

Høringsinstanser

Norge

Saksbehandler: Tom Egil Herredsvela
Telefon direkte: +47 98261848
Vår dato: 30.11.2020
Vår referanse: 20/17328-3

Deres dato
Deres referanse:

Høringsbrev - Revisjon av forskrift om flyging på Svalbard mv.

Innholdet i utkastet til forskriften er basert på utkast til forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko, som var på høring i perioden 6. desember 2019 til 10. mars 2020. Av ulike årsaker har Luftfartstilsynet måttet omarbeide dette utkastet etter høringen og skille ut reglene som skal gjelde for Svalbard i egen forskrift.

Frist for svar på høringen er 19. februar 2021.

Hørings svar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan hørings svar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: 20/17328.

1. Hovedinnholdet

Forskriften skal fastsette tilleggsregler for luftfartsoperasjoner som utføres på Svalbard hvor geografiske og klimatiske forhold utgjør en særegen og særskilt risiko, og hvor disse ikke er tilfredsstillende ivaretatt i de felleseuropeiske reglene som er gjort gjeldende for Svalbard som nasjonale regler. Det er også spørsmål om reglene bør gjelde for sivil luftfart med norsk luftfartøy i andre polare områder utenfor Norge. Flyging til og fra Svalbard og transittflyginger foreslås ikke å bli omfattet av forskriften.

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?

Flyging på Svalbard og i andre polare områder innebærer en del særskilte risikoforhold. Disse områdenes beliggenhet med mørketid i vinterhalvåret, 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 værforhold gjøre søk- og redningsarbeidet vanskelig, og lave temperaturer på land og i sjøen kan redusere sjansen for overlevelse betydelig.

Luffart på Svalbard er ikke omfattet av EØS-reglene som ellers regulerer luffart i Norge. For å likevel ha flysikkerhetsregler for luffart på Svalbard er reglene i forordning (EU) nr. 965/2012, gjort gjeldende på Svalbard som forskrift. Dette følger av forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1) § 2. Selv om reglene i forordning (EU) nr. 965/2012 er gjort gjeldende på Svalbard, er ikke disse sikkerhetsbestemmelsene egnet til å ivareta de nevnte risikoforholdene fullt ut.

I tillegg til denne forordningens regler gjelder derfor også forskrift 11. januar 2003 om flyging med en-motors luffartøy i fjell og øde områder i Norge og på Svalbard (BSL D 1-8). Denne forskriften har imidlertid etter hvert blitt utdatert. Dette skyldes i hovedsak to forhold:

For det første er sikkerhetsreglene i forskriften begrenset til å gjelde flyging med en-motors luffartøy. Denne begrensingen er ikke hensiktsmessig ettersom slike fly sjelden opererer på Svalbard. Luftfartsoperasjoner på Svalbard foregår stort sett med to-motors luffartøy og særlig da helikopter. Slik luffart er i dag ikke omfattet av tilleggsreglene. Vi mener det er behov for å utvide virkeområdet til forskriften til å omfatte luffart med alle typer luffartøyer.

For det andre er det behov for å oppdatere selve sikkerhetskravene i forskriften.

Helikopterulykken på Svalbard (Isfjorden) i oktober 2017, hvor åtte personer omkom, har synliggjort behovet for strengere sikkerhetsregler og å utvide forskriftens virkeområde som nevnt. Rapporten fra Statens Havarikommisjon¹ beskriver at helikopteret ikke var utrustet med nødflyteutstyr og redningsflåter som muliggjorde selvhjelp fram til berging. Slikt utstyr er etter dagens regler ikke påbudt. I rapporten antas det at den lave sjøtemperaturen gjorde at besetningen og passasjerene ikke hadde mulighet til å overleve uten egnet utstyr. Rapporten

¹ Rapport om luftfartsulykke i Isfjorden nær Barentsburg på Svalbard 26. oktober 2017 med Mil Mi 8AMT, RA-22312 operert av Convers Avia Airlines JSC. Rapportnummer SL 2020/04. Lenke: <https://havarikommisjonen.no/Luffart/Avgitte-rapporter/2020-04>

inneholder flere sikkerhetstilrådninger som Luftfartstilsynet mener vil bli lukket gjennom forskriften som nå foreslås.

