 2018 nr. 1339 om tilleggskrav for ervervsmessige luftfartsoperasjoner på kortbaneluftthavner (BSL D 1-3).

Selv om disse forskriftene retter seg mot flere av de særskilte utfordringene i Norge, dekker de ikke utfordringene ved ordinær passasjerflyging med helikopter i utsatte områder over vann. De gjeldende felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, gjennomført gjennom forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, inneholdt tidligere noen regler for passasjerflygning over havområder. Disse reglene er nå flyttet over til forordningens kapittel om offshore helikopteroperasjoner. Følgen av dette er at disse særskilte sikkerhetsreglene ikke lenger gjelder for passasjerflygning over havområder til landingsplasser som ikke er et offshore-bestemmelsessted (offshoreflyging). Disse sikkerhetsreglene, som skal beskytte personell som fraktes til og fra en oljeplattform, gjelder dermed ikke ved tilsvarende passasjerflygning over hav, og som ikke er offshoreflyging, slik som helikopterruten mellom Bodø og Værøy.

Forordning (EU) nr. 965/2012 inneholder i tillegg enkelte særlige sikkerhetsregler ved flyging over ugjestmilde områder ("hostile environment"), som blant annet inkluderer visse åpne havområder. Disse reglene, for eksempel krav til redningsflåter og at helikopteret skal være utrustet med nødflyteutstyr, utløses imidlertid bare når flygingen skjer mer enn 10 minutters flytid fra land. Reglene gjelder derfor ikke for helikopterruten til Værøy, ettersom flytiden over Vestfjorden ikke overstiger kravet til flytid i reglene. Til forskjell fra offshoreflyging kan ikke passasjerene gis en omfattende nødopplæring blant annet i bruk av overlevingsdrakt, ettersom de praktiske problemene med et slik krav ville vært uoverstigelige.

Med de kalde vanntemperaturene vi har i store deler av Norge og på Svalbard, gir ikke disse reglene om flyging i *hostile environment* tilfredsstillende sikkerhet for de som befinner seg ombord. Helikopterulykken på Svalbard (Isfjorden) i oktober 2017, hvor 8 personer omkom, er et eksempel på dette. Den foreløpige rapporten fra Statens Havarikommisjon (SHT) avgitt 1. desember 2017, beskriver at helikopteret ikke var utrustet med nødflyteutstyr og redningsflåter som muliggjorde selvhjelp fram til berging. Selv om den foreløpige rapporten ikke sier noe om dette, er det rimelig å

anta at den lave sjøtemperaturen gjorde at besetningen og passasjerene ikke hadde mulighet til å overleve uten egnet utstyr. Kjente tilleggssfarer ved svært lave vanntemperaturer inkluderer kuldesjokk og raskt redusert funksjon i fingre, armer og bein.



Figuren viser forholdet mellom beregnet overlevelsestid for et individ i standard vinterbekledning ved ulike vanntemperaturer. Ved litt over 10 grader viser kurven et knekkpunkt for bedre overlevelse og mulighet til selvhjelp fram til redning. Kilde: FMI

For helikopterruten til Værøy, som flys etter en statssubsidiert kontrakt (såkalt FOT-rute; forpliktelser til offentlig tjenesteytelse), har de manglende sikkerhetskravene blitt løst ved at det i kontrakten mellom staten og operatøren er stilt en del sikkerhetskrav utover de som følger av regelverket. Å ivareta dette slik anses likevel som uheldig av flere grunner. Den ene grunnen er at kravene bare gjøres gjeldende for den operatøren som til enhver tid har kontrakt på FOT-ruten. Operatører med FOT-kontrakt har monopol på strekningene som dekkes av kontrakten. Dersom en operatør ønsker å åpne tilsvarende ruter som ikke ligger under FOT-monopolbeskyttelse, kan dette gjøres uten noen form for operasjonelle tilleggskrav. Dette innebærer at ruter utenfor FOT-rutenettet følgelig risikerer å bli gjennomført med dårligere flysikkerhet. Et annet element er at operasjonelle tilleggskrav i en kommersiell kontrakt med Staten kan oppfattes som kunstige og lite forutsigbare konkurransebarrierer

for å beskytte nasjonale foretak. Det kan også være noe mer problematisk å håndheve slike krav, ettersom hjemmelsgrunnlaget for tilleggskravene blir kontraktsbaserte snarere enn regelverksbaserte.

Luftfartstilsynet ser derfor behov for å fastsette visse tilleggskrav for passasjerflygning med helikopter ved flyging i utsatte områder over vann. Når dette gjøres anses det samtidig hensiktsmessig å samle andre tilsvarende forskriftsregler i den samme forskriften, slik at slike særskilte nasjonale tilleggskrav blir å finne samlet i en felles forskrift. Som nevnt foran er slike tilleggskrav i dag fordelt på flere særskilte forskrifter. Ved å samle reglene vil disse trolig bli lettere tilgjengelige enn om de står spredt i flere forskrifter. I tillegg gir dette en god mulighet til å rydde opp i og oppdatere enkelte av de eksisterende reglene. Dette omhandles nærmere senere i notatet. Behovet for å samle reglene gjelder ikke på samme måte reglene i BSL D 2-3. Reglene for helikopter offshoreoperasjoner er godt kjent blant de berørte aktørene og operasjonene utgjør en særegen del av luftfarten. Forskriften er også relativt ny og det anses ikke å være behov for å revidere disse. Det foreslås derfor å ikke endre reglene i BSL D 2-3 i dette arbeidet. Det samme gjelder BSL D 1-3 om operasjoner på kortbaner, slik at heller ikke denne forskriften foreslås endret nå.

## 2.2 Hvilke tiltak er relevante?

I arbeidet med å forbedre flysikkerheten på området har ulike tiltak vært vurdert, både med hensyn til innhold og gjennomføring.

Alternativene kan kort oppsummeres som:

1. Å ikke gjøre noe i forhold til i dag.
2. Å publisere informasjon for å hjelpe aktuelle operatører med å treffe adekvate tiltak.
3. Å definere konkrete krav i forskrift, som understøttes av relevant og veiledende informasjon.

*Alternativ 1* anses ikke aktuelt. Som beskrevet i avsnittet over har vi kommet til at det er behov for tiltak, og dette alternativet ikke endrer dagens situasjon.

*Alternativ 2* kunne i prinsippet være tilstrekkelig for å gjøre luftfartsoperatørene oppmerksomme på de særskilte risikofaktorene ved de aktuelle luftfartsoperasjonene. Luftfartstilsynet ville imidlertid ikke kunne vite om, og heller ikke effektivt kontrollere, at operatøren iverksatte tilfredsstillende risikoreduserende tiltak. I mangel av forskriftskrav ville slike tiltak bli opp til den enkelte operatørens egen vurdering av risikoen. Dette ville antagelig medføre stor variasjon blant operatørene, og dessuten medføre fare for at anskaffelse av sikkerhetsutstyr kan bli nedprioritert. Ettersom de nevnte risikofaktorene ikke er uvesentlige og at følgene av disse og manglende utrusting kan være fatale, anses ikke publisering av informasjon som et tilstrekkelig myndighetstiltak.

*Alternativ 3* anses å være den beste tilnærmingen. Kombinasjonen av utvidet relevant og veiledende informasjon, samt forskriftsfastsatte krav, synes å være beste måten å sikre at adekvate tiltak gjennomføres. Dette skaper også større forutsigbarhet for operatørene.

### *2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket*

Luftfartstilsynet kan ikke se at saken reiser prinsipielle spørsmål slik dette er definert i Utredningsinstruksen med tilhørende veileder. De foreslåtte reglene skal imidlertid gjelde på et område hvor reguleringen er harmonisert gjennom felleseuropeiske regler. Det er derfor naturlig å drøfte om rettstilstanden tillater slike nasjonale tilleggsregler på området.