Etter luftfartslovens virkeområderegel² kommer loven til anvendelse for luftfart utenfor norsk område med norsk luftfartøy såfremt dette er forenelig med fremmed rett. Siden sikkerhetsutfordringene ved luftfartsoperasjoner i andre polare områder på mange måter vil være like de på Svalbard, mener vi at det ikke er ønskelig å begrense sikkerhetsreglene i forskriften til kun å gjelde flyging på Svalbard. Så langt det er tillatt etter fremmed rett bør forskriften derfor også gjelde norske sivile luftfartsoperatører dersom disse opererer i andre polare områder utenfor Norge.

En del tilsvarende risikoforhold gjelder også ved flyging i vinterhalvåret på det norske fastlandet. Flyging på fastlands-Norge er imidlertid regulert av felleseuropeiske regler som er gjennomført i Norge gjennom EØS avtalen. Dette innebærer at norske myndigheter har begrensede muligheter for å vedta nasjonale tilleggsregler. Virkeområdet for dagens BSL D 1-8 er derfor innskrenket slik at den ikke gjelder på fastlandet jf. BSL D 1-8, § 2. Dette prinsippet vil måtte gjelde for den nye forskriften. Luftfartstilsynet er imidlertid meget oppmerksom på risikoforholdene ved flyging i visse øde fjellområder og over særlig kalde havområder, og vil gå i dialog med de aktuelle europeiske myndighetene om hvordan dette best kan ivaretas.

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 er det et behov for tiltak, og dette alternativet løser ikke behovet.

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 iverksettelsen av risikoreduserende tiltak bli opp til den enkelte operatørens egen vurdering. Dette ville antagelig medføre stor variasjon blant operatørene, og dessuten medføre fare for at anskaffelse av sikkerhetsutstyr blir nedprioritert. Uten hjemmel i forskrift vil heller ikke Luftfartstilsynet kunne komme med pålegg om konkrete risikoreduserende tiltak i forbindelse med tilsynsarbeidet. Ettersom de nevnte risikofaktorene ikke er uvesentlige og at følgene av disse inkludert manglende utrusting kan være fatale, anses ikke publisering av informasjon som et tilstrekkelig

² Lov 11. juni 1993 om luftfart, § 1-2

myndighetstiltak. Dette alternativet ville heller ikke løse behovet for å oppdatere dagens forskrift om flyging på Svalbard.

Alternativ 3 anses å være den beste tilnærmingen. Kombinasjonen av utvidet relevant og veiledende informasjon, samt oppdaterte forskriftsfastsatte krav, synes å være beste måten å sikre at adekvate tiltak gjennomføres. Dette skaper også større forutsigbarhet for operatørene og vil bidra til like konkurransevilkår for ervervsmessige luftfartsoperatører.

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 ikke gjelde på et område hvor reguleringen er harmonisert gjennom EØS-regler. Når det gjelder anvendelsen av reglene utenfor norsk område innebærer ikke forskriften noe annet enn det som følger av luftfartslovens virkeområde.

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 antas det at kun et fåtall luftfartsoperatører vil bli berørt av de foreslåtte reglene.

Enkelte av reglene vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for noen av operatørene som omfattes av reglene. Dette gjelder spesielt utstyrskravene, hvor noen av disse vil kunne medføre vesentlige anskaffelseskostnader for aktuelle operatører som ikke alt har slikt utstyr. Dette gjelder særlig kravet om at helikopter skal være utrustet med nødflyteutstyr dersom området det flys over gjør dette nødvendig. Selv om enhetskostnadene ved dette og annet utstyr kan være relativt store, vil ikke totalkostnaden for bransjen være stor. Siden flyging til og fra Svalbard ikke foreslås omfattet av forskriften, vil forskriften kun gjelde et lite antall luftfartsoperatører, og kravene om utrusting vil kun gjelde de få luftfartøylene som benyttes til slik flyging over åpent vann. Etter hva vi erfarer oppfyller dessuten flere av de aktuelle luftfartsoperatørene mange av kravene som nå foreslås.