Luftfartsoperasjoner i Norge er regulert i forordning (EU) nr. 965/2012, gjennomført gjennom forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner. Bestemmelsene i forordningen er totalharmoniserende. Dette innebærer at statene ikke kan ha nasjonale regler på området med mindre en slik adgang fremgår i forordningen. Av bestemmelsen CAT.OP.MPA.135(b) i forordningen forutsettes det at statene kan ha fastsatt særskilte restriksjoner for flyging i spesielle områder eller for spesielle ruter, og det sies i bestemmelsen at luftfartsoperatørene må overholde disse. Luftfartstilsynet har i forbindelse med fastsettelsen av reglene om krav til trykkabin og i arbeidet med BSL D 1-3, vært i kontakt med EASA om hvordan en slik regulering av særlige risikofaktorer bør gjøres. EASA har i den sammenheng bekreftet at særlige risikofaktorer som skyldes geografiske og klimatiske forhold i Norge, anses å være av lokal karakter og at dette derfor bør ivaretas gjennom nasjonale krav publisert i AIP<sup>1</sup> og ikke gjennom en endring av de felleseuropeiske reglene. Ettersom en publisering av krav i AIP i seg selv ikke etablerer noen rettslig forpliktelse til å følge kravene, har vi ansett det nødvendig å utgi disse som nasjonale forskrifter, jf. opplistingen innledningsvis under pkt. 2.1. Vi anser dermed at rettstilstanden tillater at det utgis nasjonale forskrifter for å ivareta flysikkerheten på dette området.

Luftfartstilsynet er av den oppfatning at flere av kravene i forskriftsutkastets kapittel IV (tilleggsregler for flyging på Svalbard) også burde gjelde tilsvarende i øde områder på fastlandet ved flyging vinterstid. Ettersom slike områder også finnes andre steder i EØS-området, er det usikkert om eventuelle tilleggsregler kan fastsettes som nasjonale særregler. Luftfartstilsynet vil derfor vurdere å fremme forslag overfor EASA om at det utarbeides slike regler. I mellomtiden vil Luftfartstilsynet informere aktuelle operatører om risikoen ved slike operasjoner og at dette må tas hensyn til ved vurdering av prosedyrer og trening for slike operasjoner.

### *2.4 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?*

Reglene som foreslås i utkastet til forskrift vil gjelde både private og ervervsmessige luftfartsoperatører. Reglene vil imidlertid bare gjelde når disse operatørene velger å fly i de områdene hvor de særlige sikkerhetskravene er ansett nødvendige. I tillegg er flere av reglene begrenset til å gjelde passasjerflygning slik det er definert i utkastet. På grunn av denne stedlige og saklige avgrensingen vil trolig flesteparten av luftfartsoperatørene i Norge ikke bli vesentlig berørt av reglene.

Enkelte av reglene vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for noen av operatørene som omfattes av reglene. Dette gjelder spesielt reglene i forskriftens kapittel II om passasjerflygning med helikopter over særlig ugjestmilde havområder. Disse nye utstyrskravene vil kunne medføre vesentlige anskaffelseskostnader for operatører som i dag driver slik flyging dersom helikoptrene ikke

---

<sup>1</sup> Aeronautical Information Publication

har utstyret som foreslås påbudt. Dette gjelder særlig kravet om at helikopteret skal være utrustet med nødflyteutstyr. Forslaget om utvidelse av reglene for flyging på Svalbard i forskriftsutkastets kapittel IV til omfatte flyging med flermotors luftfartøy, vil også kunne medføre at berørte luftfartsoperatører vil måtte gjøre anskaffelser. Bortsett fra de foreslåtte kravene om flight-following system og radiohøydemåler for ervervsmessige operatører, antas ikke kostnadene ved dette å bli store. For ervervsmessige luftfartsoperatører vil anskaffelsene av utstyret være investeringskostnader, som vil kunne dekkes inn gjennom prisingen av tjenestene i markedet samt at kostnadene vil komme til fradrag ved beskatningen av selskapet.

Hoveddelen av kravene som ellers er tatt inn i forskriften gjelder allerede for de aktuelle luftfartsoperatørene. Dette skyldes som nevnt at det i forskriften foreslås å samle forskriftsregler som i dag står i andre forskrifter, dvs. reglene om trykkabin, kompass-systemer og flyging på Svalbard, jf. pkt. 2.1 over, samt at reglene i forskriftsutkastets kapittel III inneholder krav som allerede finnes i FOT-kontrakten for helikopterruten til Værøy. Disse reglene vil derfor ikke medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for operatørene.

Avhengig av hvor omfattende disse konsekvensene vil bli for markedet, vil vi vurdere å ta inn overgangsregler i forskriften. Som utgangspunkt foreslås det at forskriften trer i kraft 6 måneder etter at den er vedtatt. Så langt vi erfarer bør denne perioden være tilstrekkelig for å kunne skaffe til veie og installere det nødvendige utstyret. Når det gjelder kravet om vinteropplæring vil det være behov for å utarbeide og få gjennomført slikt kurs. Som utgangspunkt foreslås den derfor at den bestemmelsen først trer i kraft ett år etter at forskriften er vedtatt. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på behovet for overgangsregler.

De positive konsekvensene av forskriften vil være økt flysikkerhet for flyging i områdene som dekkes av tilleggsreglene, og økt sikkerhet for besetning og passasjerer i tilfelle en nødlandings- eller havarisituasjon skulle oppstå. Utstyrskravene ventes å bedre muligheten for overlevelse og bedre mulighetene for en effektiv søk- og redningsoperasjon. Den foreslåtte samlingen av reglene i én enkelt forskrift ventes som nevnt å gjøre reglene enklere tilgjengelig for brukerne. Forskriftsfestingen av sikkerhetskravene som i dag finnes i FOT-rutekontrakten for helikopterruten til Værøy, vil blant annet gjøre disse kravene mer forutsigbare og enklere å håndheve.

### *2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*

Som det fremgår av drøftelsen over anser vi at det av hensyn til flysikkerheten er nødvendig med særlige sikkerhetskrav ved flyging i enkelte områder, og at disse kravene bør fastsettes i forskrift. En slik forskrift vil ikke medføre andre negative konsekvenser enn at noen av reglene vil medføre kostnader til anskaffelse og evt. vedlikehold av sikkerhetsutstyr. De positive konsekvensene for flysikkerheten, samt at forskriften vil gjøre kravene mer forutsigbare samt enklere å håndheve, gjør at Luftfartstilsynet anbefaler kravene som foreslås i utkastet til forskrift. Når det gjelder den nærmere begrunnelsen for de enkelte kravene, vises det til gjennomgangen av utkastet til bestemmelser i pkt. 3 under.

## 2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Som nevnt foran er mange av kravene i utkastet til forskrift allerede gjennomført hos de aktuelle luftfartsoperatørene, enten gjennom de ulike forskriftsreglene som nå foreslås samlet eller gjennom krav i FOT-kontrakten for Værøyruten. Når det gjelder nye krav som retter seg mot luftfartsoperatører som ikke oppfyller disse i dag, vil det være viktig at forskriften gir operatørene nødvendig tid til å tilpasse seg endringene.

En vellykket gjennomføring vil også kreve at det gis god nok informasjon om reglene. Vi vil derfor utarbeide informasjonsmateriell og publisere dette når forskriften blir vedtatt. I tillegg vil det bli utgitt en veiledning til forskriften for å hjelpe brukerne å oppfylle kravene som stilles.