Forskriften ventes heller ikke få store konsekvenser for privatflygere. Privatflyging på Svalbard er svært begrenset på grunn av øygruppens beliggenhet og hvor store deler av øygruppa er vernet. I utgangspunktet er det derfor små muligheter for privatflygingsaktivitet. Eventuelle privatflygere som skulle bli omfattet av forskriften vil dessuten kunne unngå de mest tyngende utstyrskravene gjennom å ikke fly utenfor glide-/autorotasjons-avstand fra land.

Det foreslås å vedta forskriften med overgangsregler. 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. Det foreslås derfor at denne 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.

2.5 Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Som det fremgår av drøftelsen over mener vi at sikkerhetshensyn gjør det nødvendig med tilleggskrav for flyging på Svalbard samt i andre polare områder. Disse kravene bør fastsettes i forskrift. En slik forskrift vil ikke medføre negative konsekvenser utover at noen av reglene vil medføre kostnader til anskaffelse og evt. vedlikehold av sikkerhetsutstyr. De positive konsekvensene for flysikkerheten 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 bestemmelsene i pkt. 3 under.

2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En vellykket gjennomføring av den foreslåtte forskriften vil kreve at de berørte luftfartsoperatørene får tilstrekkelig tid til å innrettes seg etter de nye kravene. Forskriftens ikrafttredelse og overgangsbestemmelser må derfor tilpasses det som realistisk kreves av tid til å utruste de aktuelle luftfartøyene og gjennomføre nødvendig opplæring av mannskap.

Gjennomføringen vil også kreve at det gis god nok informasjon om reglene. Vi tar derfor sikte på å utarbeide veiledning og annet informasjonsmaterieell om forskriften, og publisere dette når forskriften blir vedtatt.

3. Merknader til bestemmelsene i utkastet til forskrift

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

Til § 1 Virkeområde:

Første ledd: Utrykket «luftfart på Svalbard» er brukt for å angi at forskriften skal gjelde de som driver flyging på selve øygruppen Svalbard. Overflyging av Svalbard, samt flyging til og fra Svalbard, omfattes dermed ikke av disse bestemmelsene. Forskriften skal gjelde for både norske og utenlandske luftfartsoperatører som utøver luftfart på Svalbard. Forskriften skal ikke gjelde ubemannede luftfartøyer, ettersom sikkerhetshensynene - spesielt mulighetene for overlevelse for personer om bord - så langt ikke er aktuelle ved bruk av ubemannede luftfartøyer. Bruken av uttrykket «luftfartøy» medfører også at aktivitet i luften med farkoster som ikke anses som luftfartøy, for eksempel fallskjerm eller paraglider, ikke omfattes av forskriften.

Annet ledd: Bestemmelsen gjør at forskriften som utgangspunkt gjelder for bruk av norskregistrert luftfartøy i områder utenfor Norge hvor de geografiske og klimatiske forholdene områder tilsier at like sikkerhetsregler som på Svalbard bør gjelde. Bestemmelsen er utformet på samme måte som luftfartslovens tilsvarende virkeområderegel. Utrykket «polare områder» er definert i utkastets § 3.

Til § 2 Definisjoner:

Bokstav a: Ved flyging over islagt vann vil det ikke være behov for utsyr som f.eks. nødflyteutstyr. Det må imidlertid være snakk om is som kan bære vekten besetningen og av luftfartøyet tilstrekkelig lenge til at besetningen kan evakuere uten å måtte uti vannet.

Bokstav b: Personer som er nødvendig for gjennomføringen av flyoperasjonen, f.eks. heisoperatør, redningsmann, operatør av annet utstyr som brukes for å oppnå formålet med flygingen, vil her være å anses som del av besetningen.

Bokstav c: Definisjonen angir det stedlige virkeområdet for forskriften utenfor Svalbard. Antarktis er nevnt ettersom noe av sette kontinentet ligger nord for den sydlige polarsirkelen.