## 3. Merknader til bestemmelsene i utkastet til forskrift

Teksten under tenkes brukt som utgangspunkt til en veiledning til forskriften.

Til § 1: Det vises til redegjørelsen i pkt. 2.1 over. Et utdrag av teksten vil bli tatt inn i veiledningen til forskriften.

Til § 2: Forskriften skal gjelde i Norge inkludert på Svalbard, og vil gjelde for både norske og utenlandske luftfartøyer. Bestemmelsen er dessuten utformet på samme måten som luftfartslovens virkeområderegel, for at forskriften skal gjelde når norske luftfartsoperatører flyr over aktuelle havområder og øde landområder utenfor Norge dersom dette er forenelig med fremmed rett.

Til § 3: Definisjonen i punkt a) brukes for å avgrense i hvilke tilfeller reglene i forskriftens kapittel II og III skal gjelde. De gjeldende felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, vedlegg I (69) inneholder en definisjon av ugjestmilde områder («hostile environment») som blant annet dekker åpne havområder. Problemet er imidlertid som nevnt i dette notatets pkt. 2.1 at sikkerhetskravene ved flyging over slike områder først gjelder ved 3. evt. 10 minutters flytid til havs. I våre særlige kalde farvann medfører dette at kravene nærmest gir en illusorisk sikkerhet dersom fartøyet på grunn teknisk feil eller av andre årsaker havner i vannet. Ved passasjerflyging over vann med lavere temperatur enn 10 grader bør derfor sikkerhetskravene som etter de felleseuropeiske reglene gjelder lengre ut til havs, slå inn når luftfartøyet ikke kan nå land ved å glidefly eller autorotere. Det vises ellers til fremstillingen i punkt 2.1 tidligere i dette notatet.

I arbeidet med utkastet til forskrift har Luftfartstilsynet vurdert hvorvidt forskriften bør inneholde en unntaksregel om helikopterflyging i kystkorridor, f.eks. inntil 5 NM fra fastlandet, hvor passasjerflygning tillates uten sikkerhetsutstyret i forskriftens kapittel II, såfremt vanntemperaturen ikke er under 5 grader. Dette for å lette kravene ved noen kystnære operasjoner og fjordkryssinger. Hensynet til passasjersikkerheten, samt at nytten en slik bestemmelse ville kunne utgjøre anses liten, gjør at en bestemmelse om dette likevel ikke er foreslått.

Bestemmelsens punkt b) definerer betydningen av passasjerflygning slik dette uttrykket er brukt i denne forskriften. Som det fremgår skiller det ikke mellom hvorvidt flygingen skjer ervervsmessig eller ikke. Enhver flyging med passasjerer om bord vil altså være omfattet. Definisjonen har betydning i forhold til virkeområdet for reglene i forslagets kapittel II. Disse reglene skal som nevnt foran høyne

sikkerhetsnivået for passasjerflygning med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann. I motsetning til flygebesetningen vil passasjerer ofte være lite informert om risikoen ved å fly over slike områder, og således ikke ha gode forutsetninger for å gjøre vurderinger og treffe informerte beslutninger om dette. Dette tilsier at man i reglene etablerer et ekstra sikkerhetsnivå for slike flygninger hvor passasjerer er med i luftfartøyet. I flygninger hvor det ikke er med passasjerer, f.eks. SPO-operasjoner (bruksflyging/ aerial work) krever reglene at besetningen er trent til å vurdere risikoen ved operasjonen, noe som kan begrunne en mindre preskriptiv regulering og at de ellers gjeldende reglene i forordning (EU) 965/2012 regulerer flygingen, også når den skjer i slike særlig ugjestmilde områder. Ved SPO-operasjoner er det dessuten eksplisitt krav om at det etableres SOPer basert på risikovurderinger.

### Forslaget til bestemmelser i kapittel II:

Bestemmelsene skal gjelde som tilleggsregler for passasjerflygning med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann slik disse uttrykkene er definert i forskriften. Reglene vil gjelde uavhengig av om flygingen skjer ervervsmessig eller ikke.

Til § 4: Forslaget til regel om høyttaleranlegg er utarbeidet etter et tilsvarende krav i forskrift om helikopter offshore operasjoner (BSL D 2-3). Forslaget til regel er begrunnet i at støynivået i et helikopter er tidvis høyt, og i en nødsituasjon vil det være særlig viktig for passasjerene å kunne motta instruksjoner fra flygerne. Et egnet høyttaleranlegg vil bidra til å ivareta dette. Etter de felleseuropeiske reglene er slikt høyttaleranlegg kun påbudt i helikoptre med mer enn 9 passasjer seter. Ettersom helikoptre med mindre antall passasjer seter enn dette også benyttes ved flyging over havområder, foreslås det å fastsette et krav om høyttaleranlegg i helikoptre med 9 eller færre passasjer seter. I mindre helikoptre vil passasjerene ofte bruke hodetelefoner som er tilkoblet luftfartøyets intercomanlegg og vil derfor kunne motta instruksjoner via dette. Det foreslås derfor unntak fra kravet om høyttaleranlegg når intercomanlegget brukes slik. Regelen vil medføre økonomiske konsekvenser for aktuelle helikopteroperatører som benytter helikoptre uten høyttaleranlegg eller uten mulighet til å benytte intercomanlegget til å kommunisere med passasjerene. I slike tilfeller vil regelen kreve ettermontering av høyttaleranlegg eventuelt utskifting av luftfartøyet. Disse alternativene vil i utgangspunktet innebære en stor kostnad. Etter det Luftfartstilsynet kjenner til vil de aller fleste aktuelle helikoptrene som benyttes ha et tilfredsstillende intercomanlegg, slik at det ikke vil være behov for ettermontering av høyttaleranlegg. Kostnaden vil i det tilfellet være å anskaffe et nødvendig antall hodetelefonsett. Enhetskostnaden for slike vil være rundt 2000 kroner. De reelle økonomiske konsekvensene av regelen ventes derfor å bli relativt små. Det foreslås derfor heller ingen særskilt overgangsregel.

Til § 5: I en nødsituasjon hvor evakuering av luftfartøyet er nødvendig vil dette i mange tilfeller måtte skje raskt. Særlig vil dette gjelde ved nødlanding på vann og hvor det er fare for at fartøyet kan kantre eller synke. God merking av nødutgangene vil kunne spare tid ved evakueringen og dermed kunne ha avgjørende betydning. I de gjeldende reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.275 og NCC.IDE.H.231, gjelder kravet om merking av nødutganger kun ved 3. minutter evt. 10 minutter flyging fra land. Dette anses ikke tilfredsstillende med tanke på flyging over særlig ugjestmilde områder over vann. I utkastet til regel foreslås det derfor at nødutgangene skal være merket i



helikoptre som benyttes slik at forskriften kommer til anvendelse. På grunn de gjeldende felleseuropeiske kravene om slik merking vil de aller fleste nyere, større helikoptre alt være merket. Bestemmelsen er utformet slik at helikoptre som kun flyr over vann i dagslys ikke omfattes av kravet om at nødutgangene skal være synlig i mørke. På helikoptre som likevel ikke har merking anses ikke kostnaden å være stor per fartøy. De økonomiske konsekvensene av regelen ventes derfor å bli små.

Til § 6: For helikoptre som opereres i ytelsesklasse 1 og 2 (dvs. større helikoptre) er det etter de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.290 og NCC.IDE.H.225, kun krav om livvester ved flyging mer enn 10 minutter flytid fra land. Ved nødlanding på vann vil livvester være livsviktig redningsutstyr. Besetning og passasjerene vil lett kunne havne i vannet for eksempel ved evakuering til redningsflåte, og ved kalde vanntemperaturer vil personers mulighet til å holde seg flytende uten livvest være redusert. Det foreslås derfor krav om at alle helikoptre skal ha slikt utstyr dersom flygingen skal skje over særlig ugjestmilde havområder. For at utstyrskravet skal ha en reell hensikt i en nødsituasjon kreves det også at flytevest mv. er iført før nødsituasjonen oppstår. Livvestene vil kunne flyttes fra fartøy til fartøy. En operatør som utfører slik passasjerflygning må derfor ikke nødvendigvis utruste samtlige helikoptre med livvester. Vanlige passasjerestiver regnes som tilfredsstillende livvest i denne sammenhengen. De økonomiske konsekvensene av forslaget anses derfor å bli forholdsvis små.

Til § 7: Etter dagens regler i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.300 og NCC.IDE.H.227 er det kun påbudt med redningsflåte når flygingen skjer lengre ut enn 3 minutter evt. 10 minutter flyging fra land - avhengig av hvilken helikoptertype som benyttes. En slik flytid representerer en avstand på minst 5 NM. For ikke-erhvervsmessig flyging er ikke redningsflåte påbudt, men dersom det skal flys mer enn 30 minutter evt. 50 NM fra land skal fartøysjefen gjøre en risikovurdering for å bedømme om slikt utstyr er nødvendig jf. NCO.IDE.H.175. Ved nødlanding på vann med lav temperatur, vil tilgang på redningsflåte kunne være avgjørende for overlevelsen fram til redning. Redningsflåte bør derfor være påkrevd ved passasjerflygning med helikopter over særlig ugjestmilde områder. Løs redningsflåte til bruk i helikopter er utstyr som er lett tilgjengelig på markedet. Kostnaden vil anslagsvis ligge mellom 10.-30.000 kr per enhet avhengig av fabrikant og størrelse. Utstyret vil imidlertid kunne flyttes mellom fartøyene slik at en operatør med flere fartøyer neppe vil ha behov for å utruste alle fartøyer med dette. I en del helikoptre kan redningsflåte monteres utvendig, noe som øker sannsynligheten for vellykket bruk. I polare områder bør nødutstyret være dimensjonert slik at det dekker behovet for alle om bord i den tiden det tar før redning kan forventes, eller om det ikke kan beregnes, i 5 døgn (SOLAS/IMO Polar Code Part I-A).

Til § 8: Den gjeldende regelen i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.320 og NCC.IDE.H.235 påbyr kun nødflyteutstyr når flygingen skjer lengre ut enn 10 minutter flyging fra land. For ikke-erhvervsmessig flyging gjelder det ikke krav om nødflyteutstyr før ved flyging mer enn 50 NM fra land. Helikopteret kan dermed befinne seg langt til havs. Dersom helikopteret ikke er konstruert for landing på vann eller har påmontert nødflyteutstyr, vil det ved nødlanding på vann lett kunne kante og synke før en sikker evakuering kan skje. I tillegg til selve drukningsfaren, vil opphold i vann med lav temperatur redusere muligheten for overlevelse frem til redning. Dette nødvendiggjør etter Luffartstilsynets oppfatning krav om nødflyteutstyr ved passasjerflygning med helikopter i særlig ugjestmilde områder over vann. Etter hva Luffartstilsynet kjenner til er nødflyteutstyr lett tilgjengelig for helikoptre som benyttes til passasjerflygning i Norge. Det foreslåtte kravet om nødflyteutstyr vil

innebære en relativt stor anskaffelseskostnad og en løpende, mindre kostnad for vedlikehold av dette utstyret.

#### Forslaget til bestemmelser i kapittel III:

Bestemmelsene skal etablere tilleggskrav for ruteflyging med betalende passasjerer med helikoptre over særlig ugjestmilde områder over vann. Reglene etablerer sikkerhetskrav som kommer i tillegg til bestemmelsene i kapittel II. Hensikten med en slik oppdeling er å sørge for at reglene etablerer et ekstra sikkerhetsnivå for ruteflyging med betalende passasjerer. Dette er i samsvar med sikkerhetsfilosofien som ligger bak sikkerhetsreglene i luftfarten i sin alminnelighet, hvor man finner de strengeste sikkerhetsreglene der hvor luftfarten utsetter betalende passasjerer og uskyldige tredjeparter for risiko. Reglene vil medføre at man her får sikkerhetskrav som så langt det er praktisk mulig er likt reglene som i dag beskytter passasjerer på offshore helikopter flyginger.

Til § 9: Det foreslåtte kravet om operasjon i ytelsesklasse 1 stiller krav til bruk av helikoptre med ytelser som gir større sikkerhetsmarginer ved de mest kritiske fasene av en flyging, nemlig start, utflyging og innflyging og landing. Dette gir forutsigbarhet ved at det forutsetter at helikoptret har sertifiserte prosedyrer og ytelsesdata, og at det i beregningene ikke tillates nødlanding ved et eventuelt motorbortfall. Krav om ytelsesklasse 1 gjelder i dag i praksis for offshore helikopter operasjoner og for helikopterruten Bodø – Værøy, men da i sistnevnte tilfelle som krav i kontrakten mellom Staten og helikopteroperatøren som trafikkerer ruten. Ettersom kravet dermed gjelder, ventes en forskriftsfesting av dette å ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 10: Krav om instrumentflyging (IFR) bidrar til å høyne sikkerheten sammenlignet med flyging som kun skjer etter visuelle referanser til bakken (VFR). Uten dette kravet ville dårlig vær og plutselige endringer i været kunne påvirke sikkerheten og regulariteten for slik ruteflyging vesentlig. Et krav om instrumentflyging gjelder derfor alt i kontrakten for helikopterruten Bodø – Værøy. Ettersom kravet alt er implementert på den eneste aktuelle passasjerruten med helikopter p.t., ventes ikke den foreslåtte forskriftsfestingen av kravet å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Kravet om godkjent prosedyre for innflyging ved hjelp av radar henger sammen med utstyrskravet i § 11.