Kapittel II. Alminnelige tilleggsregler. Reglene som foreslås i dette kapitlet skal i utgangspunktet gjelde all slags flyging innenfor forskriftens virkeområde. Hvor regelen skal ha et snevrere virkeområde, f.eks. bare gjelde helikopter, følger det direkte av bestemmelsen.

Til § 3 Vinteropplæring:

Luftfartstilsynet mener det er behov for å innføre et krav om en mer grunnleggende opplæring for flyging på Svalbard og i polare områder. Kravet til opplæring skal gjelde alle besetningsmedlemmene. Opplæringen skal kunne tilpasses operatørens behov, men opplæringsprogrammet må være godkjent av Luftfartstilsynet. Minimumskravet vil være et teorikurs utarbeidet etter en generell kursbeskrivelse fra Luftfartstilsynet og publisert som veiledning til forskriften. Opplæringen bør inkludere utvidet kompetanse i førstehjelp, bruk av nød utstyr, ivaretagelse av passasjerer og overlevelse under vinterforhold. Høringsinstansene inviteres til å foreslå eventuelle andre områder som bør tas med i kursbeskrivelsen.

Til § 4 Forberedelse til flyging:

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 i reglene.

Det samme hensynet ligger til grunn for kravet i bestemmelsens annet ledd om standard operasjonsprosedyrer. Her skal imidlertid vurderingen standardiseres som del av operatørens operasjonsmanual i tillegg til at det for hver flyging skal gjøres en individuell risikovurdering.

Luffartstilsynet 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. Kravet om reiseplan vil medføre økt sikkerhet ved at det iverksettes søk og redning dersom luftfartøyet ikke kommer fram til bestemmelsesstedet.

Til § 5 Personlig utstyr:

Bestemmelsen er videreført fra BSL D 1-8, § 5. Et krav om refleksevest eller ytterklær med reflekser foreslås imidlertid lagt til. Bakgrunnen for dette er at bruk av påkledning med reflekser kan lette søk etter personer når det brukes nattbriller (NVIS), noe redningstjenesten har mulighet til å benytte. Overlevingsdrakt med reflekser anses å oppfylle kravet om ytterklær med reflekser.

Til § 6 Rednings- og nødutstyr:

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.

Kravet om personlig nødpeilesender (PLB) vil supplere allerede eksisterende krav om nødpeilesender ELT i de alminnelige reglene. PLB sitter på den enkelte og vil både gi informasjon om hvem det gjelder og posisjonering av personen om de nødstedte skulle komme bort fra hverandre. Kostnadene ved PLB vil være moderate, og et påbud kan forsvares ut fra de ekstreme forholdene personer i nød kan komme utfor i disse områdene.

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 § 7 Markering på luftfartøy:

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

Til § 8 Høytaleranlegg:

Bestemmelsen er ny sammenlignet med BSL D 1-8. Forslaget er begrunnet med at støynivået i et luftfartøy tidvis er høyt, og i en nødsituasjon vil det være særlig viktig for passasjerene å kunne motta instruksjoner fra flygerne. Et egnet høytaleranlegg vil bidra til å ivareta dette. Etter de felleseuropeiske reglene er slikt høytaleranlegg kun påbudt i helikoptre med mer enn 9 passasjer seter og i fly med mer enn 19 passasjer seter. Ettersom slike luftfartøyer i liten grad vil bli benyttet til flyging på Svalbard, foreslås det å fastsette et krav om høytaleranlegg ved passasjerflyging, eller bruk av hodetelefoner som er tilkoblet luftfartøyets intercomanlegg som alternativ.

Regelen vil medføre økonomiske konsekvenser for aktuelle operatører som ved passasjerflyging benytter luftfartøyer uten høytaleranlegg eller uten mulighet til å benytte intercomanlegget til å kommunisere med passasjerene. I slike tilfeller vil regelen kreve ettermontering av høytaleranlegg eventuelt utskifting av luftfartøyet. Disse alternativene vil i

utgangspunktet innebære en stor kostnad. Etter det Luftfartstilsynet kjenner til vil de aller fleste aktuelle luftfartøyene 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. Denne kostnaden anses å være moderat. De reelle økonomiske konsekvensene av regelen ventes derfor å bli relativt små. Det foreslås derfor heller ingen særskilt overgangsregel.