Til § 11: Den felleseuropeiske regelen i CAT.IDE.H.160 stiller krav om at helikoptre som er sertifisert for frakt av mer enn 9 passasjerer og som brukes til ervervsmessig lufttransport, skal være utrustet med værradar. Dette utstyret gjør det mulig å oppdage potensielt farlig vær, spesielt bygevær, langs ruten. Helikopterruten Bodø – Værøy må kunne opereres i ulikt vær med god sikkerhet og god regularitet. Dessuten brukes innflyging på egen radar med bakkemodus for å klarere hinder på siste del av innflygingen i lav høyde over sjøen. Bestemmelsen har derfor sammenheng med kravet til godkjent prosedyre for slik innflyging i utkastet til § 10 annet ledd. For å unngå at kravet til værradar omgås ved å benytte helikoptre med 9 eller færre passasjerseter, er krav om værradar allerede gjort gjeldende i kontrakten for Værøyruten. Det ventes derfor ikke at en forskriftsfesting av kravet vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 12: Vibrasjonsovervåkingsutstyr (VHM) er ansett som viktig forebyggende sikkerhetsutstyr. Utstyret overvåker helikopterets tilstand og gir varsler dersom det inntreffer endringer i temperaturer, vibrasjonsnivå etc. Det overvåker også at helikopteret brukes innenfor begrensningene som er satt. I Norge har VHM vært påbudt ved offshore helikopter operasjoner siden 2005, og krav om dette utstyret er tatt inn i de felleseuropeiske reglene for offshore helikopter operasjoner jf. SPA.HOFO.155. For å sikre passasjerene på ruteflyging med helikopter et tilsvarende sikkerhetsnivå som det passasjerer på offshore helikopter flygninger har, er krav til VHM alt gjort gjeldende i kontrakten for helikopterruten Bodø – Værøy. En forskriftsfesting av kravet ventes derfor ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 13: Sporing av luftfartøyer, enten av lufttrafikkjenesten ved bruk av ADS-B eller ved bruk av andre satellittbaserte systemer, gjør det mulig å presist fastslå posisjonen til luftfartøyet underveis i flygingen. En slik presis lokalisering er viktig for å kunne iverksette og gjennomføre et raskt og effektivt søk- og redningsarbeid i tilfelle luftfartøyet kommer ut for en nødsituasjon. I Norge har det vært stilt krav om sporing av helikoptre til bruk i offshore flyging siden 1999. Et krav om sporing er også gjort gjeldende i de felleseuropeiske reglene for offshore helikopterflyging jf. SPA.HOFO.150. Kravet om sporing gjelder også for helikopterruten Bodø – Værøy, men da som et kontraktskrav. Dette kravet foreslås nå forskriftsfestet. Den foreslåtte bestemmelsen ventes derfor ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 14: Antikollisjonssystem (ACAS/TCAS) gir flygerne automatisk varsel om fare for sammenstøt mellom luftfartøyer under flyging, og er anerkjent som viktig sikkerhetsutstyr for å motvirke slike ulykker. De felleseuropeiske reglene påbyr kun ACAS for fly over 5700kg, evt. 19 passasjer seter, jf. forordning 1332/2011. Ved bruk av den seneste versjonen av utstyret (v. 7.1) gis flygerne også beskjed om hvilken unna-manøver som må tas for å unngå sammenstøt med et annet luftfartøy. Utstyret finnes også for helikoptre og er satt som krav for offshoreflyging i henhold til BSL D 2-3. Det er også påbudt utstyr etter kontrakten for helikopterruten Bodø – Værøy. Den foreslåtte forskriftsfesting av kravet ventes derfor ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for noen.

Til § 15: Automatisk terrengvarslingssystem (TAWS/HTAWS) er en viktig sikkerhetsbarriere for å motvirke ulykker som følge av såkalt "kontrollert flyging inn i terreng". Det vil si ulykker hvor flygebesetningen av ulike årsaker ikke i tide oppfatter at luftfartøyet kommer farlig nært terrenget. De felleseuropeiske reglene påbyr ikke dette utstyret på helikoptre, men kun på fly med mer enn ni passasjer seter. Norge har imidlertid i forskrift påbudt dette utstyret for helikoptre som benyttes til offshore flyging, og på helikoptre som trafikkerer helikopterruten Bodø – Værøy men da bare som kontrakts krav. Ettersom kravet dermed gjelder hvor det nå er aktuelt, ventes ikke en forskriftsfesting av dette å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 16: Opplysninger fra flygeregistrator (FDR) og system for overvåking av flygedata (FDM) er anerkjent som viktige informasjonskilder i flysikkerhetsarbeidet. De felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.190 inneholder derfor regler om FDR-utrusting på helikoptre. FDR gir også helikopteroperatøren mulighet for uttak av flygedata (FDM). Slike flygedata kan være viktig input i operatørens eget arbeid flysikkerhetsarbeid. For offshore helikopteroperatører er derfor system for slik bruk av flygedata (FDM) påbudt jf. forordning (EU) nr. 965/2012,

SPA.HOFO.145. Et alminnelig krav om FDM finnes imidlertid ikke for ervervsmessig luftfart med helikopter. For å sikre at operatører som flyr passasjerruteflyging med helikoptre over særlig ugjestmilde områder kan bruke FDM som verktøy i flysikkerhetsarbeidet, foreslås det derfor et krav om dette. Bestemmelser som skal sikre riktig bruk opplysninger fra FDR og FDM, herunder hensynet til beskyttelse av slike data, finnes alt i det felleseuropeiske regelverket som kommer til anvendelse. Et krav om FDM gjelder alt for helikopterruten Bodø – Værøy jf. kontrakten med Staten for ruten. En forskriftsfesting av dette kontraktskravet ventes derfor ikke å få økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 17: Det felleseuropeiske regelverket tillater en minimumsbesetning bestående av én flyger for denne type operasjon dersom helikopteret er sertifisert for én flyger og det er installert 9 eller færre passasjer seter (MOPSC). Sikkerhetsmessig er dette imidlertid en dårligere løsning for denne type flyginger enn når besetningen består av to flygere og hvor en flyger kan overvåke/monitorere det føreren av luftfartøyet gjør. Mangelfull monitorering er identifisert som et betydelig risikomoment ved blant annet offshore helikopteroperasjoner. Sikkerhetsgevinsten ved bruk av to flygere vil også være at det da finnes en flyger som kan overta flygingen dersom føreren på grunn av sykdom etc. settes ut av stand til å føre luftfartøyet. En besetning på to flygere vil også ha bedre kapasitet til å identifisere feil og håndtere nødsituasjoner eller andre unormale situasjoner enn en enkelt flyger. For offshore helikopteroperasjoner i Norge er det derfor påbudt med bruk av to flygere når det flys med passasjerer, jf. forskrift 20. juni 2018 nr. 923 om helikopter offshoreoperasjoner (BSL D 2-3), § 10. For å sikre et tilsvarende sikkerhetsnivå ved passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder, foreslås det en bestemmelse om krav til at besetningen skal bestå av minst to flygere. Kontrakten for helikopterruten Bodø – Værøy krever i dag at flygingen utføres ved bruk av to flygere. Den foreslåtte forskriftsfestingen av dette kravet ventes derfor ikke å få noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 18: For offshore helikopterflyging i Norge har det, først gjennom bransjestandarden Norog066 og senere gjennom BSL D 2-3, lenge vært krav om simulatortrening utover minimumstreningen som de felleseuropeiske reglene foreskriver. Som nevnt foran gjelder mange av de samme sikkerhetshensynene for offshore helikopterflyging og for passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder. For å bidra til at flysikkerheten på sistnevnte ruter holdes på et tilsvarende nivå som for offshore helikopterflyging, bør det være samme krav til ekstra simulatortreningstid. I kontrakten for ruten Bodø – Værøy er det derfor stilt krav om 8 timer simulatortrening hver 6. måned. Den foreslåtte bestemmelsen ventes derfor ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

#### Forslaget til bestemmelser i forskriftens kapittel IV:

På grunn av sitt arktiske klima, krevende geografi og øde områder innebærer flyging på Svalbard særskilte risikoforhold. I Norge har man derfor hatt særregler i forskrift av 11. januar 2003 nr. 42 om flyging med en-motors luftfartøy i fjell og øde områder i Norge og på Svalbard (BSL D 1-8). Denne forskriften er nå gammel og Luftfartstilsynet mener det er behov for å benytte muligheten til å revidere forskriften, samtidig som reglene nå samles i en felles forskrift som nevnt foran i punkt 2.1. Foruten endringene som kommenteres under, innebærer forslaget to hovedendringer fra dagens BSL D 1-8.