Til § 9 Instrumentflyging:

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 enhver slik flyging skal utføres IFR eller med NVIS, men fartøy og besetning skal ha denne muligheten tilgjengelig. 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. Privatflyging på Svalbard i mørketiden foregår ikke etter hva Luftfartstilsynet kjenner til. Av disse årsakene anses ikke den foreslåtte bestemmelsen å ville medføre noen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til § 10 Flight following:

Den foreslåtte bestemmelsen om kontinuerlig sporing ved ervervsmessig flyging er ny. Generelt vil et system for kontinuerlig sporing være viktig sikkerhetsutstyr i en nødsituasjon. Systemet gjør at man kan fastslå luftfartøyets posisjon og bedrer dermed muligheten for et mest mulig effektivt søk- og redningsoppdrag. 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. Kravet er imidlertid betinget av at det foreligger nødvendig satellittdekning. 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 § 11 Værradar:

Bestemmelsen er ny.

Værradar i luftfartøy gjør det mulig å oppdage potensielt farlig vær, spesielt bygevær, langs ruten. Dessuten kan værradar bakkemodus brukes som innflygingshjelpemiddel for å klarere hinder på siste del av innflygingen i lav høyde over sjøen. 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. For flyging på Svalbard mener Luftfartstilsynet at helikoptre som brukes til flyging under instrumentforhold eller i mørketiden skal være utrustet med slik værradar.

Til § 12 Radiohøydemåler:

Bestemmelsen er ny.

Ved flyging over ubrutte snøflater, dvs. hvor landskapet ikke brytes opp av godt synlige visuelle referanser, 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, i visse tilfeller når fartøyet flys over vann, skal være utrustet med radiohøydemåler for mer nøyaktig høydemåling, Selv om risikoen må anses minst like høy ved flyging over ubrutte snøflater, stiller ikke de felleseuropeiske reglene slike krav. Ettersom snøforhold naturligvis er 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.

Kapittel III. Tilleggsregler ved flyging over åpent vann. Reglene som foreslås i dette kapitlet skal gjelde ved flyging utenfor glide- eller autorotasjonsavstand fra land. Reglene skal heller ikke gjelde dersom vannet er tilfrosset med is. Se ellers definisjon i utkastets § 3. Ved flyging over vann vil kravene til overlevingsdrakt, nødflyteutstyr og redningsflåter gi en samlet god beskyttelse fra elementene i tilfelle nødlanding.

Til § 13 Merking av nødutganger:

Bestemmelsen er ny.

I en nødsituasjon hvor evakuering av luftfartøyet er nødvendig vil dette ofte 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. Krav om merking av nødutganger er regulert i forordning (EU) nr. 965/2012. Etter bestemmelsen CAT.IDE.A.275 skal nødutganger i fly merkes dersom flyet har flere enn 9 passasjer seter. For helikoptre gjelder et krav om merking av nødutganger kun ved flyging 3. minutter evt. 10 minutter ut fra land, jf. CAT.IDE.H.275 og NCC.IDE.H.231. Dette anses ikke tilfredsstillende med tanke på flyging over vann i områdene dette forskriftsutkastet gjelder. I utkastet til regel foreslås det derfor at nødutgangene uansett skal være merket ved passasjerflygning over åpent vann, dvs. når det flys utenfor glide- autorotasjonsavstand fra land.

Ved flyging som ikke er passasjerflygning, f.eks. SPO-operasjoner, vil besetningen kjenne til nødutgangenes plassering. Dette er årsaken til at kravet om merking foreslås å gjelde kun ved passasjerflygning.

På grunn de gjeldende felleseuropeiske kravene om slik merking, vil de aller fleste nyere luftfartøyene som er aktuelle alt tilfredsstillende det foreslåtte kravet. På luftfartøyer som likevel ikke har merking anses ikke kostnaden å være stor per fartøy. De økonomiske konsekvensene av regelen ventes derfor å bli små.

Til § 14 Overlevingsdrakt:

Bestemmelsen er ny.

På grunn av den kalde vanntemperaturen vil sjansene for overlevelse uten å være iført overlevelsesdrakt være små dersom fartøyet havarerer eller nødlander i vann. Det foreslås derfor et påbud om overlevingsdrakt ved flyging utenfor glide- eller autorotasjonsdistanse fra land. Etter hva Luftfartstilsynet erfarer benytter operatører som alt driver flyging på Svalbard slike drakter ved flyging over vann. De økonomiske konsekvensene av regelen ventes derfor å bli små.

Til § 15 Redningsflåter og annet overlevelsesutstyr:

Bestemmelsen er ny.

Etter dagens regler i forordning (EU) nr. 965/2012, er det ved ervervsmessig flyging kun påbudt med redningsflåte dersom flygingen skjer et godt stykke fra land³. For ikke-ervervsmessig flyging er ikke redningsflåte påbudt.

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 flyging over åpent vann i områdene forskriften skal gjelde.

Etter hva Luftfartstilsynet kjenner til benyttes redningsflåter av ervervsmessige operatører som driver slik flyging på Svalbard. Ved allmennflyging på Svalbard vil kravet om slik flåte kunne unngås ved å fly innenfor glide-/ autorotasjonsavstand fra land evt. sikker is. I praksis ventes derfor de økonomiske konsekvensene av regelen å bli små. Løse redningsflåter imidlertid tilgjengelig på markedet. Kostnadene vil anslagsvis ligge mellom 30.000 – 300.000 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.

³ Etter CAT.IDE.H.300 og NCC.IDE.H.227 er det kun påbudt med redningsflåte på helikoptre 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 fly begynner krav om redningsflåte først å slå inn ved flyging mer enn 30 minutter fra land jf. CAT.IDE.A.285(d) og (e). Ved ikke-ervervsmessig flyging med ikke-komplekse luftfartøyer skal fartøysjefen gjøre en risikovurdering for å bedømme om slikt utstyr er nødvendig jf. NCO.IDE.A/H.175 dersom det skal flys mer enn 30 minutter evt. 50 NM fra land.

Når det gjelder bestemmelsens krav til egnet overlevelsesutstyr bør dette i utgangspunktet være dimensjonert slik at det dekker behovet for alle om bord i den tiden det tar før redning normalt kan forventes.

Til § 16 Nødflyteutstyr:

Bestemmelsen er ny.

De gjeldende reglene 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 minutters flyging fra land. For ikke-erversmessig flyging gjelder det ikke krav om nødflyteutstyr før ved flyging mer enn 50 NM fra land. Et helikopter kan derfor flys lagt til havs uten krav om slikt utstyr. 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. Dette kan medføre stor fare for drukning. Klima og værforhold i de aktuelle områdene vil i mange tilfeller forverre risikoen. Samlet sett medfører dette et større behov for nødflyteutstyr ved flyging over åpent vann enn det som følger av de felleseuropeiske reglene.

Nødflyteutstyr er tilgjengelig for de fleste helikoptertypene helikoptre som er aktuelle for flyging i disse områdene. Etter hva Luffartstilsynet kjenner til benyttes slikt utstyr av operatørene som driver flyging på Svalbard. For eventuelle operatører som ikke har slikt utstyr vil det foreslåtte kravet innebære en relativt stor anskaffelseskostnad per fartøy.

Kapittel IV Avsluttende bestemmelser

Til § 17 Dispensasjon

Som mulig løsning i tilfelle uforutsette eller uforholdsmessige konsekvenser for enkeltaktører bør forskriften inneholde en dispensasjonsmulighet. Søker må imidlertid kunne demonstrere at sikkerheten ivaretas. Ordlyden «kan dispensere» skal forstås slik at Luffartstilsynet avgjør søknaden etter en skjønnsmessig vurdering. Luffartstilsynet kan derfor vektlegge andre relevante hensyn enn de som er angitt i bestemmelsen.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Tom Egil Herredsvela
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.