- For det første foreslås det å tydeliggjøre at reglene ikke gjelder på fastlandet hvor de felleseuropeiske reglene gjelder. Dette gjøres ved at ordlyden «fjell og øde områder i Norge» som i dag finnes i BSL D 1-8 tas ut. At reglene ikke gjelder slike områder fremgår alt i dag av BSL D 1-8, § 2, men tydeliggjøres nå bedre i teksten. Årsaken til at reglene ikke gjelder på fastlandet er at man her har innført felleseuropeiske regler dvs. forordning (EU) nr. 965/2012, som i utgangspunktet ikke gir statene anledning til å innføre tilleggsregler. Det vises her til fremstillingen i pkt. 2.3 foran. Selv om det nok er en særegen risiko ved slik flyging i deler av det norske fastlandet, spesielt under vinterforhold, kan dette neppe anses å utgjøre et lokalt sikkerhetsproblem på samme måte som de øvrige forholdene forskriften skal regulere. Luftfartstilsynet vil arbeide målrettet med de ulike virkemidlene vi har til rådighet, herunder informasjonsarbeid, for å bedre sikkerheten hvor det anses nødvendig. Dersom det viser seg behov for bedre sikkerhetsregler for slike operasjoner vil dette bli tatt opp med EASA og de andre medlemslandene, slik at nødvendige tiltak kan innarbeides i EPAS (European Plan for Aviation Safety).
- For det andre foreslås det å fjerne avgrensningen om at reglene kun skal gjelde flyging med en-motors luftfartøy. De generelle utfordringene med flyging i slike områder og muligheten for en førevarslanding, nødlanding eller havari er ikke bare avhengig av antall motorer. En medvirkende årsak til denne vurderinger er erfaringene fra helikopterulykken på Svalbard (Isfjorden) i oktober 2017, hvor et mannskap på 8 personer omkom og hvor det ble benyttet et fler-motors helikopter.

I forskriften er ordlyden «flyging på Svalbard» brukt for å angi virkeområdet for de aktuelle bestemmelsene. Med dette menes det at kravene skal gjelde de som faktisk bedriver flyging innad på Svalbard. Overflyging av Svalbard, samt kun inn- og utflyging til Svalbard, typisk: flyging til/fra Longyearbyen lufthavn fra andre steder enn på Svalbard, omfattes dermed ikke av disse bestemmelsene.

Uttrykket «eller i andre polare områder» er benyttet for å gi noen av bestemmelsene virkning for norske operatører som flyr i slike områder utenfor det norske fastlandet, dersom dette er forenelig med gjeldende rett der hvor flygingen skjer.

Til § 19: Bestemmelsen er noe omskrevet og forenklet sammenlignet med den tilsvarende bestemmelsen i BSL D 1-8, § 4. I praksis kreves imidlertid mye av det samme som etter dagens regel. Hensikten med risikovurderinger er å bevisstgjøre den som skal utføre flygingen om risikoforholdene som gjelder, og få vedkommende til å vurdere om flygingen krever egne sikkerhetstiltak utover minimumskravene etter reglene. De samme hensynene ligger bak kravet i bestemmelsens annet ledd, men her skal vurderingen standardiseres som del av operatørens operasjonsmanual i tillegg til at det for hver flyging skal gjøres en individuell risikovurdering. Luftfartstilsynet tar sikte på å utarbeide mal for risikovurderingen og utkast til sjekklister og gjøre denne tilgjengelig som veiledning til forskriften. Utarbeidelsen av risikovurdering og SOP vil kreve litt bruk av administrative ressurser hos operatøren, uten at dette ventes å utgjøre noen særskilt stor kostnad.

Til § 20: Bestemmelsen er ny sammenlignet med BSL D 1-8. Værforholdene på Svalbard kan skifte raskt, fra pent flyvær til uvær i løpet av få timer. Flyging etter de visuelle flygereglene (VFR) kan

dermed være krevende, særlig gjelder dette i mørketiden. For å etablere et ekstra sikkerhetsnivå for ervervsmessig flyging på Svalbard, foreslås det derfor at flyging i mørketiden skal kunne skje etter instrumentflygereglene eller ved bruk av nattbriller (NVIS). Bestemmelsen krever ikke at all flyging nødvendigvis skal utføres IFR eller med NVIS, men fartøy og besetning skal ha denne muligheten tilgjengelig. For å tilfredsstillte krav om instrumentflyging må også i praksis flygingen kunne utføres under isingsforhold. Bruk av NVIS krever at operatøren er sertifisert for bruk av slikt utstyr. Dette følger av de felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, vedlegg V (Part SPA). Etter hva Luftfartstilsynet erfarer vil alle aktuelle ervervsmessige operatører ha nødvendige godkjenninger for instrumentflyging og ha luftfartøyer som er utrustet for dette. Luftfartstilsynet anser dermed ikke at bestemmelsen vi medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 21: Bestemmelsen er delvis ny. Kravet om at noen på bakken skal kjenne til innholdet i den operative flygeplanen er tatt med videre fra BSL D 1-8, § 4 (3). Den foreslåtte bestemmelsen går imidlertid videre og pålegger den som utfører flygingen å sørge for at noen kan følge med på flygingen. Som minimum innebærer dette at start og planlagt ankomst må være kjent for vedkommende, samt at operatøren må kunne varsle vedkommende om eventuelle avvik fra flygeplanen og om faktisk ankomst. Hensikten med den nye bestemmelsen er å gi vedkommende bedre og raskere mulighet til å varsle nødetatene dersom det anses nødvendig.

Kravet om kontinuerlig sporing ved ervervsmessig flyging er nytt. System for kontinuerlig sporing er viktig sikkerhetsutstyr for å kunne fastslå luftfartøyets posisjon for dernest å kunne utføre et mest mulig effektivt søk- og redningsoppdrag hvis nødvendig. Særlig kritisk vil slike systemer være dersom klima og omgivelser vanskeliggjør muligheten for overlevelse i tiden etter en ulykke. Utstyr for kontinuerlig sporing er derfor i det felleseuropeiske regelverket påbudt ved flyging over havområder med større fly og ved offshore helikopter flyging. Luftfartstilsynet mener at operasjonsforholdene og omgivelsene på Svalbard er av slik karakter at ervervsmessige flyginger bør spores kontinuerlig. Ettersom det foreligger flere tekniske løsninger for slik sporing av luftfartøyer, stiller bestemmelsen kun et funksjonskrav. Bestemmelsen stiller heller ikke krav til hvem som rent faktisk betjener denne sporingen av luftfartøyene. Dette kan betjenes av luftfartsoperatøren selv, eller være en tjeneste som utføres av andre. Dersom flygingen spores av lufttrafikkjentesten f.eks. ved bruk av ADS-B, vil kravet også kunne oppfylles ved at det installeres kompatible transpondere i luftfartøyet. Ettersom det finnes ulike løsninger for å oppfylle bestemmelsen, er det vanskelig å anslå kostnaden noe nærmere enn at den trolig vil være vesentlig for operatører som ikke alt har slike løsninger.

Til § 22: Bestemmelsen er ny. Ved flyging over ubrutte snøflater, dvs, hvor ikke det aktuelle landskapet brytes opp av godt synlige visuelle referanser slik som skog eller bebyggelse, øker sjansen for forstyrrelse av høydeoppfatningen. Særlig gjelder dette i værforhold som fremkaller «white-out», eller ved flyging i lav høyde over snøflater hvor snø virvles opp i luften. Regelen i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.135 stiller krav til at helikoptre skal være utrustet med radiohøydemåler, for mer nøyaktig høydemåling, i visse tilfeller når fartøyet flys over vann. Selv om risikoen må anses minst like høy ved flyging over ubrutte snøflater, stiller ikke de felleseuropeiske reglene slike krav. Ettersom slike forhold er forholdsvis vanlig på Svalbard og i polare områder, foreslås det derfor å ta inn et krav om slik utrusting. Dersom de aktuelle luftfartøyene ikke alt har slik utrusting vil ettermontering av dette innebære en vesentlig kostnad.

Til § 23: Bestemmelsen er videreført fra BSL D 1-8, § 5. Et krav om refleksvest eller ytterklær med refleks foreslås imidlertid lagt til. Bakgrunnen for dette er at bruk av påkledning med refleks letter søk etter personer når det brukes nattbriller (NVIS), noe redningstjenesten benytter.

Til § 24: Bestemmelsen viderefører kravene i BSL D 1-8, § 6 og § 7. Ordlyden er imidlertid forsøkt forenklet. Når det gjelder kravet til kommunikasjonsradio, er dette erstattet med kommunikasjonsutstyr, ettersom det blant annet vil kunne være hensiktsmessig å benytte satellitt-telefon. Overlevelsesutstyr og proviant bør være dimensjonert slik at det dekker behovet for alle om bord i den tiden det tar før redning kan forventes, eller om det ikke kan beregnes, i 5 døgn. Utstyret bør inneholde håndbok i overlevelse under aktuelle forhold. I arktiske strøk må man være oppmerksom på risikoen for å møte på isbjørn og ta med utstyr for å kunne stanse og skremme bort isbjørn.

Til § 25: Bestemmelsen er videreført fra BSL D 1-8, § 8.

Til § 26: Forordning (EU) nr. 1178/2011, FCL.815, inneholder bestemmelse om krav til mountain rating for flyging i visse områder angitt av den nasjonale luftfartsmyndigheten. Kravet er innrettet for å gi flygeren nødvendige ferdigheter til å fly i bestemte områder. Luftfartstilsynet har per i dag ikke angitt områder hvor det er påkrevd med en slik sertifikatrettighet. Selv om det kan være aktuelt å angi slike områder i fremtiden, ser Luftfartstilsynet behov for å innføre et krav om en mer grunnleggende opplæring for flyging på Svalbard og i polare områder. Behovet er ikke begrenset til flyging med fly. Kravet til opplæring skal derfor gjelde generelt. Opplæringen skal kunne tilpasses operatørens behov, men opplæringsprogrammet må være godkjent av Luftfartstilsynet. Minimumskravet vil være et teorikurs utarbeidet etter en kursbeskrivelse fra Luftfartstilsynet og publisert som veiledning til forskriften. Opplæringen skal inkludere utvidet kompetanse i førstehjelp, bruk av nød utstyr, ivaretagelse av passasjerer og overlevelse under vinterforhold.

#### Forslaget til bestemmelser i forskriftens kapittel V:

Bestemmelsene i §§ 27-29 viderefører kravene i forskrift 20. desember 2013 om operasjonelt direktiv om krav til kompass-systemer nord for 65 breddegrad, og i forskrift 24. mai 2016 om operasjonelt direktiv med krav om bruk av fly med trykkabin. Bestemmelsene er imidlertid regelteknisk endret og forenklet.

Til § 27: Kravet om bruk av fly med trykkabin er ansett som et nødvendig sikkerhetstiltak for å motvirke en særlig risiko for ising på fly som spesielt gjør seg gjeldende i fjellområder i Norge. Denne risikoen anses som uakseptabel ved ervervsmessig ruteflyging med passasjerer, hvor disse passasjerene har krav på at flygingen utføres med et høyt sikkerhetsnivå.

Til § 28 og § 29: Bestemmelsen i § 28 retter seg til brukere av kompasskonfigurasjonen som nevnes i bestemmelsen. For denne konfigurasjonen er det påvist feilvisning nord for 65. breddegrad. § 29 retter seg mot brukere av kompass systemer basert på tilsvarende teknologi som de som er nevnt i § 28 (gyrokompasser korrigert av magnetiske sensorer – såkalte «flux-valve» systemer).

Forslaget til bestemmelser i forskriftens kapittel VI:

Denne delen av forskriften inneholder ulike endringer i andre forskrifter, samt regel om ikrafttredelse og overgangsbestemmelse.

Til § 30: I bestemmelsen foreslås det endringer i følgende forskrifter:

- Forskrift 17. september 2018 om tilleggskrav for ervervsmessige luftfartsoperasjoner på kortbanelufthavner, hvor det foreslås to nye bestemmelser: 4a og § 5a.

- Bestemmelsen i § 4a vil gjelde de som eventuelt skal drive ambulanseflyging eller ruteflyging på norske kortbaneflyplasser ved bruk av enmotors turbinfly. Bakgrunnen for bestemmelsen er forklart i henholdsvis AIC-N 09/19 og AIC-I 03/19 av 13. mars 2019 og som er publisert på Luftfartstilsynets nettside. Selv om de gjeldende reglene for SET-IMC operasjoner i forordning (EU) nr. 965/2012 må tolkes slik at operatøren bør fastsette minima etter en risikovurdering, mener Luftfartstilsynet dette bør fastsettes som nasjonalt krav i kortbaneforskriften. Norske og utenlandske operatører kan være lite kjent med norske forhold og behovet for slike minima. Det er dermed risiko for at utenlandske operatører godkjennes for SET-IMC operasjoner i Norge uten at Luftfartstilsynet har mulighet til å håndheve kravet med mindre det er fastsatt i forskriften. Som nevnt foran i punkt 2.3 tolkes bestemmelsen i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.OP.MPA.135(b) slik at den gir landene anledning til å fastsette lokale sikkerhetskrav for visse ruter og områder.

De aktuelle flygingene utføres i dag med flermotors fly. Bestemmelsen vil dermed ikke få noen umiddelbare økonomiske eller administrative konsekvenser. For en eventuell operasjon med enmotors turbinfly, vil bestemmelsen kun kreve at de aktuelle værminimaene tas inn i luftfartsoperatørens prosedyre for planlegging av flygingen. Dette vil ikke medføre noen nevneverdig kostnad.

- Bestemmelsen i § 5a påbyr bruk av to flygere ved ambulanseflyging og ruteflyging på norske kortbaneflyplasser. Siden kortbaneforskriften ble vedtatt er de gjeldende felleseuropeiske reglene i forordning (EU) nr. 965/2012 blitt endret til å tillate ervervsmessig flyging med enmotors turbinfly (SET-IMC), noe som igjen åpner for slike operasjoner med en flyger. Flyging på norske kortbaneflyplasser er spesielt krevende, og bruk av to flygere medfører en høyere grad av sikkerhet. Det vises her til omtalen til § 17 over. Ambulanseflyging og ruteflyging på norske kortbaner skjer i dag med luftfartøyer som krever en besetning på to flygere. For å kunne opprettholde dagens sikkerhetsnivå på disse flygingene, foreslås det derfor å innføre et alminnelig krav om bruk av to flygere på slike flyginger i Norge. Bestemmelsen vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for dagens operatører. For eventuelle fremtidige operatører som ønsker å benytte enmotors turbinfly vil bestemmelsen medføre ytterligere personalkostnader.

- Forskrift 20. juni 2018 nr. 923 om helikopter offshoreoperasjoner, hvor det foreslås to endringer:



- Bestemmelsen i § 3a tas inn for å presisere at besetning og passasjerer skal trenes i bruk av nødpusteutstyr (EBS). Den felleseuropeiske regelen for offshore helikopteroperasjoner i forordning (EU nr. 965/2012, SPA.HOFO.165 (c) spesifiserer ikke at instruksjonen i bruk av slikt utstyr også skal bestå av praktisk trening. Luftfartstilsynet mener at praktisk trening i bruk av slikt utstyr er viktig for å effektivt kunne gjøre bruk av utstyret ved en evakuering av fartøyet under vann. Helikopterbesetninger og personer som arbeider offshore utfører alt i dag sikkerhetstrening hvor bl.a. evakueringstrening inngår. Bruk av eksisterende nødpusteutstyr inngår i denne treningen på grunn av bransjens egne krav. Et eventuelt tillegg i kursingen som alt gjennomføres i bruk av EBS klasse A anses ikke å medføre noen særskilte økonomiske eller administrative konsekvenser. Den foreslåtte bestemmelsen ventes derfor ikke å få særskilte konsekvenser annet enn å tydeliggjøre kravet om trening.
- Endringen som foreslås gjennom et nytt annet ledd til bestemmelsen i § 6 gjøres for å tillate bruk av helikoptre hvor fartøyets intercomanlegg kan benyttes for at besetningen skal kunne adressere passasjerene. Det vises ellers til omtalen til § 4 over. Bestemmelsen ventes ikke å medføre kostnader annet enn at helikopteroperatøren, i tilfelle et slikt helikopter skal benyttes, må ha hodetelefonsett for tilkobling til intercomanlegg for hver passasjer.

- Forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, hvor det foreslås tre endringer:

- Det foreslås en ny bestemmelse: § 2a om definisjoner, hvor i første omgang uttrykket «kystlinje» defineres. Definisjonen av kystlinje er nødvendig for å klargjøre hvilke flyginger som skal omfattes av reglene for helikopter offshore operasjoner i forordning (EU) nr. 965/2012, Part-SPA.HOFO. I denne forordningen er definisjonene av «offshore operation» og «open sea areas» avhengig av betydningen av kystlinje jf. pkt. 86a i definisjonslisten i forordningens vedlegg I. I veiledningen til forordningens vedlegg I, GM10 Annex I, fremgår det at en nasjonalt fastsatt definisjon av kystlinje skal publiseres og forutsetningsvis legges til grunn. Etter lov 27. juni 2003 om Norges territorialfarvann, § 1, fremgår det at grunnlinjen følger lavvannslinjen langs kysten. Denne er angitt på kart hos Statens Kartverk <https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/kartverket/norges-grunnlinje/b347b68f-c02f-4ece-ad0e-0c8d0aef61cd>, og beskrevet som rette linjestykker trukket opp mellom punkter på de ytterste nes og skjær som stikker opp over havet ved lavvann (fjære sjø). Luftfartstilsynet mener at det er naturlig å ta utgangspunkt i beskrivelsen av grunnlinjen når en skal avklare betydningen av kystlinje i definisjonen av helikopter offshore operasjoner. Denne beskrivelsen medfører imidlertid at havområdet Vestfjorden blir liggende innenfor kystlinjen. Sikkerhetshensynene bak reglene om helikopter offshore operasjoner tilsier at flyging på eventuelle offshore bestemmelsessted i dette området bør omfattes av disse reglene. Det foreslås derfor å legge til en begrensning på 5 NM i definisjonen.
- I et nytt annet ledd til § 4a foreslås hjemmel for å kunne dispensere fra kravet om at offshoreoperatører må ha særskilt tillatelse utstedt av Luftfartstilsynet,

Bakgrunnen for forslaget er at Luftfartstilsynet mottar jevnlig henvendelser fra utenlandske operatører om petroleumsrelatert flyging med begrenset varighet, samt om annen flyging av

begrenset varighet hvor hensynene bak kravet om særskilt tillatelse (bl.a. tilsyn fra Luftfartstilsynet) ikke slår inn. Som eksempel nevnes:

- Forespørsel fra tysk helikopter operatør som skulle følge et skip som skulle arbeide seg gjennom norsk sektor i en måned eller to.
- Enkeltturer fra britisk side med passasjerer til petroleumsinstallasjoner på norsk side.
- Demonstasjonsflyginger av operatør med britisk AOC på norsk sokkel med en helikoptertype som ikke benyttes her.
- Tysk helikopteroperatør som følger forskningsskip fra Tromsø via Svalbard og inn i isen hvor de skal overvintre.
- Cruiseskip med helikopter om bord for sightseeing.

I slike tilfeller vil det neppe være aktuelt for operatørene å foreta investeringene som kreves for å skaffe seg norsk AOC og oppfylle særkravene i forskrift 20. juni 2018 om helikopter offshore operasjoner. Det kan imidlertid være ønskelig ut fra samfunnsnyttehensyn å ha mulighet til å tillate slike flyginger, samtidig som det vil være uforholdsmessig strengt å kreve at operatøren skaffer seg norsk særskilt tillatelse for offshoreoperasjoner. Det foreslås derfor å innføre en regel som gir mulighet for å dispensere for slike offshoreflyginger ut fra en samfunnsnyttevurdering, og en dispensasjonsregel for flyging av begrenset varighet i forbindelse med forskning og turisme. Sikkerheten ved slike operasjoner ivaretas da gjennom etterlevelse av de ellers gjeldende felleseuropeiske reglene, inkludert eventuell SPA.HOFO-godkjenning, og etterlevelse av reglene som er omtalt §§ 4 til 8 over. Når det gjelder den foreslåtte dispensasjonsregelen innebærer kriteriet «særlig samfunnsnyttig» at dispensasjonen må være begrunnet i vesentlige samfunnsmessige behov og ikke operatørens egne behov.

- Forskriftens § 5 fjerde ledd foreslås omskrevet slik at innholdet i dagens bestemmelse i om å inneha godkjent flyge- og hviletidssystem i praksis videreføres, men at også operatører som driver ikke-erhvervsmessig flyging med av komplekse motordrevne luftfartøyer (såkalte NCC-operatører) også omfattes av dette kravet. Det foreslås også at luftfartsoperatørenes flyge- og hviletidssystem skal benytte begrepene i ORO.FTL.105 og de grunnleggende kravene i ORO.FTL.110 i sine arbeids- og hviletidssystemer. Disse operatørene er i dag ikke underlagt de felleseuropeiske flyge- og hviletidsreglene i forordning (EU) nr. 965/2012. I dagens § 5 er det fastsatt at operatørene likevel skal ha et arbeids- og hviletidssystem etter bestemmelsen i forskrift 25. april 1974 nr. 4166 driftsforskrift for ervervsmessig luftfart med fly, punkt 4.2.8.3. Denne bestemmelsen stiller imidlertid få krav til innholdet i flyge- og hviletidssystemet, noe som medfører variasjoner mellom operatørene. Fra et sikkerhetsperspektiv er det imidlertid ikke ønskelig med for store variasjoner, og slik regelen står i dag medfører den uforutsigbarhet om hva Luftfartstilsynet kan godkjenne som godt nok. Ved å kreve at systemene skal ivareta de grunnleggende sikkerhetskravene i ORO.FTL.110 og benytte begrepene i ORO.FTL.105, vil det oppnås en viss standardisering av operatørenes flyge- og hviletidssystemer. Dette vil bedre forutberegneligheten av hva som kreves, og sikre at de viktigste sikkerhetshensynene ved slike systemer blir ivaretatt. I tillegg gir dette Luftfartstilsynet noen klare, overordnede kriterier å vurdere systemene ut fra, fremfor en mer frittstående skjønnsvurdering slik det ellers vil være. En slik oppbygging av flyge- og hviletidssystemet vil også forberede operatørene

på det som vil bli krevd etter de felleseuropeiske flyge- og hviletidsreglene som ventes å komme etter hvert. Etter hva Luftfartstilsynet erfarer vi de fleste eksisterende flyge- og hviletidssystemene oppfylle mye av kravene som nå foreslås stilt. Endringen ventes derfor ikke å få vesentlige konsekvenser for operatørene. Bestemmelsen vil imidlertid kreve at operatørene gjør en gjennomgang av sitt flyge- og hviletidssystem, for å sikre at de nye kravene er ivaretatt. Det utelukkes derfor ikke at enkelte operatører kan bli nødt til å gjøre innstramninger i sine flyge- og hviletidsbegrensinger, noe som igjen kan ha visse økonomiske konsekvenser. Luftfartstilsynet forventer imidlertid ikke at disse følgende blir store.

\*\*\*